



Le Termopili e il potere navale

Erodoto riletto secondo Mahan

di Claudio Nardi



Collana SISM N. 3 - 2013

300

Le Termopili ed il potere navale Erodoto riletto secondo Mahan

di Claudio Nardi

πλήθους μὲν ἄν σάφ' ἵσθ' ἔκατι βάρβαρον
ναυσὶν κρατῆσαι, καὶ γάρ Ἐλλησιν μὲν ἦν
ό πᾶς ἀριθμὸς ἐξ τριακάδας δέκα
ναῦν, δεκάς δ' ἦν τὸνδε χωρὶς ἔκκριτος:
Ξέρει δέ, καὶ γάρ οἶδα, χώμας μὲν ἦν
ῶν ἡγε πλῆθος, αἱ δ' ὑπέρκοποι τάχει
ἔκατὸν δις ἡσαν ἐπτά θ': ὃδ' ἔχει λόγος.
μή σοι δοκοῦμεν τῇδε λειφθῆναι μάχην;
ἀλλ' ὃδε δαιμόνιον τις κατέφθειρε στρατὸν,
τάλαντα βρίσας οὐκ ἰσορρόπω τύχη.
Θεοὶ πόλιν σφύζουσι Παλλάδος θεᾶς.

(Eschilo - I Persiani)

Sappilo ben: per numero doveva
vincer la flotta barbara! Gli Elleni
trecento e dieci legni aveano in tutto,
ed oltre a questi, dieci, a parte eletti.
Serse, bene lo so, mille ne aveva,
che formavano il grosso; e assai più rapidi
altri duecento sette: è tale il computo.
Ti par che a forze indietro rimanessimo?
Ma un Dio fiaccò l'esercito; e gravò
d'impari pondo i piatti della lance.
Guardano i Numi la città di Pallade.
(Traduzione di Ettore Romagnoli)

Introduzione

Sono stati pubblicati diversi studi sul potere marittimo¹ nell'antichità, focalizzandosi principalmente sul potere marittimo ateniese nella Guerra del Peloponneso e sul potere marittimo romano, in confronto a questi si trovano solo accenni sparsi al potere navale nel corso della Guerre Persiane, anche se in realtà fu proprio nel corso di tali guerre che mise le sue radici il potere marittimo ateniese, che, nello stesso secolo, avrebbe dominato il Mediterraneo Orientale. Nel corso delle Guerre Persiane si può parlare solo di potere navale e non di potere marittimo, dato che i

¹ Nel corso di questo scritto si identificherà il “potere marittimo” (*sea power* in Mahan) come il potere complessivo della nazione sul mare, mentre si identificherà il “potere navale” (*naval power* in Mahan) come il potere della flotta militare dello stato. (vedi Antonio Flamigni, *Evoluzione del potere marittimo nella storia*, USMM, Roma 2011, pp. 2-3).

persiani non riuscirono mai ad avere un vero e proprio potere marittimo nel Mare Egeo, mentre gli ateniesi lo ottennero solo successivamente e come conseguenza delle Guerre Persiane stesse, tant'è vero che gli ammiragli in capo della flotta coalizzata erano spartani e divennero ateniesi solo poco prima di quella che Erodoto considera la conclusione delle guerre (l'occupazione di Sesto).



Certamente una lettura delle guerre persiane fatta unicamente sulla base del potere navale è un'interpretazione parziale degli eventi, se non altro perché battaglie rilevanti per l'esito delle guerre, come Maratona e Platea, furono battaglie terrestri, tuttavia alcuni aspetti di queste guerre possono essere interpretati efficacemente proprio basandosi sulle analisi del XX secolo relative allo sviluppo ed all'uso del potere marittimo.

Naturalmente questa analisi è fatta tenendo conto sia della tecnologia dell'epoca sia dello spazio limitato (d'altro canto anche la talassocrazia ateniese non si estese oltre al Mediterraneo Orientale, ed il tentativo di allargarla fino alla Sicilia portò al disastro della città).

Comunque è molto interessante la possibilità di analizzare un conflitto condotto con le trireme prendendo come base i concetti di impiego navali della vela e del motore.

La natura del potere navale greco e persiano

La potenza navale greca e quella persiana hanno una caratteristica comune, nel senso che non erano marine "unitarie", cioè prodotte da un'unica visione strategica (o, ancora meglio, di grande strategia) degli

aspetti caratteristici delle attività marittime, ma erano un raggruppamento di “squadre” navali gestite ognuna in maniera autonoma e riunite sotto gli ordini di un comandante in capo che aveva quel ruolo per motivi politici e non legati alla sua capacità marinara. Erodoto elenca, nelle forze di Serse, dieci squadre etniche², mentre le forze navali greche erano fornite da ben quattordici città diverse³.

Questo fatto presenta una particolarità notevole nel potere navale di entrambi i contendenti, dato che i marinai, sia pure tecnicamente esperti, non erano legati “culturalmente” al comando supremo. Sia a Venezia sia nell’Inghilterra del XVII e XVIII secolo, tanto per citare i due casi tipici di nazioni la cui influenza politica era basata sul proprio potere marittimo, gli equipaggi delle navi erano veneziani e inglesi, quindi, nonostante gli arruolamenti forzati in uso nella Royal Navy, tutto il personale condivideva i principi che erano alla base del sentire comune nella nazione. Invece nella marina persiana ed in quella greca dell’epoca gli uomini erano completamente estranei ai loro comandanti supremi, e molto più legati ai comandanti delle loro squadre. In questo modo era impossibile stabilire fra i comandanti supremi (designati direttamente dal Gran Re o scelti politicamente fra le città stato greche) che generalmente avevano una spiccata mentalità “terrestre” ed il personale navigante un’identità di visione e di scopo tale da poter fare della marina un elemento unico i cui fini fossero ben chiari e condivisi dall’ammiraglio fino all’ultimo rematore.

