

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

N. 1
2020

Fascicolo 4. Settembre 2020

Storia militare contemporanea



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 Birthacac, 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, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, 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



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

© 2020 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 - Lungotevere degli Anguillara, 11 - 00153 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 4: 978-88-9295-021-4

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

N. 1
2020

Fascicolo 4

Storia Militare Contemporanea



Società Italiana di Storia Militare



Elmetto francese Adrian mod. 1916. Casque de Marcel Hébrard
(Bibliothèque de Bordeaux, 1)

Immagine della Collezione Europeaana 1914-18, posta sul portale di Europeaana
e donata in pubblico dominio sotto licenza CC BY-SA 3.0

Il controllo a lungo raggio del deserto

Le esperienze italiane in Libia negli anni Trenta

di BASILIO DI MARTINO

ABSTRACT. During the interwar period, and more so following the end of Italian counter-insurgency operations in 1931, many people became fascinated by the Libyan desert which looked full of mysteries to the early explorers. The vast wastes of dunes, rocky hills and endless expanses of gravel and sand were extremely appealing also for more prosaic reasons, since the control of the region was still disputed among the Great Powers. The motorized expeditions that ventured in those empty lands were therefore part of a Great Game of the kind that had been played before in Central Asia, and while meticulously surveying the territory, they allowed the British to develop navigation techniques and moreover a very special attitude that would later be exploited by the Long Range Desert Group. The Italians were also able to develop some interesting and quite innovative solutions based on “wing, wheel and radio”, and proved to be capable to master the desert, quite impressing their British counterparts. Furthermore, the Governor General, Italo Balbo, devised in 1936 an innovative scheme for desert warfare that had at battalion level a highly mobile force with an organic air component. Even if camel mounted units had played a major role in the “re-conquest”, they were no longer a cost-effective solution for desert warfare and colonial policing. Motorized units supported by the air to accelerate the OODA loop were the answer, more so if the engine-and-wheel solution was to be protected by some armour, and Balbo’s decision was intended to pave the way for the future. The same can be said of his idea of a parachute regiment, that was successfully put under test in the 1938 exercises, but while the British were able to exploit their desert experience, and to translate it in an asymmetrical way of warfare, the Italians were not, due to lack of resources and to a wrong approach to the problem

KEYWORDS: EXPLORATION OF THE LIBYAN DESERT, BATTAGLIONE SAHARIANO, ITALIAN AIRBORNE TROOPS, DESERT SURVEY, DESERT CONTROL, ITALIAN DESERT VEHICLES, LONG RANGE DESERT GROUP, ITALO BALBO

Velivoli e veicoli nel grande gioco degli anni Trenta

Nel periodo tra le due guerre mondiali nel deserto del Sahara si sviluppò un'attività di esplorazione che sfruttava le possibilità degli autoveicoli, quale valida alternativa al dromedario, con finalità geografiche e scientifiche, e nello stesso tempo una forma di turismo che interessava una élite di avventurosi appassionati, affascinati dall'immensità degli spazi desertici. La relativa tranquillità del deserto egiziano, sotto controllo britannico, e l'interesse delle autorità del Cairo per la creazione di una cartografia accurata della regione, fecero della capitale egiziana l'epicentro di tali attività, tanto di quelle di impronta governativa quanto di quelle a carattere turistico, anche se non sempre era facile distinguere le une dalle altre. La passione per il deserto era la moda del momento nella buona società cosmopolita del Cairo e di Alessandria, e coinvolgeva uomini e donne delle più svariate provenienze.

Il turismo desertico era accettato con benevola noncuranza dalle autorità britanniche, preoccupate soprattutto dell'eventualità di dover organizzare un'operazione di ricerca e soccorso se qualcosa fosse andato storto, ma non erano solo comitive di amici a sfidare le insidie del Sahara. Tutto era cominciato nel 1916, con le operazioni condotte dalle Ford T delle Light Car Patrol (LCP) contro i senussi, nella regione di confine con la Cirenaica. Prodotta tra il 1908 e il 1927 in oltre 15 milioni di esemplari, questa robusta e affidabile autovettura, di cui si diceva che avesse tante vite quanto un gatto, montava un motore a 4 cilindri da 20 cv, con cambio a due marce avanti e una indietro, ruote posteriori motrici e pneumatici da 9 cm, per gli standard moderni del tutto inadatti a terreni sabbiosi.¹ Quei pneumatici nel deserto avevano anche una vita limitata, da 2.400 a 4.800 km, e il consumo di olio motore era molto alto, calcolato il 1,7 kg ogni 160 km, ma la facilità di utilizzo del cambio, la solidità del telaio e la semplicità della manutenzione facevano sì che la Ford T fosse molto apprezzata dagli equipaggi. Un grande conoscitore del deserto, e futuro creatore e comandante punta del Long Range Desert Group, il capitano geologo Ralph Alger Bagnold², avrebbe in seguito individuato nelle sue

1 Andrew GOUDIE, *Wheels Across the Desert. Exploration of the Libyan Desert by motor car 1916-1942*, Silphium Press, Londra, 2008, pp. 50-51, 56-57.

2 Nato nel 1896 e morto nel 1990, ufficiale di carriera dei Royal Engineers, si era distinto sulla Somme e a Passchendaele. Dopo la grande guerra aveva completato gli studi di in-



sorprendenti prestazioni la ragione del successo delle prime pattuglie motorizzate:

«[...] nel 1916 la minuscola forza delle Light Car Patrol, armata di mitragliatrici, montò la guardia lungo 800 miglia di frontiera contro una possibile recrudescenza della minaccia dei Senussi. Queste pattuglie coprivano grandi distanze in un territorio sconosciuto, privo di acqua e di vita [...] e tra le altre cose, avvalendosi delle letture dell'odometro e della

genneria a Cambridge e nel 1926 era stato trasferito in Egitto, dove il mito di Lawrence e la memoria ancora molto viva delle azioni compiute nel deserto occidentale dalle LCP, suscitò il suo interesse per l'esplorazione del Sahara. Ralph A. BAGNOLD, *Sand, Wind, and War: Memoirs of a Desert Explorer*, University of Arizona Press, 1990.

bussola una gran parte del deserto settentrionale, riuscirono a cartografare. [...] Quanto riuscirono a realizzare, con i semplici veicoli che avevano, ha dell'incredibile. Le vecchie tracce dei loro stretti pneumatici, del tutto inadatti, si possono vedere ancora oggi, appena accennate, ben oltre le oasi a diverse centinaia di miglia dal Nilo.»³

Col suo equipaggio di tre uomini e razioni per tre giorni, una Ford T poteva andare praticamente ovunque potesse andare un cammello, ma a una velocità superiore, e con l'esperienza furono messe a punto soluzioni peculiari, come i condensatori che permettevano di recuperare l'acqua del radiatore impedendo che si disperdesse evaporando, e la bussola solare che consentiva di superare il problema della deviazione magnetica indotta dalla struttura metallica del veicolo e dal motore. In tutto vennero organizzate 15 di queste pattuglie di 4 veicoli, con un equipaggio di tre uomini e armati di mitragliatrice.

Dopo la guerra le LCP furono in gran parte sciolte, e i loro veicoli venduti a privati o ceduti alla Frontier District Administration, continuando così a percorrere il deserto ancora per molti anni. Il deserto egiziano vide anche altri tipi di veicoli, come i semicingolati Citroën, impiegati dal principe Kemal el Din, figlio del Khedive Ismail e uno degli uomini più facoltosi d'Egitto, nelle sue spedizioni nel deserto occidentale, verso il Sudan e il Ciad, degli anni tra il 1923 e il 1926, o l'autovettura Crossley, una casa automobilistica di Manchester uscita di scena nel 1937, con cui una benestante coppia britannica, Chaplin e Stella Court Treatt, portò a termine la traversata dell'Africa da Città del Capo al Cairo, tra il settembre del 1924 e il gennaio del 1925,⁴ ma la robusta vettura Ford rimase sempre la soluzione più popolare. A utilizzarla largamente fu in particolare il Desert Surveys Department, istituito nel 1920 e rimasto attivo fino al 1937, quando venne assorbito dal Topographical Survey Department.⁵ Il suo primo direttore, John Ball, ingegnere, geologo e topografo, che durante la guerra aveva operato con le Light Car Patrol, era entusiasta della Ford T e ne acquistò un certo numero per le campagne di esplorazione e di rilevamento condotte dal dipartimento sotto la sua guida, tra il 1920 e il 1932.

3 Ralph A. BAGNOLD, *Libyan Sands*, Hodder and Stoughton, Londra, 1935, p. 13.

4 A. GOUDIE, op. cit. pp. 93-97.

5 *Ibidem*, pp. 86-87

Tra i protagonisti di questo particolare periodo della storia delle esplorazioni geografiche, e della storia coloniale britannica, un posto di primo piano spetta senz'altro a Bagnold. Nato nel 1896, ufficiale di carriera dei Royal Engineers, aveva un passato di combattente, come molti della sua generazione, e si era distinto sulla Somme e a Passchendaele. Dopo la guerra aveva completato gli studi di ingegneria a Cambridge e nel 1926 era stato trasferito in Egitto, dove il mito di Lawrence e la memoria ancora molto viva delle azioni compiute nel deserto occidentale dalle LCP, suscitò il suo interesse per l'esplorazione del Sahara. Riunito un piccolo gruppo di appassionati, quasi tutti ufficiali dell'esercito britannico in cerca di qualche eccitante diversivo alla vita di guarnigione, e acquistate alcune Ford T, cominciò con loro ad avventurarsi al di fuori degli itinerari più battuti, acquistando sempre più fiducia e allargando progressivamente il raggio d'azione. Nel 1926 la prima escursione davvero ambiziosa li portò a esplorare il deserto dell'Hegiaz, nella penisola arabica, alla ricerca delle tracce di Lawrence e dei segni ancora evidenti delle sue imprese, ma il loro terreno d'elezione per i successivi due anni sarebbe stato quello che nei circoli del Cairo era conosciuto come il Western Desert, a ovest del Nilo, verso il Gran Mare di Sabbia, a sud della leggendaria oasi di Siwa e della depressione di Qattara, rilevata per la prima volta pochi anni prima, durante la guerra, dal capitano Claude H. Williams, delle LCP.

Nel novembre del 1929, dopo aver accumulato una considerevole esperienza, con altri 5 ufficiali, e con una Ford T e due autocarri Ford 30-cwt,⁶ Bagnold si spinse a ovest affrontando per la prima volta le dune del Gran Mare di Sabbia e dimostrando che i mezzi ruotati potevano superarle. Nell'occasione furono utilizzate per la prima volta guide di lamiera traforata, lunghe un metro e mezzo, da posizionare davanti alle ruote motrici in modo che potessero far presa e uscire così da situazioni di insabbiamento.⁷ Il ben

6 La notazione cwt è l'abbreviazione di centum weight, o hundredweight, unità di misura di peso o di massa utilizzata nei paesi anglosassoni equivalente a 112 lb (50,8 kg) nel caso dell'imperial, o long hundredweight, in uso nell'impero britannico, o a 100 lb (45,36 kg), nel caso dello short hundredweight, in uso negli Stati Uniti. L'autocarro Ford 30cwt aveva quindi una capacità di carico di 1,5 t. Con il diffondersi del sistema metrico decimale questa unità di misura è sempre meno utilizzata.

7 A. GOUDIE, *op. cit.*, p. 108.

noto pragmatismo britannico aveva suggerito una soluzione tanto efficace quanto economica, realizzata modificando quelli che erano in origine elementi metallici destinati a rinforzare il tetto dei ricoveri in trincea, acquistati da Bagnold in un deposito di residuati bellici.

La spedizione gettò le basi per la preparazione di quella che, nell'ottobre del 1930, avrebbe dovuto raggiungere l'ambizioso obiettivo di attraversare il Gran Mare di Sabbia, un'impresa ritenuta impossibile per un autoveicolo. Nel frattempo però Bagnold era stato trasferito in India, e fu solo grazie alla sua caparbità, e all'intervento del capo dello stato maggiore generale imperiale, feldmaresciallo John Milne, che nell'autunno del 1929, dopo averne coordinato da lontano per quasi un anno i preparativi, riuscì a ottenere l'autorizzazione di rientrare in Egitto per guidare la spedizione.⁸

Con l'appoggio della Royal Geographical Society, di cui era membro e che gli fornì gli strumenti scientifici necessari, il 13 ottobre del 1929 partì dal Cairo con cinque compagni, tra i quali due futuri esponenti di primo piano del Long Range Desert Group, il tenente del Royal Tank Corps Guy Lenox Prendergast e l'archeologo William Boyd Kennedy Shaw, entrambi con all'attivo parecchie spedizioni nel deserto, a bordo di tre Ford A. Questa autovettura da turismo, entrata in produzione nel 1927, era la prima Ford con comandi a pedale per freno, acceleratore e frizione e cambio a tre marce e retromarcia. Il motore a 4 cilindri da 40 cv gli consentiva una velocità massima di 105 km/h. Per l'occasione, dovendo affrontare il deserto, montava pneumatici più larghi, da 23 cm, e aveva come dotazioni speciali le guide metalliche anti-insabbiamento già sperimentate l'anno prima, il sistema di recupero per condensazione dell'acqua del radiatore e la bussola solare, due dispositivi da tempo in uso ma perfezionati da Bagnold.

Dopo aver raggiunto il margine occidentale del Gran Mare di Sabbia, i sei uomini piegarono a sud, si lasciarono sulla destra l'impressionante scarpata dell'altopiano del Gilf Kebir, si spinsero fino alle falde del gruppo montuoso del Gebel Auenat, ultimo posto d'acqua sulla via per il lago Ciad, e si diressero quindi a est, passando a sud del mare di sabbia per arrivare al Nilo, a Wadi Halfa, e di qui rientrare al Cairo dove giunsero il 15 novembre. In 34

⁸ John W. GORDON, *Dietro le linee di Rommel. L'altra guerra nel deserto delle truppe speciali britanniche*, Libreria Editrice Goriziana (LEG), Gorizia, 2002, p. 51.

giorni avevano percorso quasi 5.000 km, con una media giornaliera che, anche durante l'attraversamento del Gran Mare di Sabbia, non era mai stata inferiore ai 100 km. L'impresa fu celebrata dal Times nel gennaio del 1931 e in giugno venne illustrata a Londra alla Royal Geographical Society da Bagnold e Shaw.

Il successo ottenuto non ne aveva placato il desiderio di azione e i due esploratori erano di nuovo pronti a partire, questa volta con obiettivo il Gebel Auenat, nell'angolo sud-orientale della Libia in prossimità delle incerte frontiere di Egitto, Sudan e Africa Equatoriale Francese. Tra i loro sei compagni, oltre a Prendergast, c'erano il comandante del Western Camel Corps, maggiore, Hugh Boustead, un tipico esponente di quel mondo irripetibile che era l'impero britannico, altri quattro ufficiali e un geologo, Kenneth Sandford, specializzato negli studi sulla preistoria egiziana. La spedizione schierava quattro Ford A, ciascuna con due uomini di equipaggio, e poteva contare sul supporto della RAF, e in particolare dello Squadron Leader Hubert Penderel, comandante del N. 216 Squadron di stanza a Eliopoli. Partiti dal Cairo il 27 settembre 1932, gli otto uomini vi tornarono il 29 novembre, dopo aver costeggiato a sud il Gran Mare di Sabbia, aver raggiunto e scalato il Gebel Auenat, e di qui essersi spinti prima a occidente fino alle pendici del massiccio del Tibesti e poi a sud, nel Sudan, fino a El Fasher, o Al-Fashir, l'attuale capitale del Darfur Settentrionale, prima di puntare su Wadi Halfa e discendere quindi il corso del Nilo.⁹ Anche questa volta erano tempi e distanze inimmaginabili con il sistema delle carovane di cammelli, e anche il costo era molto più basso: Bagnold lo calcolò in 20-30 sterline per partecipante per ogni 1.000 miglia di percorso. A titolo di raffronto nel 1923 Ahmed Hassanein, un ricco egiziano di origine turca, nella sua spedizione da Sollum, sulla costa del Mediterraneo, a El Obeid, in Sudan, passando per Cufra e toccando il Gebel Auenat, aveva percorso con una carovana di cammelli 3.500 km in poco meno di otto mesi, con costo di gran lunga maggiore.