La struttura dell’Impero Persiano e il suo effetto sul potere marittimo

L’Impero Persiano, come è noto, era diviso in satrapie, in cui ogni satrapo aveva praticamente i poteri di un viceré, quindi forniva al Gran Re le forze (terrestri e marittime) necessarie per le azioni militari richieste per la sicurezza o l’espansione dell’impero. A causa di questa struttura dell’impero le truppe di terra operavano per contingenti forniti dai vari satrapi ed armati con l’armamento convenzionale dell’etnia di provenienza, quindi erano costretti ad operare tatticamente ciascuno in

² Er., VII, 89-95.

³ Strauss, op. cit. in bibliografia p. 17.

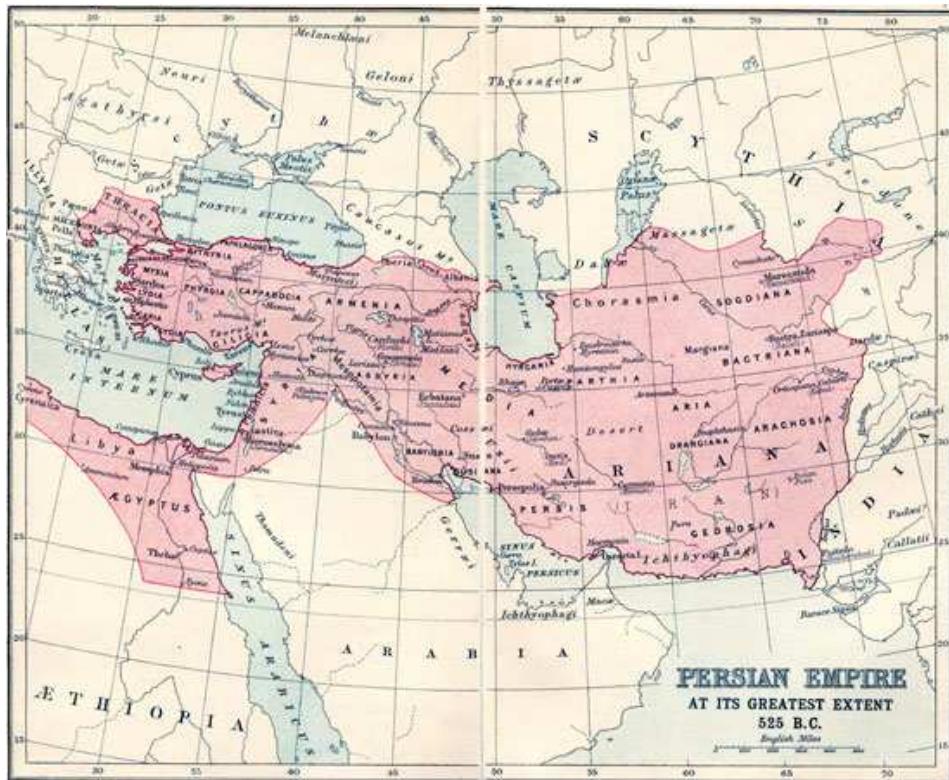
modo diverso dall’altro. La marina era completamente straniera, almeno per quel che riguarda le navi ed i marinai, l’unico personale persiano imbarcato sulle navi erano i “fanti di marina” medi, persiani e saci, in gran parte arcieri, destinati a distruggere l’equipaggio nemico prima di arrivare al contatto fra le navi. Il personale “navigante” (marinai, nocchieri e vogatori) invece era tutto straniero, come di costruzione straniera era lo scafo su cui erano imbarcati. In pratica lo stato persiano era uno stato “feudale”, ed un ammiraglio designato direttamente dal re controllava le squadre messe a disposizione dalle varie nazionalità, ognuna con la sua catena di comando e soprattutto i suoi criteri operativi e procedure tattiche indipendenti. D’altra parte una struttura militare feudale, come quella persiana, non era motivata a dare il meglio se non era stimolata direttamente dai comandanti più elevati, quindi era necessaria la presenza costante dei capi supremi o dei loro subordinati diretti per ottenere il meglio dagli uomini⁴. La catena di comando persiana inoltre era molto fragile, in quanto dipendeva notevolmente dai comandanti delle squadre, quindi, nel caso che i comandanti dovessero uscire per qualsiasi motivo dalla battaglia, la catena di comando collassava e praticamente tutta la squadra si sbandava o si dava alla fuga.

Chiaramente una marina strutturata come quella dell’impero, cioè con squadre navali militari che potevano garantire il potere navale, se tenute strettamente sotto controllo, ma priva di una visione strategica organica dell’utilizzo commerciale ed economico di tale potere navale (i principali stati marittimi, cioè fenici, greci della Ionia ed egiziani, in campo economico si facevano una guerra commerciale spietata) non poteva aspirare a quello che si definisce il potere marittimo. Per di più le varie marine erano in concorrenza fra loro per acquistare maggiori meriti di fronte al Gran Re, per questo motivo la flotta persiana era un’idea più politica che navale, nel senso che ogni singolo capitano era più preoccupato di ottenere il favore del Gran Re che di operare in modo unitario col resto della flotta⁵. Infine era esclusa un’unificazione delle costruzioni nei cantieri dell’impero, dato che costruzioni migliorate in termini di prestazioni davano anche un vantaggio nell’uso commerciale delle navi stesse, quindi ogni nazione si guardava bene dal divulgare

⁴ Strauss, op. cit. in bibliografia, p. 98.