In quello scorcio degli anni '30, l'area del Gebel Auenat, al centro di una regione in cui confluivano gli interessi di tre potenze europee e importante punto di sosta lungo l'antica carovaniera per il lago Ciad e l'Africa Centrale, era insolitamente frequentata, anche per le possibilità offerte non solo

9 A. GOUDIE, *op. cit.*, p. 126.

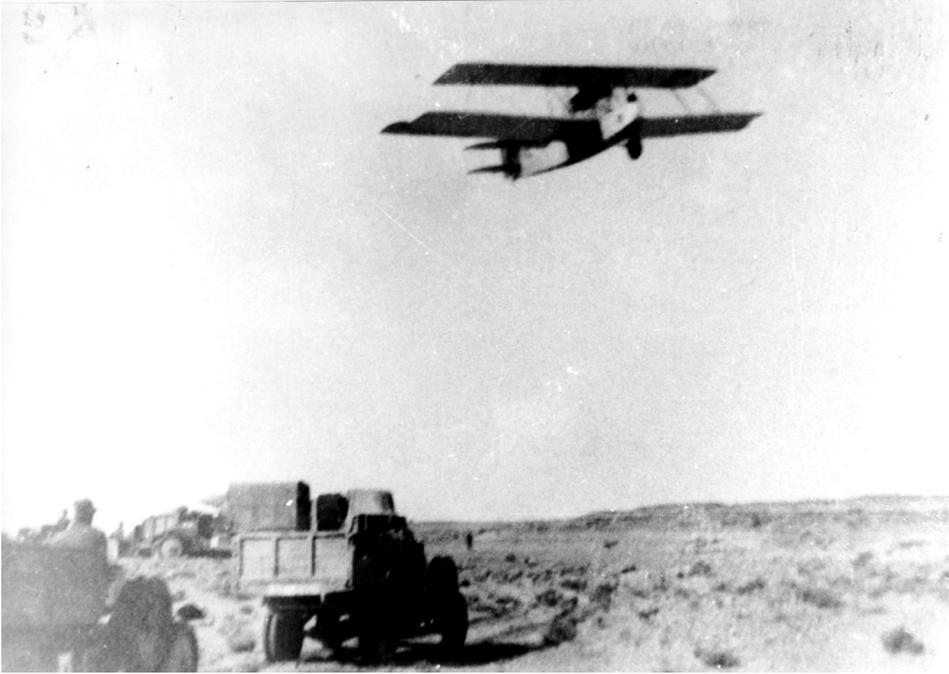
dall'automobile ma anche dal velivolo. L'Italia, dopo aver occupato nel gennaio del 1931 le oasi di Cufra, aveva cominciato a guardare al massiccio del Gebel Auenat per consolidare il possesso di quell'angolo di deserto tra Libia, Egitto, Sudan Anglo-Egiziano e Africa Equatoriale Francese anche ai fini di un'eventuale penetrazione commerciale verso il cuore dell'Africa.

Insieme allo spirito d'avventura, al gusto della sfida e alle motivazioni di natura economica e geopolitica, in quegli anni a spingere all'azione uomini come Bagnold o Shaw contribuivano anche miti come quello dell'armata perduta di Cambise o della misteriosa oasi di Zerzura. Era infatti un'epoca in cui le ricerche archeologiche avevano una dimensione fortemente romantica e avventurosa, ben fotografata dalla saga cinematografica di Indiana Jones, non a caso collocata temporalmente negli anni precedenti allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. Teatro di queste ricerche non poteva che essere il "Western Desert", dove storia e leggenda collocavano entrambe le vicende: l'armata inviata nel 522 a.C. dal re di Persia Cambise a impadronirsi dell'oasi di Siwa, con il tempio e i tesori di Giove Ammone, era stata inghiottita dal Gran Mare di Sabbia, mentre i riferimenti favolistici alla bianca città perduta di Zerzura colma di tesori rimandavano a qualche punto imprecisato delle distese desertiche a occidente del Nilo. Escluso il Gran Mare di Sabbia, dove l'esistenza di un'oasi era del tutto improbabile, l'attenzione si concentrò quindi sull'altopiano del Gilf Kebir, le cui pareti rocciose erano state individuate nel 1926 dal principe Kemal el Din.

Di Zerzura, peraltro, si sapeva ben poco. Il nome, che secondo le interpretazioni più accreditate richiama quello di un uccellino bianco e nero della famiglia degli storni, in arabo "zerzur" o "zarzur", compare per la prima volta in alcuni manoscritti arabi del XV secolo, il più famoso dei quali, il Kitab al-Kanuz, o Libro delle Perle Nascoste, una sorta di manuale per cacciatori di tesori, la descrive come un luogo favoloso, fornendo anche qualche vaga indicazione sulla via per raggiungerla.¹⁰ Tra i più determinati a trovarla bianca c'erano due profondi conoscitori del deserto, il britannico Bagnold, che nel 1930, in un caffè di Wadi Halfa, fondò addirittura uno Zerzura Club,¹¹ e l'e-

10 Roberto CHIARVETTO, Alessandro MENARDI DI NOGUERA, Michele SOFFIANTINI, *In volo su Zerzura*, Ed. Rivista Aeronautica, Roma, 2015, pp. 367-369.

11 Lo Zerzura Club esiste ancora oggi e ha un sito internet di sicuro interesse per le informa-



nigmatico ungherese László Almásy, che nell'edizione tedesca delle sue memorie di viaggio pubblicata nel 1939 così avrebbe motivato la decisione di mettersi alla ricerca di Zerzura con la scoperta delle "oasi" dimenticate di Archenu e di Auenat, localizzate pochi anni prima dall'egiziano Ahmed Hassanein Bey sulla base di fonti altrettanto incerte. Battezzare come oasi il Gebel Auenat e il Gebel Archenu, 25 km a nord-ovest del primo, era senz'altro eccessivo, anche se all'Auenat si trovava un posto d'acqua, ma tanto bastava per incoraggiare le più audaci speranze.

Almásy, già ufficiale dell'aviazione austro-ungarica durante la Grande Guerra,¹² aveva cominciato a frequentare il deserto egiziano nel 1926, quando lavorava come rappresentante della Steyr e per dimostrare le capacità degli

zioni che contiene in merito a un deserto che, purtroppo, è tornato da tempo a essere piuttosto turbolento (online sito zerzuraclub.org),

12 John BIERMAN, *The secret life of László Almásy: the real English Patient*, University of Michigan, 2004, pp. 20-21.

automezzi prodotti da questa ditta¹³ aveva compiuto una prima spedizione lungo il Nilo, da Alessandria al fiume Dinder, nel Sudan, insieme a un facoltoso amico, il principe ungherese Antal Eszterházy.¹⁴ Rimasto in Egitto, si era specializzato in questo genere di escursioni dimostrative, il che gli aveva permesso di accumulare una significativa esperienza. Nel 1929 aveva condotto una seconda importante spedizione motorizzata da Wadi Halfa all'oasi di Selima, e nel 1930, per conto del governo del Sudan, aveva effettuato una serie di prove di percorribilità del deserto con autoveicoli spingendosi da Wadi Halfa fino al Gebel Auenat. L'anno dopo aveva raggiunto Cufra, da poco occupata dagli italiani che, pur ospitandolo con grande cortesia, lo sospettarono di essere un agente britannico e come tale lo schedarono nei loro archivi.¹⁵

La nomea di spia, per l'una o l'altra delle potenze interessate alla regione, avrebbe accompagnato Almásy per buona parte della sua esistenza, senza peraltro impedirgli di muoversi a suo agio nell'ambiente cosmopolita del Cairo. Nella primavera del 1932, insieme a un facoltoso aristocratico britannico, Sir Robert Alan Clayton-East-Clayton, Almásy tornò ad avventurarsi nel deserto occidentale alla ricerca di Zerzura, con l'impiego non solo di automezzi, ma anche di un velivolo biposto, un biplano De Havilland DH.60G Gipsy Moth di proprietà di Clayton-East-Clayton. Con loro c'era anche il maggiore Patrick Andrew Clayton, dell'Army Service Corps ma dal 1923 in servizio presso il Desert Surveys Department, un altro ufficiale appassionato del deserto e membro della Zerzura Club, e potevano contare sull'appoggio di Penderel.

La spedizione attraversò il Gran Mare di Sabbia, e quando fu raggiunta dal velivolo, Almásy decise di utilizzarlo per esplorare dall'alto l'inaccessibile altopiano del Gilf Kebir, delimitato da ripide scarpate rocciose nelle quali non

13 La Steyr Werke lanciò nel 1926 la produzione della Steyr VII, con un motore a sei cilindri da 25 cv che le assicurava una velocità massima di 90 km/h. Per quanto valida, era più complessa e costosa delle Ford, anche per la scelta della casa costruttrice di puntare sul segmento di mercato delle auto di lusso, e non ebbe lo stesso successo commerciale.

14 Kuno GROSS, Michael ROLKE, Andreas ZBORAY, *Operation Salam. László Almásy's most daring mission in the Desert War*, Belleville Verlag Michael Farin, Monaco di Baviera, 2013, p. 282.

15 A. GOUDIE, op. cit., p. 142.

sembrava aprirsi alcuna via praticabile per gli automezzi. Quando il 28 aprile Penderel e Clayton-East-Clayton gli riferirono di aver notato dall'alto la presenza di vegetazione in due profondi uadi, l'esploratore ungherese si illuse di essere a un passo da una scoperta eccezionale, ma le ulteriori ricerche condotte nel 1933 dallo stesso Almásy, superando in auto la scarpata attraverso un difficile valico, non portarono alla scoperta di alcuna oasi e tanto meno dei resti di una città, anche se proprio nel Gilf Kebir sarebbero stati individuati alcuni tra i più importanti siti di incisioni rupestri del Sahara.

Robert Clayton-East-Clayton, nessuna reazione di parentela con Patrick Clayton, morì improvvisamente il 2 settembre 1932. La moglie, Lady Dorothy, rimasta vedova dopo pochi mesi di matrimonio, volò in Egitto nel 1933 per riprendere le ricerche del marito. Acquistate due Ford A e accompagnata da Clayton, raggiunse Siwa e Cufra, dove rimase molto colpita dall'ospitalità degli ufficiali italiani, e sulla via del ritorno si addentrò a sua volta nel Gilf Kebir. Il fatto che nello stesso anno due diverse esplorazioni riuscissero a penetrare via terra dell'altopiano fu un'ulteriore conferma delle capacità della Ford A e della libertà di movimento che gli automezzi offrivano anche in terreni apparentemente impraticabili.

Un tale attivismo da parte britannica, nonostante l'apparentemente innocuo carattere turistico e scientifico delle spedizioni, non poteva non suscitare una certa preoccupazione nelle autorità italiane, che si affrettarono a procedere al rilievo di quei territori con l'obiettivo non secondario di stabilire una sorta di fatto compiuto, in attesa dei negoziati che avrebbero definito una volta per tutte i confini meridionale e orientale della Libia. Con l'attiva partecipazione di reparti coloniali e di mezzi aerei, l'Italia diventò così parte attiva, e alla fine vincente, di una sorta di "grande gioco" che si svolgeva nelle profondità del deserto. Del resto Cufra doveva secondo i piani diventare un importante scalo per i collegamenti aerei con l'Africa Orientale e costituire al tempo stesso il terminale delle comunicazioni verso la regione del Lago Ciad, da cui l'importanza attribuita al conteso "triangolo di Sarra", incuneato tra il Ciad e la Libia, con il prezioso pozzo di Maaten es-Sarra e il Gebel Auenat, vera e propria antemurale di quel complesso di oasi. Molti anni dopo questi avvenimenti, l'importanza strategica della regione sarebbe stata ribadita dalla costruzione di una grande base aerea libica proprio a Maaten es-Sarra, la cui distruzione nel settembre del 1987 da parte di forze cia-

diane, nel più puro stile dei *desert raiders*, significò la fine del tentativo della Libia di Gheddafi di affermare la propria influenza nell'Africa Equatoriale.¹⁶

Dopo la presa di Cufra, pattuglie di meharisti dei reparti sahariani si erano spinte verso il Gebel Auenat e Maaten es-Sarra all'inseguimento dei senussi

16 Il raid, compiuto il 5 settembre 1987, mise fine a un conflitto che si trascinava dal 1978 e che vedeva il Ciad sostenuto più o meno apertamente da Francia e Stati Uniti. Colti del tutto di sorpresa dagli attaccanti, che piombarono sulla base da nord dopo una lunga manovra di aggiramento, i libici ebbero circa 1.700 morti e 300 prigionieri, su una forza di 2.500 uomini, e persero 26 velivoli, 70 carri armati, 30 veicoli corazzati per trasporto truppe. La Francia, timorosa a questo punto di una invasione della Libia, si adoperò per un cessate il fuoco che fu siglato pochi giorni dopo.



in fuga, raccogliendo una cinquantina di fuggiaschi allo stremo delle forze, e nel luglio del 1931 il professor Ardito Desio, in missione per conto della Reale Accademia d'Italia, era giunto fino ai piedi del massiccio per poi essere costretto a rientrare dall'esaurirsi delle scorte d'acqua.¹⁷ La prima vera ricognizione della zona del Gebel Auenat fu così portata a termine nel febbraio del 1932 dal maggiore Ottavio Rolle, comandante della Sottozona Militare di Cufra, utilizzando anche in questo caso un autocarro leggero Ford. Intorno al massiccio montuoso Rolle scoprì le tracce lasciate dal principe Kemal el

17 CHIARVETTO, MENARDI, SOFFIANTINI, op. cit., pp. 40-41.



Din nel 1926 e dalle successive spedizioni britanniche. Era evidente che non c'era tempo da perdere e il 27 giugno 1932 Rolle, accompagnato dal tenente Rango d'Aragona, lasciò Cufra per rientrarvi il 7 luglio dopo aver seguito l'itinerario Maaten Bisciara – Maaten es-Sarra – Gebel Auenat. Lo scopo dichiarato era sperimentare sul campo i nuovi autocarri FIAT 611C e tracciare un percorso adatto per gli automezzi.

Proprio in quei giorni l'Ambasciata del Regno Unito a Roma informò il Ministero degli Affari Esteri che una missione scientifica si sarebbe presto recata nella stessa zona per completarne l'esplorazione. Come era prevedibile la comunicazione, che faceva anche riferimento alle rivendicazioni di parte britannica sul "triangolo di Sarra", determinò non solo una replica a livello diplomatico, che rigettava queste pretese di sovranità, ma anche una risposta sul campo. Il Ministro delle Colonie, generale Emilio De Bono, ordinò infatti al Governo della Cirenaica di far sì che la spedizione britannica, a cui comunque avrebbe dovuto essere dato tutto l'aiuto possibile, trovasse i luoghi già presidiati da reparti italiani. Si mise così in moto un'organizzazione che avrebbe visto due distaccamenti autocarrati e muniti di stazione radiotelegrafica, agli ordini rispettivamente di Rolle e del maggiore Orlando Lorenzini, lasciare Cufra per il Gebel Auenat il 4 ottobre e per Maaten es-Sarra il 9.

Arrivato a destinazione il 7 ottobre, Rolle, che era accompagnato anche da un ufficiale della Regia Aeronautica, il sottotenente Ottavio Vimercati Sanseverino, vi impiantò un campo d'atterraggio su cui il giorno 9 si trasferì una sezione di due Ro.1, guidata dal colonnello Roberto Lordi, comandante dell'Aeronautica della Cirenaica. Il giorno prima, in quell'angolo ormai piuttosto frequentato di deserto, era arrivata anche la spedizione britannica, guidata da Bagnold, che con le sue quattro Ford si era accampata al Gebel Kissu, a sud-ovest del Gebel Auenat, dove venne raggiunta da un bimotore Vickers Victoria pilotato dallo Squadron Leader Hubert Penderel. Lo stesso giorno Kennedy Shaw si era diretto verso il Gebel Auenat, trovandovi Rolle e i suoi uomini. Nonostante la sorpresa e un certo imbarazzo, l'incontro fu piuttosto cordiale anche se breve, e l'ultimo contatto nella zona del Gebel Auenat si ebbe il giorno dopo, quando Lordi decise di dare la sveglia all'accampamento britannico sorvolandolo a bassa quota alle sette del mattino con il suo Ro.1. L'11 ottobre Lordi rientrò a Cufra e poco dopo Bagnold proseguì per Maaten es-Sarra, dove arrivò il 15 ottobre trovandovi Lorenzini.

I britannici avevano ormai capito la situazione, gli italiani avevano giocato d'anticipo e tanto valeva fare buon viso a cattivo gioco. La cosa fu resa più facile dalla corrente di simpatia che si stabilì subito tra Bagnold e Lorenzini. I britannici, che a differenza degli italiani vestivano abiti civili a sottolineare il carattere privato e scientifico della loro spedizione, rimasero molto colpiti dall'equipaggiamento e dall'organizzazione dei sahariani, e anche dalla competenza e dal portamento dei loro ufficiali, fieri soldati coloniali ben diversi dagli stereotipi sugli italiani già allora diffusi nel mondo anglosassone.¹⁸ Durante la cena che solennizzò l'incontro, Lorenzini, mostrando a Bagnold una carta della regione, osservò in tono scherzoso che in caso di guerra, da Auenat i reparti sahariani avrebbero potuto con una certa facilità muovere attraverso il deserto su Assuan e distruggerne la diga, per poi occupare anche Wadi Halfa, interrompendo le comunicazioni con il Sudan. Era un'osservazione che Bagnold non avrebbe dimenticato e su cui avrebbe meditato a lungo, ma per il momento l'ipotesi di un conflitto era quanto mai remota, e a suggellare l'incontro Lorenzini regalò a Bagnold il suo portasisigarette, ornato con i colori della fascia del suo battaglione eritreo, il XIV,¹⁹ dono che l'inglese avrebbe in seguito ricambiato con l'invio di tre originali vassoi triangolari d'argento. Di quella cena Lorenzini, nel rapporto compilato al rientro e riportato integralmente in un recente volume edito dalla *Rivista Aeronautica*,²⁰ ha lasciato un interessante resoconto che nella sostanza conferma il clima amichevole dell'incontro e dimostra le doti diplomatiche di Lorenzini, doti che non potevano mancare nel bagaglio delle capacità di un ufficiale coloniale:

«[...] il contatto non avrebbe potuto essere più cordiale. Giustificata, senza esserne richiesto, la mia presenza a Sarra, con la carica, che mi sono attribuita, di Comandante e ispettore dei nostri posti avanzati e con l'incarico, effettivamente, avuto, di prendere contatto con la missione per agevolarne ove possibile il compito, si è subito stabilita una corrente di cameratismo che, almeno mi è sembrato, ha fatto cadere, se pur vi era, qualsiasi diffidenza».

«La conversazione svoltasi sempre in francese, che tutti i membri della missione parlavano assai bene, ad eccezione del Maggiore Bagnold, è stata sempre cordiale e animata, specialmente durante la cena offerta alla mis-

18 J. W. GORDON, op. cit., pp. 55-56.

19 CHIARVETTO, MENARDI, SOFFIANTINI, op. cit., p. 55.

20 *Ibidem*, p. 115.

sione dal sottoscritto. [...] Scartata ogni discussione sui confini dei possedimenti inglesi e italiani, ho tenuto a conoscere il parere dei membri della missione sulla questione dei nostri confini meridionali con la Francia. E, come ho già accennato nella relazione telegrafica, a meno che non sia stato fatto per compiacenza, ma mi è sembrato di no, né sarebbe nelle abitudini inglesi, tutti indistintamente i membri si sono mostrati concordi nel ritenere giuste le aspirazioni dei coloniali italiani, di entrare a sud almeno nel pieno possesso di quanto fu già occupato dalla Turchia fino al lago Tchad, ciò che consentirebbe di affacciarsi sull'altra sponda del deserto e dare una ragione e uno scopo all'occupazione di questo immenso mare di sabbia, rimasto per l'Italia senza rive e senza porti nella zona meridionale».

Bagnold e i suoi compagni ripartirono l'indomani, 16 ottobre, diretti a est, per poi piegare a sud, raggiungere Tekkro, in territorio francese, e infine tornare al Gebel Auenat, dove arrivarono il giorno 22 accampandosi per la notte a breve distanza dagli italiani. Questa volta i contatti con il distaccamento Rolle furono meno formali e la cena si svolse in un'atmosfera rilassata, come lo stesso Rolle riferì nel suo rapporto:

«Invitati a cena accettano cordialmente, parlando domandano del Colonnello Lordi chiedendo se è rientrato a Bengasi. Domandano pure se il presidio di Auenat sarà mantenuto a lungo. Interrogati dichiarano di essere stati a Tecro senza peraltro avere incontrato i francesi, si mostrano anche molto soddisfatti delle accoglienze avute dal maggiore Lorenzini, dicono infine che loro meta è Fasher a circa 5 giornate di marcia attraverso terreno dunoso. Domandano di trasmettere alcuni radio perché la loro radio non funziona. A tavola parlano di Auenat, delle nostre truppe eritree e libiche, della durata della permanenza in Colonia degli Ufficiali, dell'Italia».²¹

La preoccupazione dei britannici per Lordi non era casuale: il comandante dell'Aeronautica della Cirenaica era atteso a Maaten es-Sarra ma vi era arrivato dopo la loro partenza e non ne avevano avuto più notizie. Raggiunto Lorenzini il mattino del 16 con quattro Ro.1 provenienti da Cufra, il giorno dopo si era alzato di nuovo in volo con due dei biposto Romeo per una ricognizione oltre le pendici orientali dei massicci del Tibesti e dell'Ennedi che lo avrebbe portato a sud dei laghi Unianga, in territorio francese, per poi rientrare a Maaten es-Sarra dopo sei ore di volo, con una notevole dimostrazione di capacità di navigazione, resa ancora più significativa dalla tempesta

21 Comando della Sottozona Militare di Cufra, Ufficio Presidio, *Missione Auenat*, s. i. d., in CHIARVETTO, MENARDI, SOFFIANTINI, op. cit., p. 101.



di vento che aveva costretto i Ro.1 ad allungare il percorso di rientro per evitarla. Il velivolo si dimostrava un mezzo quanto mai efficace per integrare l'attività di esplorazione dei mezzi ruotati, e l'immediato futuro ne avrebbe dato ulteriore conferma.

Nel novembre del 1932 la notizia di una nuova spedizione guidata da Almásy nella zona di frontiera tra Libia ed Egitto, regolarmente comunicata dal governo egiziano al Ministero delle Colonie, attivò di nuovo il Comando Truppe della Cirenaica.²² Il maggiore Rolle ebbe così l'ordine di portarsi in ricognizione nella zona a cavallo del meridiano di confine tra i paralleli di Auenat e Cufra, e l'aviazione della Cirenaica di appoggiarne l'azione con una sezione di Ro.1. Con Lordi in Italia per servizio, fu il capitano pilota Emilio Vittani che con tre velivoli si trasferì a Cufra il 10 novembre, dove prese gli

²² Comando Aviazione della Cirenaica, Ufficio Addestramento-Operazioni, *Esplorazione aereo-terrestre sul confine a est di Cufra*, novembre 1932, in CHIARVETTO, MENARDI, SOFFIANTINI, op. cit., pp. 128-129 e 139.

accordi del caso con il comandante della sottozona militare. Il giorno 11 Rolle lasciò Cufra con un'autovettura FIAT 614 e due autocarri FIAT 611C, con otto uomini di truppa e una guida indigena, diretto oltre confine verso le pendici occidentali del Gilf Kebir, interpretando quindi con una certa larghezza gli ordini ricevuti. La sera del 12, quando si trovava a circa 200 km dalla sua base di partenza, in un punto a nord-ovest dell'altopiano, chiese via radio una ricognizione aerea per il giorno dopo. Il mattino seguente Vittani decollò quindi con una pattuglia di due Ro.1, localizzò il campo di Rolle da cui con i teli di segnalazione gli fu richiesto di esplorare la zona a sud del campo. I due velivoli si spinsero quindi a sud per circa 150 km, sorvolando e fotografando l'altopiano, per poi tornare a sorvolare il piccolo accampamento su cui lanciarono un messaggio con l'esito della ricognizione e rientrare quindi a Cufra. Al di là di un'accurata descrizione del Gilf Kebir, che confermava le difficoltà di accesso e segnalava la presenza di una scarsa vegetazione in due uadi interni, null'altro era emerso. Nessuna traccia della spedizione britannica, e anche Rolle, quando nei giorni seguenti scese a sud costeggiando in territorio egiziano il limite occidentale dell'altopiano, una muraglia continua con pochi e malagevoli passaggi, non avrebbe stabilito alcun contatto, pur trovando le tracce lasciate dalla spedizione di Almásy della primavera precedente.²³

L'ungherese, ormai assiduo frequentatore del deserto occidentale e sempre alla ricerca della città perduta di Zerzura, sarebbe tornato a percorrere la regione nei primi mesi del 1933 e questa volta avrebbe incontrato la missione dell'Istituto Geografico Militare di Firenze guidata, da un ufficiale degli alpini, il capitano Oreste Marchesi, della quale faceva parte il naturalista ed entomologo conte Lodovico di Caporiacco.

Il nobile friulano, già compagno nel 1929 di Ardito Desio nella spedizione del duca di Spoleto nella catena del Karakorum, richiamato con il grado di capitano degli alpini, aveva raggiunto la missione Marchesi a Cufra il 16 febbraio 1933, con un'autocolonna partita da Gialo una settimana prima. Marchesi si trovava in zona già da tre mesi con il compito di procedere al rilievo in scala 1:100.000 delle oasi e di altri punti notevoli, come il Gebel

²³ Comando della Sottozona Militare di Cufra, Ufficio Presidio, *Ricognizione zona a cavallo 25° meridiano*, s.i.d., riportato in CHIARVETTO, MENARDI, SOFFIANTINI, op. cit., pp. 163-165.

Archenu e il Gebel Auenat, e in scala 1:400.000 di tutto il territorio attorno a Cufra, nonché di localizzare al suolo il 25° meridiano est e il 22° parallelo nord, che segnano il confine egiziano-libico. Non era la prima volta che uno scienziato italiano si spingeva nel Sahara, nel 1926 il geologo Ardito Desio aveva studiato il territorio della Marmarica e la regione di Giarabub, da poco sotto controllo italiano, nel 1930 era stata la volta della Sirtica e della Cirenaica, nel 1931, su incarico dell'Accademia d'Italia, sempre Desio aveva attraversato il Fezzan con una carovana di cammelli e nel 1932 aveva percorso l'entroterra della Cirenaica da Giarabub est a Gialo e Marada a ovest. Desio, anch'egli friulano, sarebbe stata la scelta più ovvia per accompagnare Marchesi, ma nel 1933 era impegnato in una spedizione alpinistica in Iran, e il compito era stato quindi affidato a di Caporiacco, suo compagno di studi al liceo "Stellini" di Udine, un fatto che ebbe forse il suo peso nella decisione.

La spedizione Marchesi, composta da una cinquantina di uomini, compresi quaranta ascari libici, e montata su quattro autovetture FIAT 514 e quattro autocarri FIAT 611, si accampò il 2 aprile ai piedi del Gebel Auenat, nella stessa zona di Ain Doua, "piccole sorgenti", a sudest della montagna, dove sei mesi prima si era fermato Rolle.²⁴ Dal piccolo accampamento, dominato dall'antenna radio alta una decina di metri, partivano giornalmente le escursioni per eseguire i rilievi topografici necessari. Le spedizioni dimostrarono le potenzialità dei veicoli nell'affrontare anche i terreni più difficili, come i cordoni di dune che intervallavano con andamento da sudest a nordovest il serir, il deserto ghiaioso e sabbioso che si stendeva piatto e uniforme per buona parte della regione. Gli uomini avevano ormai una notevole esperienza e sapevano come affrontare le dune e più in generale come trarsi d'impaccio anche nei casi più difficili di insabbiamento.

Al centro dell'attenzione era però il massiccio montuoso del Gebel Auenat che con perimetro di 160 km si innalza con pareti scoscese rotte da ripide vallette e sfasciumi di granito dai 600 metri sul livello del mare fino a un'altezza di oltre 1.900 metri, simile a una gigantesca pietra miliare messa dalla natura a segnare la fine del deserto libico e l'inizio del deserto sudanese. La spedizione ne circumnavigò le pendici e si addentrò nei suoi anfratti, sfruttando al meglio le capacità della autovetture, eseguendo tutti i rilievi topogra-

24 M. SOFFIANTINI, «Libia 1933: la missione Marchesi», *L'Universo*, luglio-agosto 2012.

fici necessari a caratterizzarlo, e il mattino del 7 maggio Marchesi e di Caporiacco guidarono una pattuglia a scalare la rossiccia mole del Gebel Auenat. Arrivati su quella che sembrava la vetta principale, a 1.794 m di quota, furono a un tempo sorpresi e delusi dal trovarvi il pilastrino innalzato da Bagnold, che vi era stato l'anno prima, ma un controllo strumentale individuò a breve distanza una cima ancora più alta, 1.934 m, che si affrettarono a risalire per erigervi il loro pilastrino, affermando così il primato italiano, e battezzarla di conseguenza "Vetta Italia". Il "grande gioco" era fatto anche di questo tipo di competizione, in cui le affermazioni di prestigio potevano tradursi in diritto di possesso.

Quel tratto di deserto anche nel 1933 continuava a essere piuttosto frequentato. A Cufra erano arrivati in febbraio Robert Clayton e Lady Dorothy Clayton-East-Clayton, provenienti dal Gran Mare di Sabbia, e poco dopo era atterrato con il suo aereo anche Penderel, diretto a un incontro con la spedizione che Almásy stava guidando verso il Gilf Kebir e il Gebel Auenat. L'ungherese raggiunse la missione Marchesi ad Ain Doua e fu durante la sua permanenza che il 14 maggio venne scoperta in quella località la prima di una serie pitture e incisioni rupestri. La ricerca e la catalogazione di queste impegnarono Almásy e di Caporiacco per i successivi quindici giorni, sguinzagliando gli ascari di Marchesi alla scoperta di altri "sassi dipinti" con la promessa di un premio in denaro. Alla fine saranno individuati non meno di dieci siti, con disegni di figure umane e di animali anche domestici che proiettavano una nuova luce sulla preistoria del Sahara.²⁵ L'ungherese, che sarebbe tornato ad Ain Doua in settembre accompagnato dall'archeologo e antropologo tedesco Leo Frobenius, dell'università di Francoforte, si attribuì poi insieme a questi il merito della scoperta, ma il lavoro dell'italiano non era stato da meno e certo impostato su basi più scientifiche. La missione Marchesi rientrò a Cufra il 31 maggio, e il deserto tornò alla sua solitudine maestosa.

Il rientro della spedizione segnò però l'inizio della lotta combattuta a livello accademico da di Caporiacco per ribadire il suo ruolo e quello dell'Italia nella scoperta delle pitture rupestri di Ain Doua. Dopo l'iniziali disinteresse della stampa, l'intervento personale di Italo Balbo, appena nominato Gover-

25 Alessandro RINALDINI, «Lodovico di Caporiacco e la scoperta dimenticata in Libia», 6 novembre 2019 online al sito *erodoto108.com*.



natore Generale della Libia, del Centro Studi Coloniali di Firenze e dell'Istituto Geografico Militare, permisero la stampa di un volume con la riproduzione delle 12 dodici tavole a colori realizzate sulla base delle riproduzioni fatte sul posto da di Caporiacco. Grazie poi all'appoggio del Ministero delle Colonie il libro, e i risultati scientifici della spedizione, furono presentati alla Mostra di Studi Sahariani di Parigi del marzo del 1934, risolvendo una volta per tutte anche questa questione di priorità.²⁶

Quanto accaduto nell'autunno del 1932 nel deserto libico dimostrò che l'impiego di mezzi automobilistici e di velivoli operanti in stretto coordinamento era la soluzione ideale per missioni da significato tanto geografico e scientifico quanto politico e diplomatico. In questo contesto la disponibilità di una macchina robusta e affidabile come il Romeo Ro.1 diede la possibilità all'Aeronautica della Cirenaica non solo di affiancare i distaccamenti di Rolle e Lorenzini nel presidio del "triangolo di Sarra", ma anche di spingere l'osservazione a sud, verso l'Africa Equatoriale, nel tentativo di tracciare una nuova rotta verso il cuore del continente. Sempre il Ro.1 avrebbe poi permesso a Vittani di accompagnare la pattuglia di Rolle verso il Gilf Kebir, e di esplorare dall'alto l'altopiano, replicando su più vasta scala quanto avevano

26 Fabio FOLISI, *Italiani nel Sahara. Libia 1933: il Conte di Caporiacco fra storia e leggenda*, Aviani&Aviani Editori, Udine, 2007, pp. 229-234.

fatto Almásy, Penderel e Clayton-East-Clayton con il loro Gipsy Moth. In questa impresa gli italiani non erano però motivati dal mito di Zerzura, ma da più prosaiche considerazioni di ordine militare. La presenza di un'oasi a ridosso del confine con l'Egitto avrebbe infatti rappresentato una minaccia potenziale, dal momento che elementi ostili avrebbero potuto servirsene come base di partenza per agire verso Cufra.

Pochi mesi dopo, tra l'inverno e la primavera del 1933 la missione Marchesi dell'Istituto Geografico Militare caratterizzò topograficamente la regione di Cufra e del Gebel Auenat, e attrezzò una nuova rotta aerea Gialo-Cufra-Auenat, consolidando quello che era ormai un fatto compiuto, e con gli accordi di Roma del 20 luglio 1934 con la Gran Bretagna e del 7 gennaio 1935 con la Francia, il problema della delimitazione dei confini poté dirsi risolto. Con il primo accordo fu infatti riconosciuta la sovranità italiana sul triangolo di Sarra, che con le sue modeste risorse idriche offriva alle carovane l'ultima possibilità di rifornirsi d'acqua sulla via per l'Africa equatoriale, con il secondo il confine meridionale della Libia, che nell'accordo del 1919 era stato definito fino a Tummo, venne ridisegnato con la cessione all'Italia di un territorio di circa 114.000 chilometri quadrati nella regione Borkou-Ennedi-Tibesti comprendente gli snodi carovanieri di Aozou e Guezenti.

Gli anni seguenti videro ancora spedizioni automobilistiche di matrice britannica, a cominciare da quella organizzata nel 1935 da Kennedy Shaw con cinque compagni d'avventura, una spedizione particolarmente impegnativa perché dopo aver costeggiato il Gilf Kebir e il Gebel Auenat, le loro tre Ford A si spinsero a sud fino a El Fasher, nel Darfur, superando il Mare di Sabbia di Selima sia all'andata che al ritorno, per poi attraversare da sud a nord il Gran Mare di Sabbia, raggiungere la costa a Marsa Matruh e di qui rientrare al Cairo, percorrendo in totale oltre 10.000 km dei quali la metà in territorio inesplorato. Lo stesso anno anche Almásy tornò al Gilf Kebir e al Gebel Auenat, ma fu la sua ultima spedizione: dichiarato persona non grata dagli italiani e guardato con sospetto dai britannici, dovette rinunciare alle sue scorribande nel deserto, dedicandosi all'attività di istruttore di volo, e nel 1938 sarebbe tornato in Ungheria. Bagnold fu invece protagonista nel 1938 di una missione scientifica intesa tra l'altro a validare con osservazioni sul terreno i suoi studi sui movimenti delle dune sotto l'azione del vento, studi

tutt'oggi di assoluta validità.²⁷ Anche questa volta l'itinerario toccò il Gilf Kebir, di cui l'inglese approfondì l'esplorazione, e il Gebel Auenat, oltre al Mare di Sabbia di Selima.

Il risultato più significativo di queste esplorazioni fu quello di completare la conoscenza del deserto libico-egiziano e di individuarvi dei percorsi praticabili per i mezzi automobilistici, maturando nel contempo un'importante esperienza di tema di navigazione in regioni desertiche. Non a caso molti dei protagonisti di parte britannica avrebbero militato durante la guerra nelle file del Long Range Desert Group, mentre Almásy avrebbe avuto un ruolo importante nell'ambito dell'Afrika Korps, per il quale portò a termine nel 1942 l'operazione *Salam*, con l'obiettivo di infiltrare in Egitto, attraverso quel deserto che conosceva così bene, due agenti dell'Abwehr. Di contro, dei principali protagonisti italiani, per uno strano destino né l'allora comandante dell'Aeronautica della Cirenaica, colonnello Roberto Lordi, né il maggiore Orlando Lorenzini e il parigrado Ottavio Rolle, i due ufficiali del R. Esercito impegnati all'epoca a presidiare quel remoto angolo della Libia, avrebbero più avuto alcun ruolo nel teatro operativo nordafricano, né tantomeno lo avrebbero avuto Desio e Caporiacco.