⁵ Strauss, op. cit. in bibliografia, p. 184 e p. 206.

verso i concorrenti nell'impero qualsiasi miglioria avesse portato alle sue navi, e ciò portava ad una mancanza completa di standardizzazione per quanto riguardava le prestazioni delle unità.



Continuando ad esaminare le caratteristiche che influenzano il potere marittimo secondo Mahan⁶, cioè le condizioni politiche, geografiche ed economiche dello stato, si vede che, mentre le caratteristiche geografiche dell'impero erano estremamente favorevoli (controllo sulle coste orientali dell'Egeo e sulla costa egiziana e dominio degli accessi del Mediterraneo dal Mar Nero) alla creazione di un potere marittimo almeno nella parte di Mediterraneo a oriente della Grecia, quelle politiche (che Mahan chiama "carattere del popolo" e "carattere del governo") non erano tali da favorire lo sviluppo di un potere marittimo, i persiani (cioè l'etnia dominante dell'impero) fino a poche generazioni prima erano totalmente

⁶ A.T. Mahan, op. cit. in bibliografia, p. 64.

avulsi dal mare ed il governo era interessato essenzialmente ad un controllo dello spazio terrestre e non allo sviluppo di una flotta che permettesse la proiezione oltremare di tale potenza. Sotto questo aspetto è significativo che, subito dopo Salamina il parere prevalente fosse che la battaglia non fosse stata decisiva, dato che “Non da uno scontro di legni dipende l'esito della nostra impresa, ma da una lotta di guerrieri e cavalli”⁷. Altrettanto rilevante è che i maggiori rappresentanti della classe dirigente persiana, alla notizia della sconfitta diedero grandi segni di cordoglio “non tanto per il dolore delle navi perdute, quanto perché temevano per la persona stessa del re”⁸, dimostrando così di non aver afferrato il significato di una sconfitta navale così decisiva per le sorti della campagna e dello stesso impero.

Anche gli interessi economici dell'impero lo portavano ad orientarsi verso un dominio terrestre, controllando le vie delle spezie che dall'India e dall'Arabia portavano alle coste mediterranee, ma disinteressandosi (a favore dei popoli soggetti) del commercio verso l'Europa e l'Africa di tali prodotti. Invece era rilevante, ed ebbe un peso nello sviluppo dei rapporti fra l'Impero Persiano e la Grecia, il controllo esercitato dall'impero sugli stretti del Mar Nero, controllo che economicamente penalizzava le importazioni di grano dalla Scitia (Ucraina) verso il territorio europeo della Grecia.

La marina greca

Dall'altra parte, se guardiamo la situazione della marina greca, non la troviamo molto migliore. La marina greca non era meno spezzettata di quella persiana, fra le varie città stato, ognuna delle quali persegua prima i suoi interessi e solo in subordine quelli che potremmo definire “nazionali” se all'epoca i greci avessero avuto il concetto di nazione. Per quanto riguarda la direzione “strategica” tuttavia la situazione era ancora peggiore, nel senso che, ad un comandante supremo (spartano per tutta la durata delle guerre) si sovrapponevano i comandanti dei contingenti più potenti della flotta, primi fra tutti quello ateniese e quello corinzio. Se si

⁷ Er., VIII, 100.

⁸ Er., VIII, 99.

aggiunge che, dal punto di vista della migliore strategia per l'utilizzo della flotta greca, i due comandanti di tali contingenti avevano visioni diametralmente opposte, in quanto legate agli interessi strategici della propria città, si comprende come il potere marittimo fosse molto lontano dall'orizzonte della marina greca. Il presunto stratagemma di Temistocle di forzare la battaglia di Salamina mandando informazioni al Gran Re⁹ (informazioni che, anche se incomplete, non erano comunque false), se effettuato in una marina unitaria (e soprattutto se a Salamina i greci fossero stati sconfitti) avrebbe potuto essere risolto solo con un processo per alto tradimento.

Tuttavia, rianalizzando le caratteristiche indicate da Mahan relativamente al potere marittimo, vediamo che, pur essendo totalmente assente una posizione unitaria, ed anzi, mentre i popoli dell'impero presentavano caratteristiche politicamente omogenee nell'ambito di tutto l'impero, le città greche erano perennemente in guerra fra loro, vediamo che invece la posizione geografica ed il "carattere" del popolo erano favorevoli allo sviluppo di un potere marittimo, anche per il grande sviluppo che aveva in tutta la Grecia il commercio per via marittima. Per ricordare il carattere del popolo non bisogna dimenticare che il poema epico marinario più grande dell'antichità, l'*Odissea*, era scritto in greco ed i giovani greci, anche delle zone della Grecia che non si affacciavano direttamente sul mare, lo conoscevano a fondo, quindi Ulisse era per loro un esempio di vita quanto lo erano Achille ed Aiace. Praticamente le condizioni greche erano quelle di una potenza navale che si sarebbe trasformata in potenza marittima se solo gli eventi avessero catalizzato le sue energie dirigendole verso uno scopo unico.