Il "grande gioco" che si era svolto nelle profondità del deserto, e che solo in apparenza si era concluso con la definizione delle linee di confine, aveva intanto confermato l'esistenza nella Libia italiana di uno strumento aeroterrestre in grado di rispondere al meglio alle esigenze di polizia coloniale e di controllo del territorio, costruito nel tempo sulla base delle esperienze maturate durante i cicli operativi di contro-insurrezione. I reparti sahariani stavano cambiando fisionomia, e il pur prezioso mehari, che tanta parte aveva nell'iconografia e nell'immaginario collettivo, veniva gradualmente sostituito dal mezzo ruotato. Accanto al Romeo Ro.1, un biplano biposto a struttura metallica che aveva dato ottima prova nelle ultime fasi della "riconquista", erano infatti disponibili autoveicoli che permettevano di fare a meno dei dromedari fino ad allora dominatori incontrastati dei grandi spazi desertici.

Dopo le prime prove fatte con successo nel 1931 sul percorso Gialo-Cufra, nel 1932 il FIAT 15 ter venne sostituito dall'innovativo autocarro FIAT 611C

27 A. GOUDIE, op. cit., p. 129.

a tre assi, di cui i due posteriori motori. Rolle e Lorenzini lo utilizzarono con successo e Rolle in particolare, dopo la ricognizione al Gifl Kebir, valutò positivamente il comportamento dei suoi automezzi e sottolineò che, nel rientro a Cufra, i suoi due FIAT 611C e l'autovettura FIAT 514 avevano percorso in una sola giornata 260 km senza inconvenienti.²⁸ Dal FIAT 611C, nel giro di pochi anni, sarebbero derivati il FIAT Dovunque 33 e lo SPA Dovunque 35, quest'ultimo rimasto in produzione fino al 1948 e in servizio fino al 1950. Non avrebbe invece servito in "grigioverde", se non nel piccolo numero di esemplari presenti proprio a Cufra tra il 1932 e il 1934, l'autovettura FIAT 514, uscita di produzione nel 1932 lasciando il passo alla FIAT 508M, versione militare della celebre Balilla. Per il momento tanto il "611C" quanto la "514" avrebbero avuto un ruolo importante nella motorizzazione dei sahariani, equipaggiando la 1ª Compagnia Autosahariana, presente a Cufra nel 1934.

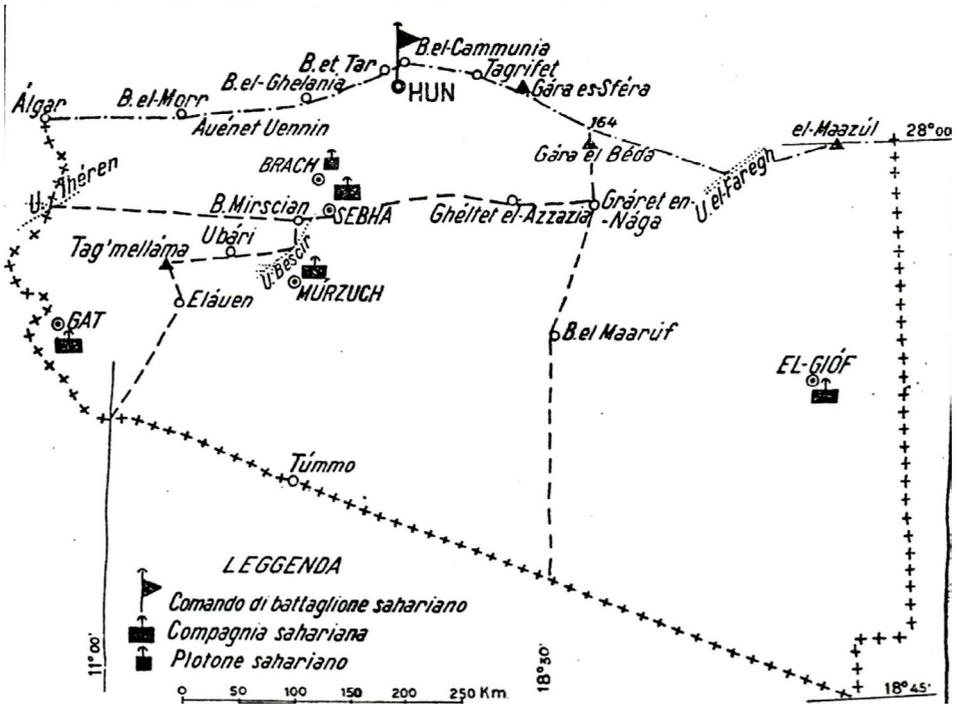
Si consolidava intanto l'idea che, per controllare le vaste regioni desertiche della Libia, il dotarsi di uno strumento aeroterrestre, caratterizzato da una autentica cooperazione tra le due componenti, fosse una via obbligata in quanto, nonostante i progressi degli automezzi, solo il mezzo aereo poteva svolgere con continuità un'azione di sorveglianza e intervenire con immediatezza là dove fosse necessario. Di questa esigenza si fece interprete Italo Balbo il 29 aprile 1931, nel presentare alla Camera dei Deputati il bilancio dell'aeronautica per l'esercizio finanziario 1931-1932:

«È indubbio che anche l'esperienza aviatoria compiuta in questi ultimi mesi nella maggior colonia servirà a determinare nuove concezioni e nuovi indirizzi per il dominio delle zone coloniali più impervie e più lontane [...] Le colonie si possono tenere sotto un più profondo ed efficiente controllo sorvegliandole dal cielo. Se questa concezione finirà, come spero, per prevalere, l'aeroplano adoperato su larga scala risparmierà molte truppe bianche e di colore.»²⁹

A queste parole, che rilanciavano forse involontariamente i concetti fondanti della teoria britannica dell'*Air Control*, Balbo, arrivato in Libia nel gennaio del 1934 quale governatore generale, avrebbe dato concretezza con un'iniziativa nel segno di quella capacità di innovazione che lo caratterizza-

28 CHIARVETTO, MENARDI, SOFFIANTINI, op. cit., p. 165.

29 Italo BALBO, *La conquista dell'aria e la crociera atlantica*, discorso pronunciato alla Camera dei Deputati sul bilancio dell'aeronautica il 29 aprile 1931, Tipografia della Camera dei Deputati, 1931, pp. 40-41.



va, creando uno strumento operativo interforze altamente mobile e con una componente aerea organica.

In tema di operazioni coloniali la R. Aeronautica poteva vantare una non trascurabile esperienza, maturata negli anni Venti e consolidatasi tra il 1930 e il 1931, in concomitanza con il rastrellamento del Gebel Cirenaico e la successiva penetrazione nel sud sahariano. Il ruolo del mezzo aereo in quel contesto era stato sottolineato dalla *Rivista Aeronautica* con tre articoli che, apparsi in tempo reale, avevano interrotto il silenzio fino a quel momento imperante,³⁰ forse perché nel decennio precedente la “riconquista” era di scottante attualità, e ben presto erano comparsi anche riferimenti all’attività della RAF e al “controllo aereo”. Nel 1933 un articolo di redazione commen-

30 «L’aviazione in Cirenaica», *Rivista Aeronautica*, dicembre 1930; P. C., «Colle ali d’Italia alla riconquista del Fezzan», *ibidem*, gennaio 1931; «Aviazione Coloniale», *ibidem*, ottobre 1931. Questi articoli furono pubblicati anonimi, o identificati con le iniziali dell’autore, il che li qualifica come articoli di redazione, in larga parte basati su documenti e relazioni ufficiali.

tava il resoconto apparso sull'*Air Force Quarterly* di una riuscita operazione effettuata nel 1924 in Transgiordania da una sezione di 4 DH9a e da 4 autoblindate della Royal Air Force contro consistenti formazioni ribelli, vedendovi un «chiaro esempio di efficace cooperazione fra forze aeree e forze terrestri meccanizzate e delle possibilità dell'aviazione nelle zone coloniali». ³¹ In un altro articolo del 1935 venivano richiamate le ragioni e le modalità attuative dell'*Air Control* in Iraq e altrove, ³² e l'anno dopo un dettagliato studio delle problematiche dell'aviazione coloniale lasciava intendere come questa potesse e dovesse avere un ruolo importante nell'organizzazione e nel presidio del territorio, limitando il numero e la consistenza delle guarnigioni. ³³ Nel 1936 esistevano dunque tutte le premesse perché un uomo come Balbo, certo non indifferente all'idea di affermare anche in ambito coloniale il ruolo della Regia Aeronautica, concepisse e attuasse un progetto che, nel costituire la sintesi di diverse esperienze, rompeva schemi consolidati e metteva in discussione la distribuzione dei ruoli tra le forze armate.

Il battaglione sahariano

Costituito il 1° giugno 1936, il Battaglione Sahariano, atipico complesso autenticamente interforze posto agli ordini di un ufficiale pilota della Regia Aeronautica, aveva il comando a Hon e le 4 compagnie a Ghat, Sebha, Murzuk e Cufra, così da poter coprire sia il Fezzan che il sud della Cirenaica. Ogni compagnia era articolata su un plotone comando, uno o più plotoni meharisti, uno o più plotoni motorizzati, una sezione aviazione su tre velivoli da ricognizione, con un'altra sezione di tre velivoli aggregata al comando di battaglione. ³⁴ Affidato in un primo tempo a un ufficiale del R. Esercito, il tenente colonnello Francesco Moccia, ebbe da subito la struttura prevista su 4 compagnie al comando di capitani della R. Aeronautica, ciascuna delle quali con una sezione avio equipaggiata con biplani monomotore Romeo

31 «L'aviazione coloniale inglese nell'operazione di Ziza (1924)», *Rivista Aeronautica*, ottobre 1933.

32 F. BERTONELLI, «Il dominio aereo britannico nel Medio Oriente», *Rivista Aeronautica*, 1935.

33 Vincenzo BIANI, «Aviazione Coloniale», *Rivista Aeronautica*, 1936.

34 Basilio Di MARTINO, «Il Battaglione Sahariano», *Storia Militare*, agosto 2007, pp. 25-33.

Ro.1, in via di sostituzione con i più moderni monoplani bimotore Caproni Ca.309 Ghibli espressamente concepiti per l'impiego coloniale. Per gli aspetti tecnico-amministrativi la particolare composizione del reparto aveva portato a stabilire una diversa dipendenza per le sue due componenti. La componente aeronautica faceva quindi capo ai servizi tecnici del Comando Aeronautica della Libia per il materiale, e all'Ufficio Amministrazione del Gruppo Aviazione della Tripolitania per il personale, la componente esercito era amministrata dal Comando Militare dei Territori del Sud.

La decisione del Governo della Libia aveva suscitato non poche perplessità al Ministero della Guerra, sia per la procedura seguita, sia soprattutto per il ruolo di primo piano affidato da Balbo alla prediletta Arma Azzurra. Un promemoria dell'Ufficio Colonie del Comando del Corpo di Stato Maggiore, dopo aver illustrato sinteticamente la costituzione e la dislocazione del reparto, puntualizzava che si trattava di «una riforma radicale di cui soltanto ora noi abbiamo notizia», aggiungendo che il maresciallo Balbo da tempo aveva in animo di affidare alla R. Aeronautica la difesa e il controllo dei territori sahariani.³⁵ Era questo l'elemento qualificante del provvedimento, e anche quello più difficile da accettare, come risulta evidente da un'annotazione ai margini del testo dattiloscritto: «l'importanza della riforma sta nel fatto che i comandanti sono ufficiali di aeronautica».

La questione tornò d'attualità, sul finire di ottobre, quando Tripoli formalizzò gli organici e la struttura del tempo di pace delle compagnie sahariane,³⁶ sempre senza darne preventiva comunicazione al Ministero della Guerra, a cui il documento fu trasmesso a titolo puramente informativo dal Ministero delle Colonie. Una qualche reazione era inevitabile, e si concretizzò in un secondo promemoria nel quale, dopo aver rimarcato con una punta di pole-

35 Comando del Corpo di Stato Maggiore, Ufficio Colonie, *Promemoria (Unità Sahariane)*, 29 giugno 1936, AUSSME, Rep. L-10, SMRE, Vario.

36 Comando Regio Corpo Truppe Coloniali della Libia, Stato Maggiore, *Tabelle di formazione di pace delle compagnie sahariane*, n° 2008 O.M. Segreto del 29 ottobre 1936, AUSSME, *Diari Storici 2ª Guerra Mondiale*, Rep. N1-11. Il documento si soffermava in particolare sulla compagnia di Cufra, l'ultima a essere costituita delle quattro previste, il cui organico differiva da quello delle altre per avere la componente terrestre articolata su 3 plotoni autosahariani di 3 buluc ciascuno e un plotone servizi, con esclusione quindi dei meharisti, anticipando quello che sarebbe stato il risultato di una successiva ristrutturazione di queste unità.

mica come sulle nuove unità sahariane non fosse stato richiesto alcun parere, l'Ufficio Colonie ribadì i dubbi in merito al loro ordinamento:

«Dall'esame di tale formazione si rileva quello che fu già notato a proposito delle unità sahariane segnalate nel giugno, e cioè che il comandante della compagnia è un capitano dell'aeronautica, mentre i comandanti di plotone sono ufficiali dell'esercito. Ciò non è esente da inconvenienti di ordine operativo e di ordine morale.»³⁷

Quali fossero questi inconvenienti non veniva specificato, ma non è difficile immaginare che si volesse far riferimento alla preparazione di base dei comandanti di compagnia e alla loro scarsa conoscenza dei diversi aspetti del combattimento terrestre, in quanto ufficiali piloti, e al disagio che sarebbe potuto derivare dall'instaurarsi di un rapporto di dipendenza gerarchica tra elementi di estrazione e provenienza tanto diverse. Da tutto questa emergeva però l'assenza di una reale cultura interforze e la scarsa disponibilità a realizzare forme di autentica integrazione, ma la questione non ebbe ulteriori sviluppi. A impedirlo fu forse il fatto che l'ispiratore dei reparti auto-avio-sahariani, come sono a volte ricordati, era una delle personalità più in vista del regime, o forse prevalse la considerazione che l'esperimento interessava una componente peculiare dello strumento militare, non compresa nella sfera di competenza del Ministero della Guerra e relegata all'ambito coloniale. In ogni caso l'iniziativa di Balbo non fu davvero ostacolata e tutto proseguì secondo i programmi, e quando il 1° maggio 1937 il maggiore pilota Michele Leo ne assunse il comando,³⁸ anche l'ultimo e più significativo passo venne finalmente compiuto.

Nel frattempo, nell'agosto 1936, la riorganizzazione dei reparti sahariani era stata annunciata, sia sulla *Rivista Aeronautica* che sulla *Rivista Militare*, da un articolo che, nell'illustrare le motivazioni del provvedimento, sottolineandone il carattere innovativo, affermava la necessità ormai inderogabile di una cultura della cooperazione, cultura a cui dovevano essere educati i giovani ufficiali.³⁹ A dare maggior peso a queste argomentazioni, e a ribadire in

37 Comando del Corpo di Stato Maggiore, Ufficio Colonie, *Promemoria. Unità Sahariane*, 15 dicembre 1936, AUSSME, *Diari Storici 2ª Guerra Mondiale*, Rep. N1-11.

38 Comando 1° Battaglione Sahariano, *Memorie Storiche per l'Anno 1937/XV-XVI*, AUSSMA, *Memorie Storiche*.

39 P. PINTOR, «La compagnia sahariana della Libia», *Rivista Aeronautica*, agosto 1936, pp. 137-140.



modo implicito quanto l'iniziativa fosse strumentale non solo al controllo dei territori sahariani ma anche al problema della cooperazione tra le forze armate, era il fatto che fossero pubblicate sull'organo ufficiale di entrambe le forze armate, e che l'autore fosse il generale di corpo d'armata Pietro Pintor, uno dei più stretti collaboratori di Balbo.

Pintor aveva preso spunto dalla peculiarità delle condizioni proposte dai territori desertici per ricordare come qualche decennio prima si fosse cercato di adeguare lo strumento all'ambiente con la costituzione di unità cammellate, nell'intento di sfruttare per compiti di polizia coloniale «l'adattabilità del dromedario alla vita desertica e più ancora le attitudini di genti dedite per ataviche leggi e per necessità di vita al grande nomadismo». I reparti sahariani avevano giocato un ruolo di grande rilievo nelle campagne per la riconquista della Libia che però ne avevano evidenziato anche i limiti. Ombroso e delicato, il dromedario richiedeva molte cure, e il reclutamento dei meharisti era tutt'altro che semplice. Le genti sahariane, alle quali di preferenza si attingeva, rivolgendosi in particolare ai Tuareg, erano insofferenti alla disciplina

e nel loro comportamento affiorava l'istinto del fuorilegge e del razziatore, caratteristiche queste che le ponevano «agli antipodi di tutto ciò che è collettività militare, anche rudimentalmente organizzata». Solo l'energia e la sensibilità psicologica dei comandanti potevano fare di queste unità uno strumento valido ed efficiente e comunque, come faceva la Francia con i suoi reparti di meharisti, era opportuno inserirvi elementi più affidabili, berberi o arabi del Gebel.

Il binomio costituito dal nomade e dal dromedario non poteva essere la soluzione per la difesa delle frontiere desertiche anche per ragioni di economia: nel 1936 un gruppo cammellato costava 4 milioni di lire all'anno, con un rapporto efficacia-costi non certo soddisfacente dal momento che poteva schierare non più di un paio di centinaia di moschetti e 9 mitragliatrici. Nuove possibilità erano però offerte dal prepotente sviluppo della motorizzazione che aveva già portato ad affiancare ai gruppi sahariani dei reparti motorizzati, puntando a realizzare una qualche complementarità tra questi due elementi. Le compagnie autosahariane venivano infatti impiegate là dove potevano far valere le loro doti di rapidità e autonomia, mentre i reparti meharisti erano utilizzati in funzione della maggiore facilità di movimento sulle dune o su terreni cedevoli e per interventi a corto raggio. Questa situazione non era però destinata a durare in quanto gli sviluppi della tecnica accentuavano di giorno in giorno la superiorità della componente motorizzata, più adatta a quelle azioni rapide e di sorpresa che erano l'essenza delle operazioni coloniali e in prospettiva destinata a trarre ulteriore vantaggio dalla combinazione della trazione totale con la corazzatura. Il futuro dei reparti montati era dunque segnato, mentre molto poteva attendersi da una "motorizzazione protetta", e in questo senso era da intendersi la decisione di Balbo di dar vita alle compagnie sahariane.

Una decisione dunque nel segno di quella modernità di cui il governatore della Libia era per molti l'alfiere, e amplificata nella sua portata dall'inserimento nell'organico di queste unità di una "sezione avio", che doveva essere la pedina più importante:

«nocciolo della compagnia sahariana e suo principale elemento di forza ed esplorativo è una sezione avio con un tipo di apparecchio idoneo alla ricognizione, al bombardamento leggero e al mitragliamento; strumenti ausiliari sono un plotone meharisti, un plotone autosahariani completati da

un plotone di appiedati per i servizi della base».

Del resto il problema da risolvere era quello del dominio e del controllo di ampie distese di territorio, compito a cui poteva provvedere nel migliore dei modi proprio la sezione avio, ragion per cui era scontato che il comando delle compagnie competesse a un capitano pilota. Non appena infatti gli equipaggi avessero acquisito una buona conoscenza del terreno, sarebbero stati in grado di individuare tempestivamente qualunque situazione meritevole di attenzione, fornendo le informazioni necessarie a guidare l'intervento dei plotoni autosahariani e appoggiandone l'intervento dall'alto. In questo modo non solo sarebbe stato puntualmente negato all'avversario il vantaggio del fattore sorpresa, ma nella cooperazione tra la pedina aerea e la pedina terrestre si sarebbero esaltate le caratteristiche di entrambe. A ciò era finalizzata la scelta di un tipo di velivolo quale il Ca.309 Ghibli, progettato per soddisfare le specifiche esigenze delle operazioni coloniali e idoneo ad agire sia come ricognitore che come bombardiere leggero.

Quanto ai meharisti, Pintor riconosceva ancora una loro ragion d'essere in relazione a compiti di pattuglia, di scorta alle carovane e di sorveglianza dei pozzi, ma nel considerarli soprattutto i custodi della tradizione lasciava intendere quanto il loro ruolo fosse ormai marginale. Il futuro apparteneva alle nuove compagnie sahariane, delle quali, dopo averne richiamato l'organico e lo schieramento sul terreno, veniva sottolineata l'importanza come esperimento di integrazione tra forze aeree e forze di terra. Il futuro avrebbe dimostrato che la strada da percorrere era ancora lunga, ma questo nulla toglie al carattere innovativo dell'iniziativa di Balbo. L'impiego del mezzo aereo nell'ambito di operazioni coloniali non era certo una novità nella seconda metà degli anni '30, e tutte le principali potenze avevano maturato in proposito una significativa esperienza, ma il velivolo aveva di solito avuto un ruolo di supporto alle forze di terra. Il Battaglione Sahariano andava ben oltre una tale impostazione e rappresentava piuttosto un'evoluzione di quel concetto di *Air Control* che la Royal Air Force aveva introdotto all'inizio degli anni Venti.

Nel 1936 e nel 1937, finito ormai il tempo delle grandi operazioni coloniali, per quanto si può ricostruire dalle scarse notizie riportate nelle memorie storiche, l'attività del Battaglione Sahariano fu rivolta all'espletamento di

funzioni di polizia interna e di confine nelle vaste regioni desertiche del Sahara Libico, all'addestramento d'assieme delle sue diverse componenti e a quell'organizzazione preliminare del territorio che era uno degli elementi dell'attività di sorveglianza e controllo.⁴⁰ In quest'ambito venne curato l'attrezzamento delle rotte aeree che collegavano le diverse località dell'interno con la preparazione di campi di fortuna lungo il loro percorso, e nel 1937 in particolare il battaglione attrezzò le rotte Gadames-Brach, Gadames-Ghat e Hon-Cufra. Tra Hon e Cufra poi, oltre a predisporre dei campi di atterraggio nel tratto centrale della rotta, segnò sul terreno una pista a carattere permanente disponendo a distanze variabili dai 500 ai 1.500 metri dei fusti vuoti di benzina, destinati a servire da punti di riferimento.

⁴⁰ Comando 1° Battaglione Sahariano, *Memorie Storiche per l'Anno 1937 XV-XVI*, AUS-SMA, Memorie Storiche.



Moderna, e per certi versi lungimirante, fu però l'impostazione dell'esercitazione a partiti contrapposti voluta da Balbo nel novembre 1937 nell'area del Gebel Nalut, che proiettava l'impiego del Battaglione Sahariano nello scenario di un conflitto tra potenze coloniali, avendo come tema lo scontro tra due gruppi mobili similmente organizzati. Le quattro compagnie del battaglione, concentrate per l'occasione a Sinauen, avevano all'epoca sostituito il Ro.1 con il Ghibli e stavano ricevendo i primi esemplari dell'autocarro sahariano A.S.37, realizzato dalla FIAT-SPA sulla base del trattore leggero d'artiglieria T.L.37 e specificamente studiato per l'impiego in terreno desertico.

Al 1° gennaio 1938 struttura organica e dislocazione erano invariate, ma era allo studio la creazione di una seconda unità dello stesso tipo. Le tabelle organiche della formazione di guerra del Comando Militare del Sahara Libico



prevedevano infatti che, accanto al 1° Battaglione Sahariano, ridotto a tre compagnie, quelle di Ghat, Murzuk e Sebha, ne venisse attivato un secondo, affiancando alla compagnia di Cufra quelle di nuova costituzione di Gialo e Hon.⁴¹ Parallelamente, portando a completamento un processo già avviato, dall'organico delle compagnie sarebbero stati eliminati i plotoni meharisti, e le compagnie stesse sarebbero state riorganizzate affiancando al plotone comando e servizi e alla sezione avio, due plotoni autosariani, su una squadra comando e tre buluc fucilieri, e un plotone mitraglieri, su una squadra comando e due buluc mitraglieri.

Il secondo battaglione sahariano, che avrebbe permesso una più organica copertura del territorio dividendolo in due scacchieri, orientale e occidentale, era destinato a rimanere sulla carta, dal momento che fu avviata solo la formazione di una quinta compagnia, ma venne attuata la ristrutturazione delle compagnie, incrementandone la mobilità. La forza organica "tabellare" della componente terrestre di queste rimase fissata in 121 uomini, 44 nazionali, inclusi il comandante e i 4 comandanti di plotone, e 77 libici, una dotazione di 16 A.S.37, tale da assicurarne il totale autotrasporto, e una potenza di fuoco di sei fucili mitragliatori, nei due plotoni autosahariani, e 4 mitragliatrici, nel plotone mitraglieri.

Il reparto comando del battaglione, esclusa la componente aeronautica, contava 3 ufficiali, 12 militari di truppa nazionali e 13 libici, con 4 A.S.37 e un altro fucile mitragliatore. La componente aeronautica, oltre alle sezioni avio del comando e delle tre compagnie, e ovviamente ai comandanti di battaglione e di compagnia, conteggiati nei rispettivi organici, includeva 4 autosquadre servizi, una per sezione avio, che con personale e mezzi della Regia Aeronautica assicuravano il rifornimento avanzato di munizionamento, carburante e lubrificanti per i velivoli e il trasporto del personale specialista. Ogni squadra contava un ufficiale, un sottufficiale e 8 autieri, con una dotazione di sei autocarri pesanti tipo FIAT Sahariano mod. 634.

I mezzi in dotazione erano perfettamente idonei allo scopo. L'autocarro sahariano A.S.37, introdotto in servizio nel 1938, montava sulle 4 ruote motrici e sterzanti del T.L.37 i pneumatici "Artiglio", ottimi sui terreni cede-

41 *Indice generale delle tabelle graduali e numeriche di formazione di guerra del Comando Militare del Sahara Libico*, AUSSME, *Diari Storici 2ª Guerra Mondiale*, Rep. N1-11.

voli, ed era dotato di compressore per regolarne il gonfiamento. Inoltre montava un filtro aria a olio, adatto agli ambienti sabbiosi, e ammortizzatori idraulici sull'assale anteriore, aveva sospensioni posteriori rinforzate e poteva portare una maggiore quantità di carburante.

Il Caproni Ca.309 Ghibli era invece un'evoluzione del bimotore da trasporto e collegamento Ca.308 Borea, che il governatore della Libia aveva avuto modo di provare in volo nel dicembre del 1935. Il giudizio di Balbo era stato positivo, ma per l'impiego coloniale aveva chiesto che la struttura in legno venisse sostituita con una struttura in tubi saldati, per cui il Ca.309 avrebbe avuto struttura interamente metallica con l'eccezione della parte posteriore della fusoliera. Il Ghibli, entrato in servizio nel 1936, manteneva l'architettura ad ala bassa con carrello fisso del predecessore, e nel riproporre la formula bimotore con fusoliera chiusa si sarebbe dimostrato un velivolo versatile e robusto, in grado di operare anche nelle condizioni più spartane e perfettamente adatto all'ambiente del deserto. I due motori Alfa Romeo 115 da 185 cv a basso consumo gli garantivano un'autonomia di 1.450 km con una velocità massima di 225 km/h, non certo elevata ma adeguata al ruolo che avrebbe dovuto svolgere, così come lo era l'armamento, con due mitragliatrici da 7,7 mm montate alla radice delle ali e una terza brandeggiabile nel muso, e un massimo di 336 kg di spezzoni. Senz'altro significative erano poi le installazioni di bordo, che comprendevano un cruscotto attrezzato per il volo strumentale e una radio per le comunicazioni terra-bordo-terra, anche se solo con i comandi e non con i reparti operanti, un limite questo che era proprio di tutti i velivoli della R. Aeronautica e avrebbe avuto serie conseguenze nella Seconda Guerra Mondiale.

Il Battaglione Sahariano era un'eccezione, non solo per quanto riguardava la struttura, che realizzava ai minimi livelli di comando un avanzato esempio di integrazione interforze, ma anche per la dotazione di mezzi automobilistici, tutt'altro che rappresentativa della realtà del R. Esercito, anche in un territorio come la Libia ben diverso dalla regione delle Alpi a cui si continuava insistentemente a guardare.

A partire dall'estate del 1935, in concomitanza con l'acuirsi della crisi determinata dal precipitare della situazione in Africa Orientale, a Tripoli erano stati elaborati una serie di progetti che, pur nella loro genericità, erano

coerenti nel proporre un atteggiamento difensivo a occidente, verso la Tunisia, e una linea d'azione più offensiva a oriente, con un corretto apprezzamento dell'importanza strategica dell'Egitto e del Canale di Suez.⁴² Non altrettanto corretta era invece la definizione dello strumento da utilizzare, dal momento che le sue potenzialità erano calcolate in termini più quantitativi che qualitativi, e che il tentativo di coniugare mobilità e potenza di fuoco attraverso l'impiego di mezzi ruotati e cingolati da trasporto e da combattimento non fu mai sviluppato fino in fondo, affrontando in modo compiuto i problemi organizzativi, logistici e tattici associati alle operazioni di unità motorizzate e corazzate.⁴³ Non venne in altri termini definito un quadro dottrinale pienamente adeguato a una guerra moderna, ma sarebbe ingeneroso farne carico solo e soltanto a Balbo, e non piuttosto a un vertice militare che nel suo insieme, nonostante l'apparente adesione ai principi della "guerra di rapido corso", rimaneva ancorato a idee superate.

Forse perché meno forti erano i vincoli della tradizione e della cultura organizzativa imperante, Balbo dimostrò una ben maggiore iniziativa e una capacità di innovazione spinta ai minimi livelli di dettaglio nella riorganizzazione delle truppe libiche, e in particolare, come si è visto, di quei reparti ai quali era affidato il controllo del territorio. Nel 1937, con la creazione di un Comando Superiore delle Forze Armate dell'Africa Settentrionale, affidato allo stesso governatore, era stato deciso di dislocare in Libia due corpi d'armata. L'operazione, che significava un consistente rafforzamento del dispositivo militare della colonia, venne completata entro l'anno e fu accompagnata da una profonda revisione dell'ordinamento dei reparti "coloniali". L'arrivo di grandi unità metropolitane permetteva infatti di affidare a queste i compiti di manovra e di lasciare alle truppe coloniali compiti soprattutto di copertura.⁴⁴ Il Regio Corpo Truppe Libiche avrebbe così dovuto assumere la fisionomia di una grande unità a livello divisionale, in grado di sfruttare al meglio

42 Fortunato MINNITI, «Balbo e la mancata formazione di una strategia mediterranea (1936-1940)», in *Italo Balbo: Aviazione e Potere Aereo*, USSMA, Roma, 1998.

43 Lucio CEVA, «Balbo e la preparazione della guerra in Africa Settentrionale», *Italia Contemporanea*, n. 243, giugno 2006, pp. 213-226.

44 Ministero Africa Italiana, *Schema per il R. decreto relativo all'ordinamento delle truppe libiche*, Relazione per il Consiglio dei Ministri, 1938, AUSSME, Diari Storici 2ª Guerra Mondiale, Rep. N1-11.

«le caratteristiche di leggerezza e di autonomia proprie dei reparti di colore», attraverso lo scioglimento delle unità costituite da elementi nazionali e la soppressione del livello reggimentale, e da questo complesso di forze, distribuito tra Tripolitania e Cirenaica, sarebbe stato separato il Comando Militare del Sahara Libico, in ragione della specificità di quel territorio e dell'esigenza di dare all'organismo militare incaricato di controllarlo le necessarie caratteristiche di unicità e autonomia. Nel contempo sarebbero stati introdotti

«mezzi più moderni di guerra – aerei ed automobilistici – nella compagnia delle unità sahariane per allargarne il raggio d'azione e potenziarne il rendimento pur riducendo il numero dei reparti».

Oltre a elementi dei servizi, il Comando Militare del Sahara Libico avrebbe quindi avuto alle dipendenze la compagnia meharisti del Fezzan, la compagnia presidiarla della Giofra e soprattutto il battaglione sahariano, destinato a esserne la pedina principale, con le sue 4 compagnie di cui erano parte integrante reparti dell'aviazione coloniale.

Il nuovo ordinamento delle truppe libiche fu approvato dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 18 febbraio 1938, togliendo però dal decreto le indicazioni relative al numero dei reparti per lasciare maggiore libertà di manovra al Comando delle Forze Armate dell'Africa Settentrionale, e aggiungendo invece una serie di note che dettagliavano l'organizzazione del battaglione sahariano,⁴⁵ senz'altro la parte più innovativa del provvedimento. Veniva così sanzionata una iniziativa fortemente voluta da Balbo e attuata nel giugno del 1936 informandone a cose fatte il Ministero della Guerra, incontrando più di qualche resistenza. Non fu però questo l'ultimo tentativo di Balbo di impostare su basi innovative la difesa della colonia, e di farlo attraverso lo sfruttamento delle potenzialità del mezzo aereo.

45 Ministero della Guerra, Comando del Corpo di Stato Maggiore, Ufficio Operazioni II, *Ordinamento delle truppe libiche (Approvato dal Consiglio dei Ministri del 18 febbraio 1938 XVI)*, s.i.d., AUSSME, *Diari Storici 2ª Guerra Mondiale*, Rep. N1-11.