Il potere navale ateniese, anche se "a posteriori" è stato esaltato come un'intuizione di Temistocle per fermare l'Impero Persiano, in realtà nacque per contrastare le altre città state greche, e in primo luogo Egina, l'eterna rivale posta proprio di fronte ad Atene. Per arrivare ad un vero e proprio potere marittimo fu necessario che gli ateniesi prendessero d'imperio il comando della flotta greca e che stabilissero una precisa catena di comando, finché arrivarono a non avere più una marina alleata, ma unicamente una marina ateniese entro cui operavano le forze della Lega di Delo.

⁹ Erodoto, *Storie* VIII, 75.

I mezzi

Il potere navale è strettamente dipendente dalla tecnologia, un potere marittimo come quello dell'Inghilterra nel XVIII secolo è molto diverso dal potere marittimo di Venezia ed ancora più diverso da quello di Roma dopo le Guerre Puniche, quindi per prima cosa è opportuno analizzare, nei limiti del possibile, gli strumenti di tale potere, cioè le navi che erano usate dalle flotte dell'epoca. Il parametro tecnologico comune in tutte le flotte dell'epoca era la propulsione delle navi unicamente a remi, dato che le vele, sulle navi da guerra, erano utilizzate solo per i trasferimenti ed in battaglia erano tenute abbassate o lasciate a riva.

E S S A I
SUR LA MARINE
DES ANCIENS
ET PARTICULIÈREMENT
SUR LEURS VAISSEAUX
DE GUERRE.

Par M. DESLANDES.

*Quare etiam quadem nunc artes explinuntur,
Quodam etiam augeantur: nunc addita navigiis sunt
Plurima.* Lucret. l. 5.



A P A R I S ,

DAVID, l'ainé, Libraire, rue Saint Jacques,
à la Plume d'or.
Chez GANEAU, Libraire, rue Saint Jacques, vis-à-
vis S. Yves, à Saint Louis.

M. DCC. LXVIII.

Avec Approbation & Privilége du Roy.



Le caratteristiche operative che distinguono sostanzialmente le navi a remi da quelle propulse a vela o a motore è il rapporto fra la stazza della nave ed il numero di uomini di equipaggio. Poiché l'energia per la propulsione della nave è fornita direttamente dagli uomini dell'equipaggio, ciò comporta, rispetto ad altri metodi di propulsione ed a parità di dislocamento, sia un maggiore affollamento sia una maggiore richiesta di mezzi di sostentamento (viveri ed acqua) per l'equipaggio stesso. Questa maggiore necessità di viveri richiede per le navi a remi o una pesantissima catena logistica (pesantissima, in quanto realizzata con altre navi a remi) che le rifornisca di viveri in mare o la

necessità di approdi frequenti per rifornirsi di viveri ed acqua. Per fare i confronti, una trireme greca con 40 t di dislocamento richiedeva un equipaggio di 200 uomini (5 uomini/t), la *Victory* (l'ammiraglia di Nelson a Trafalgar) aveva un equipaggio di circa 850 uomini per un dislocamento di 3500 t (0.24 uomini/t)¹⁰ mentre la *Bismarck* (la corazzata tedesca che operò nel 1941 nell'Atlantico settentrionale) di fronte ad un dislocamento di 50000 t aveva 2100 uomini di equipaggio (circa 0.04 uomini/t)¹¹. Riguardo alle principali caratteristiche richieste alle navi da guerra (mobilità, tenuta del mare, raggio operativo) le navi a remi hanno certamente un'ottima mobilità, mentre sono carenti (e lo erano in particolare le trireme) sia per tenuta del mare sia per raggio operativo. Questi fattori limitavano la capacità operativa delle flotte ai soli mesi estivi¹².

Relativamente all'estrazione degli equipaggi si sa bene che gli equipaggi ateniesi, e probabilmente tutti quelli greci, erano formati dai "teti", cioè dalla parte di popolazione che non aveva possensi fondiari. Analogamente si può pensare che anche i fenici e gli ioni utilizzassero come rematori uomini liberi e non schiavi. Invece non si sa come fossero reclutati gli equipaggi egiziani e delle altre provincie dell'Impero Persiano. L'estrazione popolare dei marinai della flotta greca ha una notevole importanza per quanto riguarda la motivazione del personale navigante, dato che ogni rematore ed ogni marinaio era direttamente interessato alla prosperità della propria città ed all'indipendenza politica cittadina, che gli garantiva voce in capitolo nella gestione della politica interna. Questa importanza dei tetti per la sicurezza e la prosperità della città ebbe un peso non indifferente sulla democratizzazione ateniese, che non poteva spingersi troppo a negare diritti di intervento negli affari pubblici (isegoria - *ἰσηγορία*¹³) a quella che era la classe che sosteneva la città commercialmente e militarmente.

¹⁰ http://it.wikipedia.org/wiki/HMS_Victory, edizione del 23/08/2013.

¹¹ [http://it.wikipedia.org/wiki/Bismarck_\(nave_da_battaglia\)](http://it.wikipedia.org/wiki/Bismarck_(nave_da_battaglia)) edizione del 23/08/2013.