Le grandi manovre del 1938

Nelle intenzioni di Balbo, le grandi manovre che si svolsero in Libia dall'11 al 24 maggio 1938, le ultime prima del precipitare della situazione internazionale, avrebbero dovuto essere caratterizzate dalla massima aderenza alla realtà, «attuale, possibile e probabile», sia nell'impostazione strategica, sia nella definizione dello scenario tattico-logistico. Il tema operativo proposto era il contrasto a un attacco proveniente dalla Tunisia attraverso un'azione manovrata con spiccate caratteristiche aeroterrestri. Erano quindi previsti l'autotrasporto di un intero corpo d'armata dalla Cirenaica alla Tripolitania, a cui avrebbero dovuto far seguito l'impiego coordinato di grandi unità metropolitane e libiche in operazioni a largo raggio in ambiente desertico, e la sperimentazione di una nuova forma di intervento dell'arma aerea. Come nel caso del Battaglione Sahariano, ancora una volta Balbo seppe intuire la dimensione aeroterrestre del problema della difesa della colonia e proporre soluzioni interforze innovative, sfruttando la libertà manovra di cui godeva.⁴⁶

Quando Balbo era arrivato in Libia, il governatore godeva già di un'ampia autonomia dal momento che il suo unico interlocutore era il Ministero delle Colonie e che da lui dipendeva direttamente il comandante militare, nominato con decreto reale su proposta del Ministro delle Colonie di concerto con il Ministro della Guerra. La competenza su questa materia era del resto del Ministero delle Colonie che la esercitava attraverso il suo Ufficio Militare, una struttura a carattere interforze articolata nelle sezioni Stato Maggiore, Marina, Aeronautica, Personale, Commissariato, Servizio Artiglieria e Genio, Servizio Sanitario e Veterinario, Amministrativa. Gli ampi poteri concessi dalla legislazione vigente al governatore furono ribaditi e se possibile ampliati nell'aprile del 1937 dal decreto legge n.976 che istituì il Comando Superiore delle Forze Armate dell'Africa Settentrionale, dal quale venivano a dipendere le forze terrestri, aeree e navali stanziate in Libia. Il provvedimento, che nell'agosto del 1938 sarebbe stato adottato anche per l'Africa Orientale Italiana, dava vita a un vero comando integrato interforze trasferendogli compiti che già erano dell'Ufficio Militare e nel contempo rafforzando l'autorità del

⁴⁶ Basilio Di MARTINO, «Balbo e le aviotruppe. L'esperimento di aviosbarco delle grandi manovre in Libia», *Rivista Aeronautica*, giugno 2013, pp. 104-111.



governatore che come comandante superiore poteva rapportarsi direttamente non solo con il Capo di Stato Maggiore Generale, maresciallo d'Italia Pietro Badoglio, ma anche con i dicasteri militari e quindi con Mussolini che riuniva in sé le tre cariche di ministro della guerra, della marina e dell'aeronautica.⁴⁷

Sempre nel 1937 venne deciso di dislocare in Libia due corpi d'armata, il XX, con le divisioni di fanteria *Sabratha* e *Sirte*, in Tripolitania, e il XXI, con le divisioni di fanteria *Marmarica* e *Cirene*, in Cirenaica, operazione che, come si è visto, si accompagnava alla riorganizzazione del dispositivo militare della colonia. In questo contesto Balbo volle inserire un altro provvedi-

47 Filippo CAPPELLANO, Paolo FORMICONI, «Italo Balbo e le grandi manovre in Libia del 1938 in Libia», *Storia Militare*, novembre 2011, pp. 4-16.

mento innovativo, dopo quello del Battaglione Sahariano ormai realtà, con l'attivazione sull'aeroporto di Castel Benito di una scuola paracadutisti, prima vera iniziativa di questo genere dopo i lanci collettivi sull'allora aeroporto del Littorio della Giornata dell'Ala del 1930.

Di paracadutisti e di aviotruppe, per usare una terminologia più ampia anche se di epoca successiva, si parlava in Italia da qualche anno, con l'attenzione che doveva per forza di cosa accompagnare un argomento che si collocava nella zona di confine tra cielo e terra, e quindi tra i domini di competenza di due forze armate. Il generale Francesco Saverio Grazioli, dopo aver assistito alle grandi manovre dall'Armata Rossa nel 1934 e nel 1936, aveva sottolineato nelle sue relazioni il rapido sviluppo delle truppe aviotrasportate sovietiche. In meno di sei anni dai primi lanci fatti a Voronez nel 1930 era stata costituita un'intera brigata di paracadutisti, in grado nel 1936 di mettere in atto una grande operazione di aggiramento verticale col lancio di 1.200 uomini, subito rinforzati da altri 5.000 affluiti per via aerea. Lo Stato Maggiore del R. Esercito, sollecitato da Mussolini, prese in considerazione l'idea, ma il progetto non si concretizzò per l'insorgere di un conflitto di competenza tra esercito e aeronautica in merito all'organizzazione e alla gestione della specialità. Questo conflitto, tanto inevitabile quanto prevedibile, fu poi risolto dalla legge n. 220 del 22 febbraio 1937 che attribuì alla Regia Aeronautica la responsabilità delle scuole di paracadutismo. Nel frattempo il tema della costituzione di reparti paracadutisti veniva trattato a più riprese sulle pagine della *Rivista Aeronautica*, come naturale espansione delle possibilità dell'arma azzurra.

Il primo di questi articoli, scritto dal tenente Luigi Gobbi e pubblicato nel maggio del 1935, ipotizzava l'impiego di paracadutisti o di reparti speciali trasportati per via aerea per colpi di mano nelle retrovie dell'avversario.⁴⁸ Per queste azioni di "arditismo aero-terrestre", ritenute particolarmente paganti all'inizio delle ostilità, sarebbe stato necessario disporre di personale di volo e di terra altamente specializzato, addestrato a operare con il favore dell'oscurità, e di velivoli in grado di portare una squadra di una decina di uomini e salire a più di 6.000 metri per superare l'ostacolo delle Alpi, con un raggio

48 Luigi GOBBI, «Reparti Speciali d'Assalto», *Rivista Aeronautica*, maggio 1935, pp. 284-286.

d'azione di 600-700 chilometri.

A distanza di due mesi il maggiore Vincenzo Biani, un ufficiale pilota che aveva preso parte all'ultima fase delle operazioni in Libia, sviluppava l'argomento sulla base della sua esperienza, vedendo in questo impiego del mezzo aereo un ulteriore strumento per il controllo del territorio, a integrazione delle modalità di intervento già consolidate.⁴⁹ I mezzi a disposizione non sarebbero stati mai troppi per disorganizzare e distruggere nel più breve tempo possibile la capacità bellica del nemico colpendo quegli obiettivi che garantissero effetti materiali e soprattutto morali. Negli scenari maggiormente dinamici, nei quali la manovra tendeva ad avere il sopravvento, non era difficile immaginare quali risultati avrebbero potuto ottenere reparti di paracadutisti lanciati su punti vitali delle retrovie. La cosa era certamente fattibile considerando le potenzialità dei moderni velivoli da trasporto passeggeri o da bombardamento, e in alcune situazioni si poteva pensare a «operazioni di sbarco dagli aeroplani in più grande stile, con compiti propri e completamente indipendenti dai movimenti delle forze di terra». Questo era particolarmente vero nelle operazioni coloniali, dove si aveva di solito un'enorme sproporzione tra il territorio da controllare e le forze disponibili, cosa che richiedeva un'organizzazione offensiva-difensiva basata su pochi centri dai quali poter intervenire con la massima rapidità in ogni direzione.

In questo scenario il ruolo dell'aeronautica diventava fondamentale, dal momento che essa sola poteva disperdere le forze avversarie prima ancora che entrassero in azione e infliggere loro pesanti perdite senza subirne o quasi, ma se il bombardamento rimaneva la forma tipica di impiego del mezzo aereo, a questa potevano e dovevano «accompagnarsi gli sbarchi dagli aerei per continuare l'opera distruttiva fatta dalle bombe sulle formazioni di armati, per occupare punti strategici di vitale importanza, per distruggere e saccheggiare i focolai della resistenza». In queste azioni era opportuno impiegare reparti coloniali, più adattabili all'ambiente e meno esigenti dal punto di vista logistico, tenendo presente che un migliaio di uomini, una forza considerevole in qualunque contesto coloniale, poteva essere trasportato in una singola sortita da 30 o 40 velivoli con il necessario per vivere e operare per 4 - 5 giorni, e poteva poi essere agevolmente rifornito dall'alto. Poco più di un

49 Vincenzo BIANI, *Rivista Aeronautica*, luglio 1935, pp.1-7

anno dopo, mentre in Africa Orientale cominciava a manifestarsi il problema della guerriglia, sarà un altro ufficiale pilota, il maggiore Delio Vecchi, a ipotizzare a sua volta l'impiego di reparti di paracadutisti quale forza di pronto intervento per il controllo del territorio.⁵⁰

Meno legate all'ambito coloniale sono le considerazioni proposte nel 1937 dal maggiore pilota Prospero Freri, uno dei pionieri del paracadutismo italiano nonché inventore del paracadute Salvator. Con l'impiego razionale e continuativo di questo mezzo, l'arditismo, inteso come «espressione di coraggio, di sprezzo temerario di ogni rischio, di spirito d'avventura» passava dal campo della fanteria a quello dell'aeronautica.⁵¹ Il paracadute poteva diventare da mezzo di salvataggio mezzo d'impiego, come già era stato fatto in campo logistico durante la campagna d'Etiopia con il lancio di viveri, munizioni, acqua e materiale sanitario, e in un contesto europeo si aprivano così

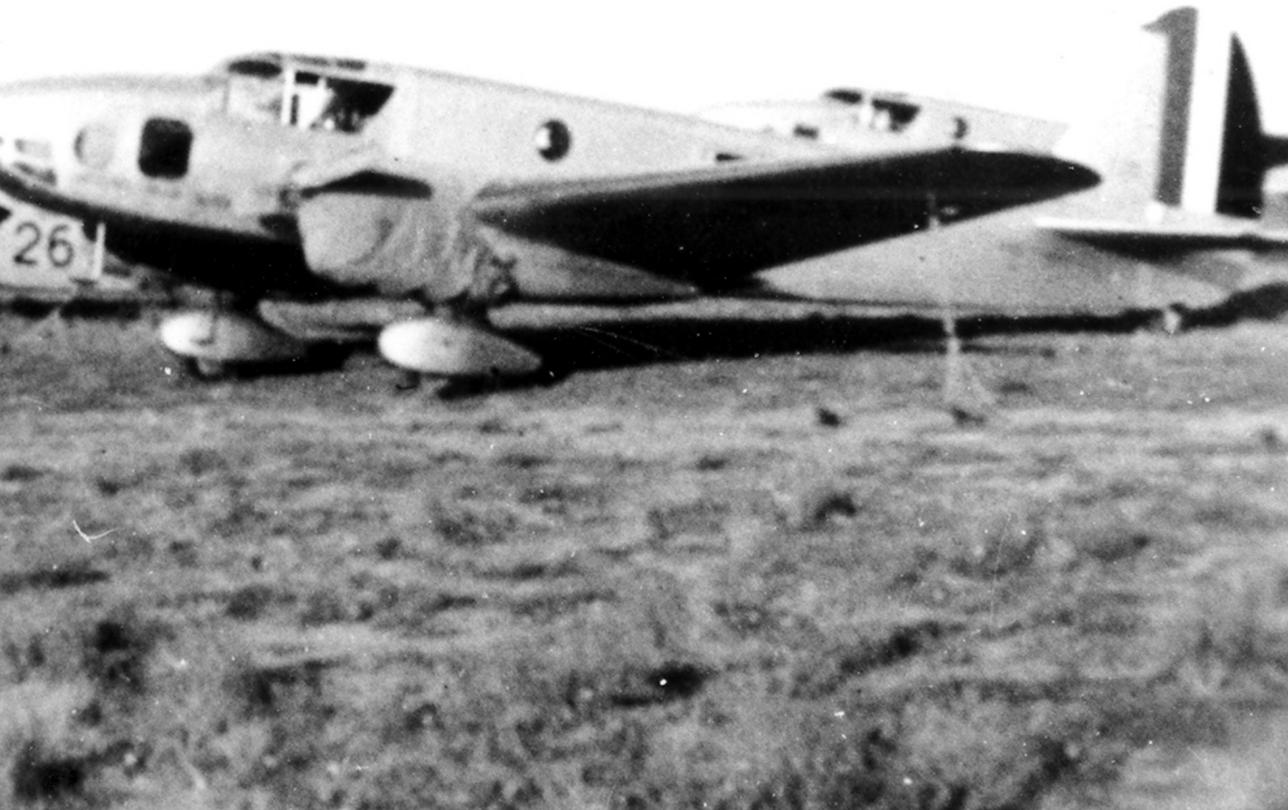
50 Delio VECCHI, «Il controllo aereo dell'Abissinia», *Rivista Aeronautica*, ottobre 1936, pp. 1-9.

51 Prospero FRERI, «Arditismo aereo», *Rivista Aeronautica*, luglio 1937, pp 18-27.



nuove prospettive all'azione di nuclei di guastatori chiamati ad agire con la massima rapidità e di sorpresa a tergo dello schieramento avversario per colpire punti nevralgici dell'organizzazione difensiva e offensiva. La scuola di paracadutismo diventava scuola di arditismo, in cui la preparazione morale doveva accompagnarsi a quella tecnica, superando la dimensione dello spettacolo acrobatico, non diversamente da quanto era avvenuto con l'aeroplano ai primordi dell'aviazione. Quanto alle modalità d'impiego, gli arditi dell'aria dovevano essere lanciati di notte, alla quota più bassa possibile per sfuggire all'osservazione e in località idonee a consentirne l'occultamento e il riordinamento, non troppo lontane dall'obiettivo ma nemmeno troppo vicine per evitare che fossero scoperti anzitempo.

Questa ipotesi era già stata esaminata in quello che è senz'altro lo studio più completo sul tema delle aviotruppe, apparso sulla *Rivista Aeronautica* nell'aprile del 1937 e tale per i suoi contenuti da avere una spiccata valenza dottrinale. L'autore, il maggiore pilota Gianni Bordini, contestava innanzitutto l'opinione diffusa secondo cui l'azione dell'aeronautica non poteva essere



risolutiva per l'impossibilità di effettuare la «presa di possesso territoriale». A parte il fatto che questa non era più una necessità inderogabile nella guerra moderna, in quanto la sconfitta dell'avversario poteva essere determinata dai colpi inferi dalla stessa aeronautica ai suoi centri vitali, l'arma aerea aveva ormai la possibilità di realizzare anche questo obiettivo.⁵² Tecnicamente il problema degli sbarchi aerei era risolto e quindi dovevano essere considerati non una soluzione di ripiego, più o meno improvvisata, ma una forma d'impiego del mezzo aereo con caratteristiche sue proprie.

Secondo Bordini, fermo restando che ai reparti di paracadutisti spettava il compito di costituire una prima testa di ponte nella quale far poi affluire per via aerea i reparti destinati all'occupazione del territorio, in funzione dello scopo gli sbarchi aerei venivano ricondotti a quattro casi, infiltrazione di informatori, infiltrazione di guastatori, occupazione preventiva di posizioni di particolare valenza per lo sviluppo della manovra delle forze di superficie, invio tempestivo di rinforzi a unità isolate o impegnate in azione, indicando per ognuno le modalità operative da seguire. I guastatori in particolare potevano essere considerati come granelli di sabbia intelligenti, che andando a inserirsi negli ingranaggi più delicati della macchina bellica dell'avversario ne rallentavano il funzionamento fino a determinarne l'arresto, integrando con la loro azione quella del bombardamento aereo, in particolare nei confronti dei bersagli più difficili da individuare e colpire dall'alto. Quanto allo sbarco aereo di interi reparti, era necessario che questo avvenisse in concomitanza con azioni di superficie e in località dove fosse possibile impiantare rapidamente un campo di volo, su cui far affluire le truppe destinate a rinforzare le prime ondate di paracadutisti per poi procedere rapidamente verso gli obiettivi fissati. Tutta l'operazione doveva essere caratterizzata da un'elevata dinamica, in quanto «la minima sosta, la minima diminuzione di pressione, il minimo accenno alla staticità ed alla stabilizzazione delle linee può essere fatale». In un conflitto europeo gli sbarchi aerei sarebbero più difficili, ma una tale minaccia obbligava comunque ad attrezzare a difesa il territorio nazionale fin dal tempo di pace.

Nel clima di diffidenza e ostilità latente che contraddistingueva i rapporti tra le forze armate questi stimoli, e anche il provvedimento di legge del 1937,

52 Gianni BORDINI, «Sbarchi aerei», *Rivista Aeronautica*, aprile 1937.

non avrebbero avuto effetti concreti, con la conseguenza che la Regia Scuola Paracadutisti dell'Aeronautica sarebbe stata attivata sull'aeroporto di Tarquinia soltanto all'inizio del 1940. In Libia le cose andarono però diversamente, grazie alla volontà di Italo Balbo di sfruttare le sue prerogative, come già aveva fatto nel caso del Battaglione Sahariano, e il particolare contesto «coloniale» che non impegnava direttamente né lo Stato Maggiore del R. Esercito né quello della R. Aeronautica per aggirare gli ostacoli a livello ministeriale. I primi reparti di paracadutisti furono così creati nella primavera del 1938 attingendo alle truppe libiche, nonostante i non semplici problemi tecnici da risolvere, primo fra tutti quello del paracadute, dal momento che il *Salvator D.37*, utilizzato da anni dalla Regia Aeronautica, era un mezzo di salvataggio, concepito quindi per un altro tipo di impiego. Occorreva poi inquadrare questo genere di operazioni dal punto di vista dottrinale, ed era questo uno degli obiettivi dell'esperimento di aviosbarco previsto nel contesto delle manovre del 1938.

La decisione di includere nelle esercitazioni del maggio 1938 un esperimento di sbarco aereo era stata presa da Balbo sulla base dell'esperienza dell'esercitazione a partiti contrapposti del novembre del 1937, nella zona a sud del Gebel Nefusa, in cui nel confronto tra il Battaglione Sahariano e reparti del Regio Corpo Truppe Coloniali della Libia erano apparse evidenti le grandi opportunità che gli ampi spazi offrivano a unità scelte e bene armate, se impiegate con decisione a tergo dello schieramento avversario. Per Balbo questo significava innanzitutto la possibilità di valorizzare ulteriormente il contributo dell'arma azzurra.

Il primo passo era stato compiuto con la costituzione sull'aeroporto di Castel Benito del Campo Scuola Paracadutisti della Libia, sancita il 24 marzo 1938 dal foglio d'ordini n. 64/S di Super ASI. La scuola, sotto la diretta responsabilità del Comando Aeronautica della Libia in aderenza al dettato della legge del 1937, era subito entrata in funzione e, dopo i primi lanci eseguiti da ufficiali e sottufficiali italiani, il 1° aprile era stata la volta di un centinaio di volontari di truppa tratti dai reparti libici destinati a formare il 1° Battaglione *Fanti dell'Aria*. Nonostante i numerosi incidenti, con la morte già il primo giorno di attività del soldato libico Mohamed Alì Ugasci, i progressi furono molto rapidi. Gli allievi completarono in un paio di settimane il programma minimo previsto, con almeno tre lanci, e il 16 aprile fu effettuato alla

presenza di Balbo un lancio di massa dell'intero battaglione. Le perdite, causate dall'inesperienza di paracadutisti e piloti oltre che dall'inadeguatezza del materiale, furono molto alte, con 3 morti e 12 feriti, ma l'afflusso dei volontari continuò e il 20 aprile fu possibile costituire un secondo battaglione, dando così vita al 1° Reggimento *Fanti dell'Aria*. I due battaglioni, con un organico di 100 uomini al comando di un ufficiale superiore, erano articolati su tre compagnie, comandate da un capitano, su 4 squadre di 8 uomini (un sottufficiale, un graduato e 5 militari di truppa agli ordini di un ufficiale subalterno). L'armamento individuale era costituito da un moschetto automatico Beretta con una dotazione di 100 cartucce e da 20 bombe a mano, con razioni di viveri a secco e acqua per due giorni. Anche il secondo battaglione fu pronto in meno di un mese e il 20 maggio fu possibile compiere un'esercitazione di lancio a livello di reggimento impiegando i trimotori S.81 del 15° Stormo da Bombardamento Terrestre (B.T.) di Castel Benito.

Nell'imminenza delle manovre, e a soli due mesi dall'attivazione della scuola paracadutisti, il reggimento era dunque ritenuto sufficientemente addestrato per poter essere utilizzato in una delle due forme previste: impiego isolato di una o più squadre in missioni speciali finalizzate alla distruzione di opere d'arte come ponti e gallerie o all'esecuzione di colpi di mano contro punti nodali dell'organizzazione logistica e di comando dell'avversario, e impiego d'insieme, a livello tattico, di uno o più battaglioni. Questa seconda modalità fu prescelta per essere attuata nel quadro dell'esperimento di aviosbarco di una grande unità, sicuramente innovativo e di sicuro interesse in relazione alle caratteristiche geografiche del territorio della Libia e delle colonie vicine.

Il trasporto in volo di reparti organici venne prima studiato in relazione a una brigata di fanteria ma quando si ebbe la certezza di poter disporre di 4 stormi da bombardamento, per un totale di cento velivoli, fu pianificato il trasporto di un'intera divisione sia pure con organici ridotti. In pochi giorni il trimotore S.81, in dotazione agli stormi da bombardamento, fu adattato a questo particolare impiego studiando la distribuzione delle truppe, delle armi e dei materiali in relazione al carico utile del velivolo e al suo centraggio, nonché agli spazi disponibili. Dopo diversi tentativi e alcuni voli prova, il problema venne risolto concentrando il carico nella parte anteriore della fusoliera, ricavando lo spazio necessario con lo smontaggio dei cestelli per le

bombe e della torretta mitragliatrici inferiore, applicando infine delle passerelle e delle sagome per consentire il posizionamento di uomini, armi di reparto, motociclette e cannoni. Questi esperimenti portarono a fissare il carico di ogni S.81 in 2.000 chilogrammi, corrispondenti a 20-25 uomini armati ed equipaggiati, o un cannone da 65/17 scomposto nei 5 elementi regolamentari con 10 serventi e 8 cassette munizioni, o una motomitragliatrice e 15 uomini, mantenendo un'autonomia di 500 chilometri con 4 uomini di equipaggio.

La divisione di formazione, denominata 58^a, sarebbe stata organizzata in comando di divisione, reggimento paracadutisti, un reggimento di fanteria nazionale, un reggimento di fanteria libica, un gruppo d'artiglieria libico su tre batterie da 65/17, un plotone motomitraglieri con 20 motociclette, una compagnia del genio, un nucleo chimico, un nucleo di sanità, un nucleo sussistenza, per un totale di circa 2.000 uomini. Nell'ottica di quell'integrazione aeroterrestre da lui sempre perseguita, Balbo volle poi che il ruolo di vicecomandante di divisione e comandante delle forze aeree da trasporto fosse affidato a un generale di brigata aerea.

Secondo il quadro di situazione proposto dalla direzione d'esercitazione il partito rosso, dopo aver invaso la Tripolitania lungo le due direttrici della strada litoranea e di quella gebelica, era stato fermato sulla costa davanti a Zuara, da cui la decisione di esercitare lo sforzo risolutivo nella regione di Jefren, nel Gebel, mentre reparti coloniali si fronteggiavano nella pianura stepposa della Gefara, mantenendo il collegamento tra le due ali.⁵³ Il ruolo del partito invasore, partito rosso, era svolto dal XX Corpo d'Armata, su tre divisioni di fanteria autoportate, una delle quali supposta, una divisione di fanteria aerotrasportata di formazione, un gruppo tattico libico, con l'appoggio di uno stormo da bombardamento, un gruppo d'assalto e uno di aviazione coloniale. Il partito azzurro, operante in difesa, aveva una struttura delle forze imperniata sul XXI Corpo d'Armata, con tre divisioni autoportate e un gruppo tattico coloniale, e una componente aerea costituita da uno stormo da bombardamento, un gruppo da caccia e uno di aviazione coloniale.

Tutte le unità, a parte la divisione aerotrasportata costituita per l'ocasio-

⁵³ Governo Centrale della Libia, Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, *Esercitazioni Anno XVI in Libia (XI-XXIV maggio 1938 - XVI)*. Relazione, AUSSMA.

ne, avevano gli organici e le dotazioni del tempo di pace, ma a ogni divisione erano stati assegnati in rinforzo 250 automezzi. Inoltre due battaglioni libici erano stati portati sul piede di guerra per un esperimento di mobilitazione, e sempre col ricorso a personale richiamato era stato costituito il III Gruppo Squadroni Spahis, a disposizione della direzione d'esercitazione insieme a due battaglioni di camicie nere, uno dei quali supposto, al reggimento paracadutisti libici *Fanti dell'Aria* e a due stormi da bombardamento provenienti dall'Italia. Nel complesso si trattava di 25.000 uomini, 4.000 dei quali libici, con 2.400 quadrupedi, 3.000 automezzi e 180 velivoli.

La prima fase delle manovre si sviluppò tra l'11 e il 18 maggio con il trasferimento da Bengasi alla zona di Azizia del XXI Corpo d'Armata e vide l'intervento di forze navali e aeree per proteggere od ostacolare la marcia delle autocolonne lungo la litoranea, mentre le altre unità partecipanti alle esercitazioni si concentravano tra Azizia e Scesciuch, ai due lati della catena collinosa di Bir el-Ghnem. Su questo terreno, in larga parte pianeggiante e quasi ovunque percorribile dagli automezzi, si sviluppò il 22 maggio la seconda fase delle operazioni, con la presa di contatto tra i due schieramenti. Il XXI Corpo d'Armata muovendo a sud lungo la pista camionabile pedegebelica da Azizia a Gasr el-Hag affrontò i reparti avversari avanzanti alle falde del gebel per ricacciarli nella Gefara, mentre il XX Corpo d'Armata tentava di aprirsi un varco al centro dello schieramento azzurro per irrompere su Azizia e sbloccare la situazione di stallo determinatasi alle ali, a Zuara e Jefren. Questa fase delle operazioni, che vide un significativo intervento della Regia Aeronautica con bombardamenti sulle retrovie, attacchi ai campi di aviazione e interventi a volo rasente sulle autocolonne, si concluse con una situazione di stallo, pur con un leggero vantaggio per il partito rosso.

Per superare l'inattesa resistenza, e scongiurare nel contempo il rischio di aggiramento che gravava sulla sua ala destra, il comando del partito rosso decise di trasportare per via aerea la sua divisione di riserva sul rovescio dello schieramento avversario, nella vasta piana di Bir el-Ghnem, una quarantina di chilometri oltre le prime linee. Questo fu quindi il tema della terza fase delle manovre, sviluppo e decisione della battaglia, con l'intervento di sorpresa sulle retrovie azzurre della 58^a Divisione per il quale vennero messi a disposizione del partito rosso tre stormi da bombardamento e il gruppo da caccia. Mentre dunque il XXI Corpo d'Armata insisteva ad attaccare lungo la



pedegebelica, rafforzando la sua ala destra con la divisione tenuta in seconda schiera per far fronte al temuto tentativo di aggiramento, il XX Corpo d'Armata si apriva la via su Azizia e Tripoli impegnando frontalmente lo schieramento avversario con due divisioni, 59^a e 61^a, avvolgendolo sul fianco destro con il gruppo coloniale e sul rovescio con la divisione aerotrasportata, utilizzando nel contempo la 60^a Divisione *Sabratha* per dare solidità all'ala destra. L'aviazione azzurra non fu in grado di interferire con l'operazione di aviosbarco perché le sue formazioni da bombardamento e da assalto erano impegnate a sostenere l'azione dell'ala sinistra del XXI Corpo d'Armata e quelle da caccia erano state attirate verso Tripoli da un'incursione a scopo diversivo. L'intervento perfettamente riuscito della divisione aerotrasportata nel momento più critico della battaglia e nel punto decisivo segnò la fine delle manovre che si conclusero formalmente il mattino del 24 maggio, con la rivista passata da Vittorio Emanuele III alle truppe nella zona a est di Bir el-Ghnm.

Nella sua relazione il maresciallo dell'aria Italo Balbo, in qualità di

comandante superiore delle forze armate in Africa Settentrionale, nel sottolineare l'importanza e la novità dell'esperimento di aviosbarco, si limitò a evidenziare la necessità di velivoli appositamente concepiti per il trasporto truppe e di paracadute di maggiore capacità per il lancio di uomini completamente equipaggiati, rimandando per un'analisi di dettaglio a un documento preparato dal generale di brigata aerea Aldo Urbani, in qualità di vicecomandante della 58^a Divisione.⁵⁴ I 4 stormi da bombardamento 14°, 15°, 33° e 34°, con gli ultimi due arrivati solo il 19 maggio dall'Italia, si erano concentrati il giorno 20 sull'aeroporto di Castel Benito, scelto come aeroporto di partenza perché l'unico della Tripolitania idoneo per dimensioni e natura del terreno alla partenza in formazione di un tal numero di velivoli. La rotta contemplava un ampio giro sul mare per far compiere agli stormi un percorso analogo a quello che avrebbero dovuto effettuare provenendo da un campo in territorio nemico. La sera del 22 maggio la 58^a Divisione, in riserva nei pressi di el-Giosc, aveva raggiunto a Castel Benito e nelle prime ore del mattino del 23 si era imbarcata sugli S.81 che l'avrebbero trasportata nella piana di Sidi Belgasem, a est di Bir el-Ghnem, nelle retrovie nemiche, dove il reggimento *Fanti dell'Aria* doveva preventivamente occupare e attrezzare a difesa il terreno destinato ad accogliere gli aerei da trasporto. L'operazione sarebbe stata protetta da un gruppo da caccia, che avrebbe incrociato sulla zona a media e ad alta quota, e da un gruppo d'assalto, che intervenendo a volo rasente doveva neutralizzare eventuali elementi avversari.

La sequenza dei decolli era iniziata alle 8, e alle 8,50 erano entrati in azione il gruppo da caccia e quello d'assalto. In questa fase un Ba.65 del XII Gruppo d'Assalto era precipitato schiantandosi al suolo e prendendo subito fuoco senza lasciar scampo al pilota e al mitragliere, probabilmente, secondo il generale di squadra aerea Pietro Pinna che assistette alla scena, perché era entrato nella scia di un velivolo della stessa pattuglia ed era scivolato d'ala senza poter tentare alcuna manovra di recupero per la quota troppo bassa.⁵⁵

54 Governo Centrale della Libia, Comando Superiore Forze Armate Africa Settentrionale, *Esercitazioni Anno XVI in Libia (XI-XXIV maggio 1938 – XVI). Relazione*, All. n. 8, *Organizzazione ed esecuzione dell'esperimento di sbarco aereo. Relazione del comandante le forze aeree e vicecomandante la 58^a divisione aerotrasportata*, AUSSMA.

55 Ministero dell'Aeronautica, Gabinetto, *Relazione sulla esercitazione di sbarco aereo svoltesi nelle manovre della Libia - Anno XVI, 1938*, AUSSMA.

Alle 9 il 15° Stormo B.T., in colonna di pattuglie di tre velivoli, aveva iniziato il lancio dei paracadutisti da una quota di 600 metri circa, che si era concluso senza incidenti. Una volta a terra i *Fanti dell'Aria* si erano raggruppati attorno al comandante di reggimento, riconoscibile per il colore rosso del paracadute, e si erano poi attestati a difesa ai margini del campo. I paracadutisti avevano anche impiantato una stazione radio con cui fornire ai velivoli in arrivo indicazioni sulla direzione e sull'intensità del vento e sull'andamento delle operazioni di sbarco, in modo che gli stormi potessero venire all'atterraggio in rapida successione. Tutto si svolse secondo le previsioni, alle 9,15 atterrò il 34° Stormo sbarcando il comando di divisione, reparti mitraglieri ed elementi dei servizi, alle 9,25 fu la volta del 33°, con il 10° Reggimento Libico, seguito alle 9,35 dal 15°, rientrato nel frattempo a Castel Benito per imbarcarvi le artiglierie divisionali, e infine alle 9,45 dal 14°, con il 70° Reggimento Fanteria. Dopo un'ora la divisione era pronta a iniziare la marcia su Bir el-Ghnem.

L'esperimento poteva dunque dirsi perfettamente riuscito nonostante i reparti utilizzati fossero stati impiegati nelle manovre fino al mattino del 22 maggio e non avessero avuto un addestramento dedicato, come non lo avevano avuto gli stormi da bombardamento terrestre impiegati nel trasporto di uomini e materiali. Anche l'impiego dei paracadutisti non era stato funestato da incidenti, dal momento che c'era stato soltanto qualche ferito leggero, ma questo risultato non doveva far dimenticare che i paracadute erano normali paracadute di salvataggio, non certo ottimali per l'impiego da parte di soldati armati ed equipaggiati. Pur con questi limiti l'esercitazione doveva essere vista come il primo passo di un percorso molto promettente, soprattutto negli scacchieri d'operazioni coloniali, un primo passo a cui altri ne dovevano seguire, anche perché tali forme d'impiego

«tendono a perfezionare ed a potenziare la collaborazione tra forze aeree e forze terrestri, nell'intento di rendere la guerra quanto più possibile rapida e dinamica».

Il significato e le implicazioni dell'esercitazione di sbarco aereo vennero analizzate nell'ambito del Ministero dell'Aeronautica dal generale Pinna, all'epoca sottocapo di stato maggiore, evidenziandone gli aspetti innovativi senza nascondere i limiti. L'aviosbarco era stato certo il momento più interessante delle grandi manovre, ma l'entusiasmo che aveva suscitato era anche

dovuto a una generalizzata mancanza di conoscenza delle possibilità dell'aviazione:

«Il veder sorgere caduta dal cielo sulla nuda piana di Bir el-Ghnm una divisione, sia pur ridotta ma perfettamente attrezzata, era un fatto che non poteva non impressionare la maggior parte degli Ufficiali non aviatori, che hanno così visto, vivente, il tonnellaggio che può essere trasportato dai moderni aeroplani».

Con tutto questo la rapidità della radunata dei paracadutisti e delle truppe che li avevano seguiti era stata davvero sorprendente e le cose potevano essere condotte ancora più velocemente con un addestramento dedicato. I paracadutisti avevano infatti iniziato l'attività lancistica da meno di tre mesi e le truppe avevano fatto solo qualche prova di sistemazione a bordo e di uscita dall'unico portello del velivolo. L'operazione di sbarco di per sé non presentava dunque significative difficoltà tecniche, e gli incidenti durante l'addestramento al lancio, come i tre morti e la decina di feriti nella prova generale di due giorni prima, erano stati causati soprattutto da una quota di lancio troppo bassa, 300 metri, e dall'essere le pattuglie troppo serrate, cosicché l'apertura dei paracadute era stata disturbata dai vortici creati dai velivoli che precedevano. A riprova di ciò nel lancio di massa eseguito da 600 metri con le pattuglie distanziate non c'erano stati incidenti di rilievo.

Si trattava, come nel caso del modello di paracadute, di cause facilmente eliminabili e non era pertanto in discussione la fattibilità tecnica del lancio collettivo di interi reparti, già sperimentato, e su larga scala, da altre nazioni. Pinna non riteneva però che una tale operazione potesse riuscire in un territorio organizzato a difesa:

«La crisi dello sbarco anche se breve è fortissima. Qualche pattuglia con mitragliatrici può impunemente massacrare e gli apparecchi che atterrano e gli uomini che vi sono dentro. E' assoluta la necessità di un campo di atterraggio sicuro dalle offese del nemico almeno per qualche ora. La testa di ponte che può essere fatta dai paracadutisti non potrà mai essere talmente ampia da dare la sicurezza contro i cannoni o le mitragliatrici pesanti.»

Nelle colonie poteva essere relativamente facile trovare un campo di fortuna indifeso, ma la cosa era molto più difficile in un teatro operativo europeo e in regioni densamente popolate. Con tutto questo l'idea non doveva essere accantonata, ci potevano infatti essere situazioni tattiche tali da consigliare

una mossa del genere, proiettando alle spalle di un avversario già in crisi reparti pronti a tutto per accelerarne il collasso, ma non bisognava lasciarsi prendere dall'entusiasmo e credere facilmente realizzabili azioni che per riuscire richiedevano la concomitanza di fattori morali e materiali.