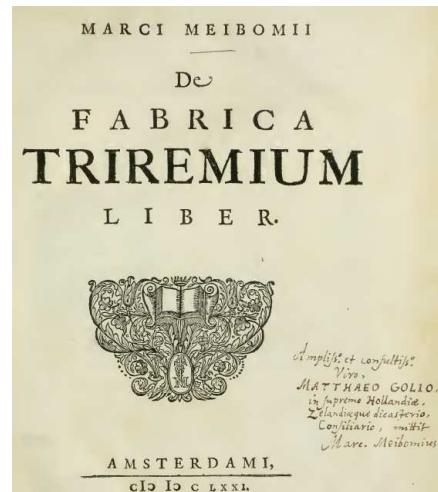
¹² William Oliver Stevens and Allan Westcott, *A history of sea power*, George H. Doran Company, New York (US), 1920 p. 24.

¹³ Per il significato e l'evoluzione del concetto di isegoria vedi Marcello Nardi, *Demos e Kratos*, Pisa, Editrice Giardini, 1971 pp. 27-38.

La trireme greca

La trireme rappresentava la *capital ship* dell'epoca, cioè la nave da guerra per eccellenza. Senza entrare nei particolari tecnici, non ancora del tutto chiariti, si trattava di una nave con lunghezza di circa 37 m e larghezza di 4-6 m, quindi con un coefficiente di finezza¹⁴ di 6-9¹⁵, spinta da 170 rematori posti su tre ordini scaglionati in altezza, con un singolo rematore per remo¹⁶. La trireme ateniese non aveva un ponte continuo, ma solo passerelle laterali e centrali, e ciò comportava che poteva imbarcare solo un numero limitato di truppe combattenti, cioè circa 10 opliti e 4 arcieri, che, a causa delle condizioni di scarsa stabilità della nave e della scarsa larghezza delle passerelle, dovevano combattere inginocchiati.

La trireme aveva un albero al centro ed un alberetto a prua entrambi con una vela quadra per gli spostamenti, ma in combattimento ammainava le vele ed abbattiva gli alberi. L'armamento principale delle trireme era dato dal rostro, in legno e coperto da lamine affilate di bronzo. Il rostro serviva sia per speronare (e quindi sfondare) gli scafi avversari, sia per tagliare una fila di remi, rendendo in tal modo la nave un bersaglio immobile e quindi facilmente abbordabile o affondabile.



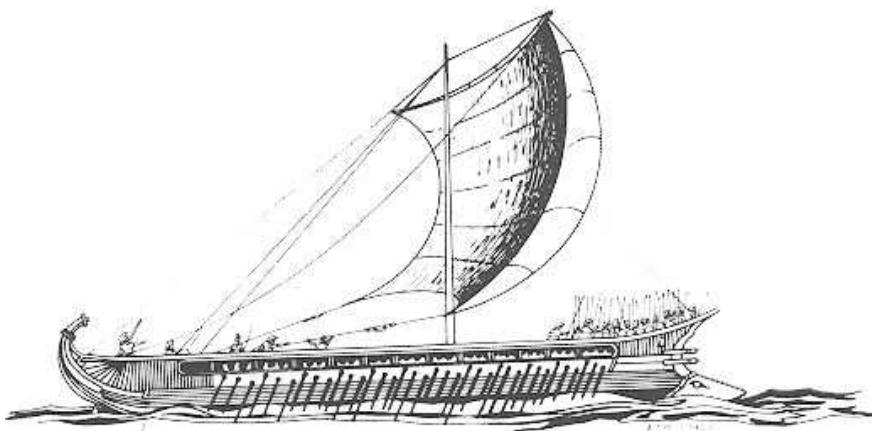
¹⁴ In questo contesto, tenendo conto dei dubbi sulle sagome effettive delle navi dell'epoca, si considera il coefficiente di finezza della nave uguale al rapporto fra la lunghezza della nave e la sua larghezza massima al galleggiamento. Notare che, aumentando il coefficiente di finezza, diminuisce la potenza necessaria a far raggiungere una determinata velocità alla nave.

¹⁵ A. Flamigni, op. cit. in bibliografia, pp. 9-10.

¹⁶ F. Avilia, op. cit. in bibliografia, p. 100.

La trireme era concepita per la velocità, a ritmo normale era in grado di tenere velocità fino circa 7 nodi¹⁷, ma in battaglia per brevi periodi poteva arrivare a 9-10 nodi. Oltre ai rematori la trireme greca portava una trentina di membri dell'equipaggio fra fanti di marina, nocchieri, trierarca e marinai tutto fare. Il timone era doppio, come per tutte le navi dell'epoca, ed era formato da due remi con la pala allargata fatti passare a poppa da occhioni appositi, i due timoni agivano ruotando sul loro asse entro gli occhioni ed erano manovrati da un solo timoniere¹⁸.

La trireme greca, avendo il ponte in gran parte scoperto e la fila più bassa di rematori quasi al livello dell'acqua non era in grado di sopportare un mare appena mosso, tanto che onde più alte di un metro potevano metterla in serie difficoltà¹⁹.



Le trireme greche rappresentavano uno strumento unicamente per il dominio del mare, dato che sia come spazio sia come riserva di galleggiamento non potevano portare un carico pagante sufficiente per giustificare il costo del trasporto (basta pensare ad una mano d'opera di

¹⁷ Tucidide, *La Guerra del Peloponneso*, III, 49, indica che una trireme, mandata in missione nel 427 a. C., percorse la rotta Pireo Lesbo (183 miglia) in 24 ore, quindi con una velocità media di circa 7.6 nodi, mentre Senofonte, *Anabasi*, 6.4.2, indica che il percorso da Bisanzio ad Heraclea (129 miglia) poteva essere percorso in una giornata (17 ore, con 2 di riposo), quindi ad una velocità di 8.6 nodi.

¹⁸ F. Avilia, op. cit. in bibliografia p. 106 e Strauss, op. cit. in bibliografia p. 146.

¹⁹ William Shpeherd, *Salamis 480 BC, The naval campaign that saved the Greece*, Osprey Publishing, Oxford UK, 2010 p. 25.

200 persone per rendersi conto dei costi dello spostamento di una trireme)²⁰. Il dislocamento della trireme era di circa 40 t²¹, considerando 200 uomini di equipaggio del peso approssimativo di 70 kg ciascuno si ha un carico utile di circa 24 t, da cui bisogna detrarre tutti i viveri (compresa l'acqua, pari circa a 1400 kg per giorno per tutto l'equipaggio²²) ed il materiale di armamento. Ciò rendeva la trireme utile economicamente solo per carichi ad alto valore aggiunto e soprattutto carichi che dovessero essere portati a destinazione in tempi relativamente brevi, sfruttando l'alta velocità della nave. Quindi la trireme, dal punto di vista economico, era più che altro una spesa, senza possibilità di portare facilmente un reddito affidabile al proprietario. Per questo motivo e, considerando che erano oggetti che dovevano utilizzare le tecnologie più avanzate dell'epoca, quindi molto costosi in termini di risorse²³, praticamente per la maggior parte erano sovvenzionate dallo stato, mentre i privati potevano costruirle e gestirle vantaggiosamente solo per utilizzarle nella lotta contro la pirateria, che era endemica nel Mediterraneo Orientale, o per trasporti ad altissimo valore aggiunto. Ad Atene le trireme potevano essere costruite ed armate da privati (trierarca) come servizio equivalente al pagamento delle tasse dovute allo stato²⁴.

Contrariamente all'opinione comune le trireme greche erano in linea di massima più pesanti delle trireme fenicie, dato che erano costruite con legno di pino, invece che col legno di cedro usato dai Fenici²⁵, questo in

²⁰ William Oliver Stevens and Allan Westcott, *A history of sea power*, George H. Doran Company, New York (US), 1920 p. 24.

²¹ A. Flamigni, op. cit. in bibliografia p. 10.

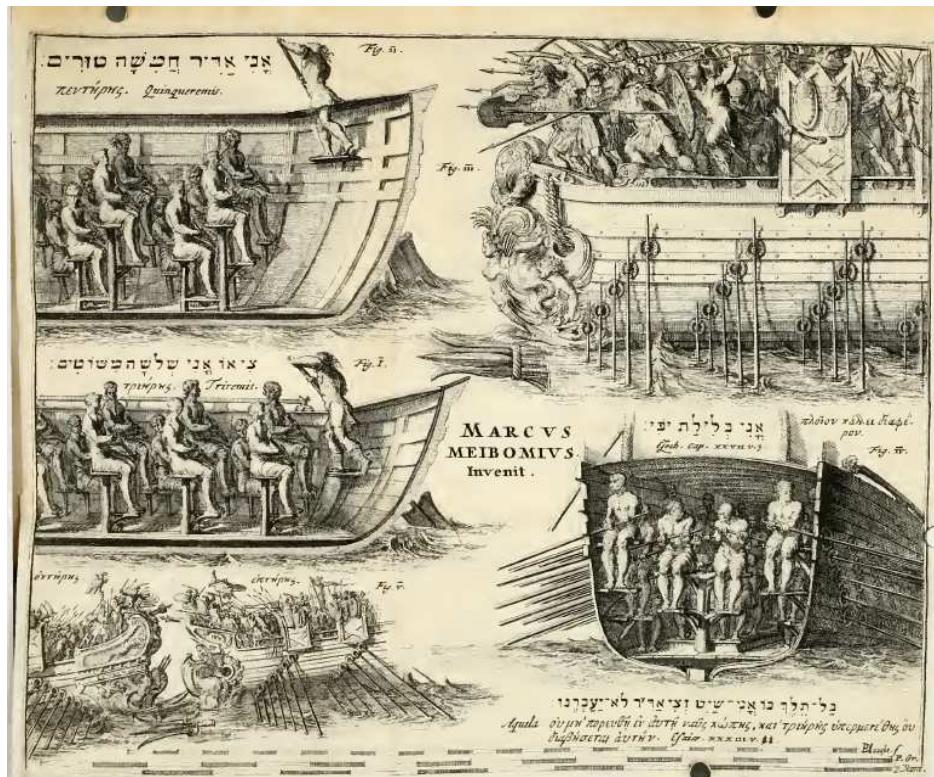
²² Strauss op. cit. in bibliografia p. xx.

²³ P. Krentz, op. cit. in bibliografia p. 88.

²⁴ Vedi <https://cliojournal.wikispaces.com/Greek+warships> - Voce Greek Warships and Naval Warfare.

²⁵ Il legno di pino ha una sollecitazione di rottura di 5000 psi (34 MPa), mentre il legno di cedro ha una sollecitazione di rottura di 6600 psi (45 MPa) (Perry, *Chemical Engineer Handbook*, Mc Grow Hill New York, 4th edition, 1963, Table 23-12), quindi una nave in legno di cedro avrà, a parità di resistenza e di stazza, un peso inferiore di circa il 30% rispetto a una nave in legno di pino.

realtà poteva rappresentare un vantaggio in condizioni di forte vento laterale, in quanto riduceva lo scarroccio della nave²⁶.