Nell'insieme è evidente come in Italia, nel corso degli anni Trenta, il tema delle aviotruppe avesse suscitato un notevole interesse e fosse stato analizzato nei suoi diversi aspetti. Gli articoli pubblicati sulla *Rivista Aeronautica*, una pubblicazione in libera vendita, dimostrano che anche gli elementi di base di una eventuale dottrina d'impiego erano sufficientemente chiari, come del resto lo erano, a seguito degli esperimenti condotti in Libia, gli aspetti tecnici collegati all'impiego di paracadutisti e truppe aerotrasportate. E' però anche vero che, nonostante l'accelerazione impressa da Balbo, lo sviluppo delle aviotruppe rimaneva condizionato da problemi tecnici e culturali, forse i più difficili da risolvere dal momento che investivano direttamente un argomento scabroso quale quello dei rapporti tra forze armate. L'esperimento di sbarco aereo del maggio 1938 apriva nuove e inattese prospettive, con la possibilità di raggiungere nello scacchiere nordafricano risultati significativi, e forse risolutivi, in concomitanza con l'inizio delle ostilità. Che tutto questo non abbia prodotto alcun risultato, nonostante il tentativo di forzare il processo messo in atto da Balbo, e che i *Fanti dell'Aria* siano stati poi sacrificati come normali truppe di fanteria nella difesa di Derna nel gennaio del 1941, fu l'inevitabile conseguenza non solo di una fallimentare impostazione strategica ma anche della mancanza di una vera mentalità interforze, nonché del venir meno della disponibilità a osare e di un'autentica capacità di innovazione.

Una delle lezioni delle operazioni di *counter-insurgency* era stata l'importanza che i reparti autocarrati potevano avere nel teatro operativo libico a seguito dei rapidi progressi degli autoveicoli. Le spedizioni motorizzate di varia natura che avevano incrociato nel Sahara libico-egiziano tra gli anni Venti e Trenta ne avevano dato un'ulteriore conferma, e l'evoluzione del Battagliano Sahariano lo aveva ribadito. Anche le grandi manovre del 1938 attribuirono un ruolo di primo piano all'autotrasporto di grandi unità, ma nel condurre questo esperimento evidenziarono anche una carenza di fondo consistente nella mancanza di una dotazione organica di automezzi in genere, e non solo di automezzi idonei al movimento fuori strada nel deserto. Il XXI

Corpo d'Armata per portare trasferire le sue due divisioni dalla Cirenaica alla Tripolitania aveva avuto bisogno di un consistente numero di autocarri, che al termine delle grandi manovre erano tornati a disposizione dell'Intendenza, in una evidente dimostrazione del fatto che, se le divisioni di fanteria potevano essere all'occorrenza autotrasportate, erano però ben lontane dall'essere divisioni motorizzate nel senso compiuto del termine. Il tentativo del governatore generale della Libia di forzare anche in questo caso la mano dimostrando sul campo la necessità di una tale trasformazione, non avrebbe avuto gli effetti sperati, e ancora una volta per il sovrapporsi di una oggettiva mancanza di risorse e di una mentalità imperante legata a schemi sorpassati. E questo nonostante le analisi di carattere tecnico fossero generalmente corrette.

Nel 1937, quando si era concretizzato il progetto di dislocare in Libia delle grandi unità nazionali, gli studi sulla mobilità in zone desertiche a fondo sabbioso avevano escluso l'impiego di autocarrette con gommatura semipneumatica e di autocarri leggeri, raccomandando l'utilizzo di autocarri pesanti con motore diesel, come i Lancia 3Ro, all'epoca non ancora in servizio, con gommatura pneumatica a bassa pressione, filtri antisabbia, serbatoi supplementari per combustibile e acqua, paletti e tavole da utilizzare in caso di insabbiamento, mentre il carico avrebbe dovuto essere ridotto dai 6.000 kg della versione base a non più di 3.500-4.000 kg. Per i piccoli carichi sarebbe stato utilizzato il camioncino FIAT 508M con una capacità di 350 kg,⁵⁶ che, in servizio dal 1933, doveva essere sostituito a partire dal 1938 dal FIAT 508CM, derivato dalla versione militare della FIAT 508C Nuova Balilla.

Nel febbraio del 1938 i due corpi d'armata dislocati in Libia, XX, con le divisioni di fanteria *Sabratha* e *Sirte*, in Tripolitania, e XXI, con le divisioni di fanteria *Marmarica* e *Cirene*, in Cirenaica, avevano in dotazione un certo numero di autocarri leggeri, autocarrette e motocicli e disponevano degli autocarri pesanti Lancia 3Ro necessari per il trasporto dei pezzi di artiglieria di piccolo calibro e per il traino di quelli di medio calibro, ma non di quelli necessari per il trasporto della fanteria.⁵⁷ La situazione non sarebbe cambiata

56 Comando del Corpo di Stato Maggiore, *Promemoria per S.E. il Sottosegretario di Stato circa automezzi idonei per trasporti in zone sabbiose-desertiche*, marzo 1937, AUSSME.

57 Comando del Corpo di Stato Maggiore, Ufficio Operazioni II, *Promemoria per il Sottoca-*

nei mesi seguenti con il risultato che nel gennaio del 1939, a dispetto degli studi prodotti dallo SMRE e nonostante l'esito favorevole delle prove eseguite con mototricicli, trattori leggeri T.L.37 e trattori cingolati da montagna FIAT-OCI 708CM, le divisioni della Libia, nominalmente autotrasportabili, non avevano in realtà alcuna mobilità tattica.⁵⁸

Un anno dopo il comando della 5^a Armata ribadiva che il problema poteva essere risolto solo con la loro completa motorizzazione, cosa che la disponibilità di risorse, in termini di mezzi e di carburante, rendeva per il momento improponibile, e suggeriva di ricorrere a un sistema misto che, fermo restando il traino meccanico per le artiglierie, utilizzasse i trattori cingolati con rimorchio per il trasferimento di viveri, acqua e munizioni dalle basi logistiche, rifornite con i normali mezzi ruotati, ai battaglioni, gli animali da soma per le armi di reparto con le relative munizioni, i mezzi di collegamento e le dotazioni sanitarie, e gli automezzi per tutto il resto. Qualora si fosse reso necessario l'autotrasporto di un'intera divisione, i mezzi sarebbero stati forniti dall'Intendenza.⁵⁹

Non diverse nella sostanza le conclusioni di uno studio dell'Ufficio Ordinamento e Mobilitazione dello Stato Maggiore che, nell'imminenza dell'entrata in guerra, ammetteva che non era stato ancora individuato il mezzo più idoneo al trasporto fuori strada delle armi della fanteria, e in mancanza di mototricicli o autocarri leggeri prevedeva esplicitamente di ricorrere alle salmerie, magari utilizzando gli asini locali.⁶⁰ Con queste premesse non sorprendono le difficoltà incontrate dalla 10^a Armata nella faticosa avanzata su Sidi el Barrani nel settembre del 1940 e si spiega anche l'incapacità di contrastare efficacemente l'azione di un complesso motorizzato quale la Western Desert Force nel dicembre dello stesso anno.

po di S.M. Operazioni. Automezzi delle unità metropolitane in Libia. Esperimenti, 1° febbraio 1938, AUSSME.

58 Comando del Corpo di Stato Maggiore, Ufficio Operazioni II, *Possibilità operative fuori strada delle g. u. metropolitane in Libia*, n. 385 del 25 gennaio 1939, AUSSME.

59 Comando 5^a Armata, Stato Maggiore, *Studio sui mezzi atti ad assicurare la mobilità tattica delle grandi unità libiche*, n. 762 del 2 gennaio 1940, AUSSME.

60 Comando del Corpo di Stato Maggiore, Ufficio Ordinamento e Mobilitazione, *Mobilità ed efficienza delle unità metropolitane della Libia: provvedimenti per realizzare la prima e migliorare la seconda. Programma 1940*, n. 03100/342 del 23 aprile 1940, AUSSME.

Nel giugno del 1940 non fu fatto alcun tentativo di impiegare offensivamente il Battaglione Sahariano, l'unica vera unità motorizzata disponibile, troppo vincolato a una realtà che era quella del controllo del territorio, e in un contesto sempre più focalizzato sulla fascia costiera, l'idea di Lorenzini di una puntata offensiva dal Gebel Auenat attraverso il deserto verso Assuan e Wadi Halfa, avanzata tra il serio e il faceto intorno a un fuoco di bivacco nel 1932, doveva rimanere soltanto un'ipotesi, che il suo ospite di quel giorno lontano non aveva però dimenticato e non avrebbe tardato a sviluppare.

Qualche settimana dopo l'inizio del conflitto il battaglione, nella formazione su tre compagnie, Ghat, Murzuk e Sebha, propedeutica al suo sdoppiamento, e senza la componente aeronautica rimasta nelle sedi del tempo di pace, confluì in quella «grande unità speciale, con larga autonomia logistica e tattica, particolarmente atta ad operare isolata in regioni desertiche» che avrebbe dovuto essere il raggruppamento libico Maletti, così chiamato dal nome del suo comandante, il generale di divisione Pietro Maletti, costituito a Derna in data 8 luglio.⁶¹ Il raggruppamento non fu però lanciato in profondità nelle regioni desertiche, dove avrebbe potuto sfruttare al meglio le sue caratteristiche, ma utilizzato per fiancheggiare prima e guidare poi il movimento della 10^a Armata su Sidi el Barrani.

Il Battaglione Sahariano, grazie alla sua dotazione organica di automezzi, era la componente più efficiente della colonna, forte in tutto di 4 battaglioni e 2 gruppi di artiglieria con reparti minori di supporto, e come tale fu all'avanguardia durante la breve avanzata che da Sidi Omar lo portò a Sidi el Barrani il 16 settembre, sviluppando poi il giorno 18 una infruttuosa puntata esplorativa oltre questa località. Il 24 ottobre il raggruppamento ebbe l'ordine di attestarsi a caposaldo ad Alam el-Nibewa, nel quadro di una sistemazione difensiva ancorata al terreno che nell'illusoria sicurezza di una serie di caposaldi trincerati che consegnava l'iniziativa all'avversario ed era la negazione della perentoria affermazione di Graziani di non molti anni prima: in Africa se si difende un punto, si difende solo quel punto.⁶²

61 Comando Raggruppamento Maletti, *Relazione sulle operazioni svolte dal raggruppamento per la presa di Sidi Barrani*, n. 1811 Op. del 28 settembre 1940, AUSSME, *Diari Storici 2^a Guerra Mondiale*, Rep. N1-11, Racc. 1160 D4.

62 Rodolfo GRAZIANI, *Verso il Fezzan*, Ed. Fratelli Pavone, Bengasi, 1934, pag. 140.

Da Alam el Nibewa le tre compagnie sahariane uscirono più volte in ricognizione, sostenendo il 18 novembre un duro scontro con forze motorizzate a Hileuiwat. Era il preavviso di quanto stava per accadere. L'offensiva britannica scattata la notte dell'8 dicembre trovò il Battaglione Sahariano vincolato alla difesa statica del fronte nord del caposaldo, in un compito che ne deprimeva le potenzialità, e combattendo su quelle posizioni cessò di esistere nella tarda mattinata del 9 dicembre, quando, già impegnato frontalmente, fu preso alle spalle da mezzi corazzati penetrati nel perimetro difensivo.⁶³ Con la sua uscita di scena, la tradizione dei sahariani fu tenuta viva dalla compagnia di Cufra, che dopo la caduta dell'oasi nel febbraio del 1941 confluì in marzo nella 5ª Compagnia Sahariana, in via di costituzione e la prima di una nuova generazione che aveva però caratteristiche molto diverse, configurandosi come un normale reparto motorizzato sia pure equipaggiato per il deserto.⁶⁴

Alla data del 28 marzo 1941 gli altri reparti a disposizione del Comando Militare del Sahara Libico erano 3 compagnie meharisti, 2 gruppi di irregolari, 9 compagnie mitraglieri, oltre alla squadriglia sahariana che il 1° aprile figurava a Hon con 14 Ghibli. Era un dispositivo statico, adatto a compiti di presidio territoriale che non aveva più nulla della mobilità propria del Battaglione Sahariano. Recuperare il terreno perduto avrebbe richiesto tempo e anche se le nuove unità sahariane, ben equipaggiate per il deserto, si sarebbero dimostrate in grado di confrontarsi alla pari con i similari reparti alleati, non avrebbero più avuto quella configurazione interforze voluta da Balbo che tanto aveva sconcertato gli ambienti romani. L'organizzazione difensiva del Sahara Libico sarebbe rimasta incentrata sul binomio ali e ruote, ma senza quell'intima connessione che aveva caratterizzato l'esperimento balbiano, e senza una adeguata disponibilità di mezzi aerei e terrestri, l'efficacia del dispositivo non poté essere quella sperata, soprattutto in chiave offensiva. Del tutto svanita era infatti quell'idea di aggressività e iniziativa dinamica che si era affermata negli anni della riconquista, condannando i reparti sahariani a un atteggiamento reattivo che, pur riuscendo spesso a contenere le iniziative dell'avversario, a lungo andare non poteva che essere perdente.

63 *Sintesi storica della costituzione e vita del Raggruppamento Maletti*, del T. Col. Giuffrida, AUSSME, *Diari Storici 2ª Guerra Mondiale*, Rep. N1-11, Racc. 1160 D4.

64 Ministero dell'Africa Italiana, Ufficio Militare, *Situazione dei reparti libici alla data del 28 marzo 1941*, *Diari Storici 2ª Guerra Mondiale*, Rep. N1-11.

La lunga esperienza maturata nel deserto libico aveva permesso agli italiani di individuare soluzioni appropriate per il controllo degli spazi desertici, e di introdurre elementi innovativi che sfruttavano le potenzialità del mezzo aereo, ma queste erano rimaste patrimonio di una piccola componente dello strumento militare e non avevano avuto lo sviluppo che sarebbe stato necessario. La spinta interforze che aveva portato alla creazione di un'unità atipica quale il Battaglione Sahariano non si era tradotta in soluzioni efficaci per l'aerocooperazione, un problema che non avrebbe mai avuto davvero soluzione, e anche gli esperimenti condotti riguardo alla mobilità nel deserto e all'autotrasporto di grandi unità rimasero lettera morta. Il R. Esercito affrontò così la guerra in Africa Settentrionale con uno strumento più adatto a un conflitto di tipo continentale, combattuto in terreno rotto e montuoso più che nelle distese aride e pianeggianti della Marmarica, un fatto inspiegabile se si considera quanto era stato realizzato in Libia nei vent'anni precedenti.

Il deserto, con la sua vuota immensità, in cui le colonne potevano e dovevano muoversi come navi nel mare, un fatto che era stato correttamente valutato da quegli ufficiali che avevano guidato le operazioni di contro-insurrezione, avrebbe anche consentito di adottare un approccio di tipo non-lineare e asimmetrico, proiettando l'offesa nelle più lontane retrovie dell'avversario, ma per farlo sarebbero stati necessari non tanto mezzi adeguati quanto una diversa cultura organizzativa e una spregiudicatezza, ed è certo significativo, sia pure scontrandosi con la mentalità ortodossa degli alti comandi, questa strada sia stata invece battuta con successo dai britannici, e proprio per iniziativa di quel piccolo gruppo di ufficiali e appassionati di varia estrazione che per oltre un decennio si era avventurata nel deserto libico egiziano. Furono questi uomini a dar vita al Long Range Desert Group, a cui si sarebbe in seguito affiancato lo Special Air Service, due unità non convenzionali che operando a livello operativo e strategico, più che tattico, e al di fuori di qualunque schema, avrebbero rotto la "simmetria" del conflitto, con risultati che andavano ben oltre gli effetti materiali e immediati delle loro azioni.



Storia militare contemporanea

Articles

- *Italian Military Officers on Service of the Greek War of Independence: Case Studies from D. Romas' Archive,*
by CHARALAMPOS N. VLACHOPOULOS
 - *German Corps and Army Commanders of 1914 A Prosopographical Study,*
by MARTIN SAMUELS
 - *Le lieutenant interprète Jean Schlumberger, de la N.R.F. au Rechésy, un embusqué?*
par GÉRALD ARBOIT
 - *Guglielmo Marconi nella grande guerra tra patriottismo e intuizioni innovative,*
di COSMO COLAVITO
 - *La fuga dei prigionieri austro-ungarici dai campi italiani tra percezione e problemi reali,*
di BALAZS JUHÁSZ
 - *Carità pelosa. Gli aiuti italiani all'Ungheria post-asburgica,*
di BALAZS JUHÁSZ
 - *La Sezione 'Scienze Militari' nella Enciclopedia Italiana,*
di ALESSANDRA CAVATERRA
 - *Il controllo a lungo raggio del deserto. Le esperienze italiane nella Libia degli Anni Trenta,*
di BASILIO DI MARTINO
 - *La politica antisemita nelle scuole militari e nelle Accademie delle Forze Armate (1937-1938),*
di GIOVANNI CECINI
 - *Il Centro Integrativo Selezione Ufficiali. Un esempio delle contraddizioni militari della RSI,*
di FERDINANDO ANGELETTI
-

Rethinking Contemporary Military History Three Useful Reprints under kind permissions

- *Resources Versus Fighting Quality: Rethinking World War II*
by JEREMY BLACK
- *Recording the Great War: military archives and the South African official history Programme, 1914-1939*
by IAN VAN DER WAAG
- *Ranke and Files: History and the Military*
by PHILIBERT BAUDET