La trireme fenicia

Quanto sopra si riferisce alle trireme greche, per cui abbiamo sufficienti riferimenti storici attendibili, invece è molto probabile che, soprattutto all'epoca delle guerre persiane, le trireme fenice avessero un dislocamento maggiore di quelle greche, pur conservando la stessa lunghezza²⁷, in quanto studiate anche per il commercio e soprattutto per sostenere il mare aperto nel Mediterraneo Orientale oltre che per le attività belliche, quindi, a spese di una minore velocità (minore

²⁶ Strauss, op. cit. in bibliografia p. 153, indica che le navi persiane erano maggiormente soggette al vento a causa della loro maggiore altezza sull'acqua e della loro minore massa.

²⁷ Strauss, op. cit. in bibliografia, p. xviii.

coefficiente di finezza), avessero una migliore tenuta del mare ed una maggiore capacità di carico²⁸.

La composizione precisa dell'equipaggio non è nota, tuttavia si sa che sulle trireme fenicie erano imbarcati 40 fanti di marina, tutti originari dell'Asia centrale, invece dei 14 imbarcati su una trireme greca²⁹. Per questo motivo le trireme fenicie, invece di avere uno scafo semiaperto con solo una passerella al centro, avevano un ponte di coperta continuo, protetto da parapetti per evitare che i fanti imbarcati cadessero in mare. A questi parapetti erano appesi gli scudi delle truppe imbarcate. Il rostro delle trireme fenicie era più sottile e allungato di quello delle trireme greche³⁰.

Queste caratteristiche si riflettevano sull'impiego tattico delle trireme, dato che, potendo trasportare un numero maggiore di soldati ed avendo una velocità più bassa rispetto alle navi greche, era preferibile l'azione a distanza (con gli arcieri) e successivamente l'abbordaggio invece dello speronamento, la cui efficacia dipende dalla quantità di moto della nave. Queste scelte tattiche erano favorite anche dai comandanti persiani, che, come avrebbero fatto i romani più di due secoli dopo, sentendosi più forti a terra che nel mare, tentavano di trasformare le battaglie navali in battaglie terrestri sul mare³¹.

La pentecontere

La pentecontere era una nave propulsa da 50 rematori su uno o due ordini, le cui tipologie potevano essere³²:

- pentecontere monoreme, 50 rematori per 50 remi

²⁸ William Shephered, *Salamis*, Osprey Publishing, Oxford, 2010 p. 28.

²⁹ Strauss, op. cit., p. xix.

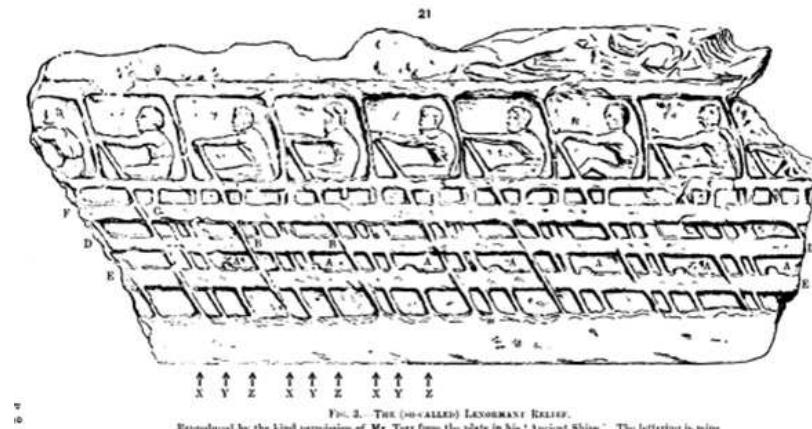
³⁰ William Shephered, *op. cit.*, p. 28.

³¹ Strauss, op. cit. in bibliografia, p. xix.

³² F. Avilia, op. cit. in bibliografia, p. 87.

- pentecontere monoreme a scaluccio³³, 52 rematori per 26 remi (probabilmente, date le caratteristiche tecniche, questo tipo di nave non era più utilizzato per scopi militari all'epoca delle Guerre Persiane³⁴)

- pentecontere diere, 100 rematori su 2 livelli sfalsati o sovrapposti per 100 remi (50 per fiancata)



W. W. Tarn, "The Greek Warship", *The Journal of Hellenic Studies*, 25 (1905), pp. 138-156 e 204-224

Era lunga circa 30 m e larga circa 5 m, quindi con un coefficiente di finezza di 6³⁵, utilizzata sia come nave mercantile sia come nave da guerra, più antica, quindi meno avanzata tecnologicamente, della trireme. Le pentecontere avevano un solo albero a vele quadrata, ed anche esse ammainavano la vela e abbattévano l'albero in combattimento. L'equipaggio era di una decina di uomini oltre ai rematori, quindi come truppe combattenti extra equipaggio potevano essere disponibili 4-5 uomini. Le caratteristiche di velocità delle pentecontere non sono note,

³³ Si dice "a scaluccio" quando due o più rematori spingono sullo stesso remo, F. Avilia, op. cit. in bibliografia, Glossario.

³⁴ Questo tipo di nave corrisponde alla nave *Argo*, come descritta da Apollodoro, *Argonautiche*, tuttavia una nave di tale tipo, avendo una lunghezza circa metà della pentecontere monoreme, ed una larghezza che non poteva essere minore, avrebbe avuto un coefficiente di finezza attorno a 3, quindi molto più simile a quello di una nave da trasporto che a quello di una nave da guerra.

³⁵ F. Avilia, op. cit. in bibliografia, p. 77.

comunque la velocità doveva essere più bassa di quella delle trireme, mentre la capacità di carico probabilmente era maggiore.

Anche le pentecontere in combattimento si affidavano al rostro, di costruzione non ancora sofisticata come quello della trireme, ma con un a massima unica applicata ad un prolungamento della chiglia³⁶.

Alla battaglia dell'Artemisio la flotta greca era composta, secondo Erodoto³⁷, da 271 “navi” (probabilmente trireme) e 9 pentecontere, mentre la flotta persiana era composta, sempre secondo Erodoto³⁸ da 1207 trireme, Erodoto indica che le navi fenicie reggevano il mare meglio delle altre³⁹ e, in altri passi⁴⁰, sostiene che erano più robuste e pesanti delle navi greche.

Le navi da trasporto

Le navi da trasporto, indicate come *gauloi* dai greci e *golah* dai fenici, erano propulse prevalentemente a vela e potevano operare unicamente nella bella stagione, per essere tirate in secco in inverno. Avevano una lunghezza di 15-30 m ed una larghezza di 4-7, per un coefficiente di finezza di 4⁴¹. Naturalmente ne esistevano di molti tipi e di dimensioni anche molto diverse fra loro.

Relativamente ai relitti recuperati a Gela (V secolo a. C.)⁴² ed a Kyrenia (IV secolo a. C.)⁴³ le dimensioni delle navi, propulse principalmente a vela, erano di 17.4 m per 6.8 m (Gela) e 15 m per 4-5 m (Kyrenia), entrambe le navi portavano carichi per circa 50 t.

³⁶ F. Avilia, op. cit. in bibliografia p. 91.

³⁷ Er., VIII, 1.

³⁸ Er., VII, 89-95.

³⁹ Er., VII, 96.

⁴⁰ Per esempio, Er., VIII, 10.

⁴¹ <http://www.cosedimare.com/2012/04/le-navi-dei-fenici/>

⁴² F. Avilia, op. cit p. 96.

⁴³ F. Avilia, op. cit- p. 110.

Le basi

All'epoca era uso comune alare le navi (almeno le navi da guerra, più leggere delle navi da carico) a terra durante la notte, anche per permettere all'equipaggio di stendersi per dormire, considerando che su una trireme o su una pentecontere lo spazio disponibile era molto limitato.

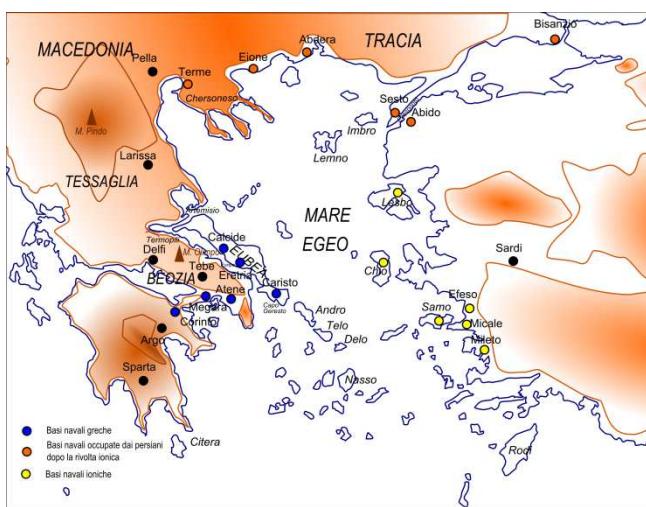
Inoltre solo a terra era possibile rifornirsi di acqua e cuocere il cibo. Per questi motivi le basi erano fondamentali per tutte le flotte mediterranee. D'altra

parte nell'Egeo la grande quantità di isole permetteva di avere basi non attrezzate, soprattutto per il rifornimento di acqua, quasi dovunque. Invece le basi attrezzate erano limitate alle sole città principali delle isole e della costa.

Tuttavia le basi attrezzate, o almeno delle aree di approdo protette dai venti, erano necessarie per il ricovero di una quantità significativa di navi, quindi il problema delle basi non era irrilevante nell'epoca che consideriamo. Nel VI secolo a. C. era già iniziata la costruzione nel Mediterraneo di porti artificiali, oltre all'utilizzo di punti di approdo naturali⁴⁴, quindi si può già cominciare a parlare di basi navali. Immediatamente dopo le Guerre persiane inizia la costruzione del porto del Pireo, che rappresenta una vera e propria base navale, in cui poteva essere ricoverata ed allestita tutta la flotta ateniese.

In Grecia le basi erano disperse lungo tutta la costa, basi principali sulla costa orientale della Grecia erano il Falero, all'epoca il porto di

⁴⁴ F. Avilia, op. cit. in bibliografia p. 25.



Atene, Egina, Megara e le città dell'Eubea, come si vede erano tutte concentrate in uno spazio molto limitato fra l'istmo di Corinto e l'Attica. Nelle isole le basi principali erano a Samo, Lesbo, Nasso e Delo. Più lontane, ma rilevanti per il controllo del Mar Egeo, erano le basi di Rodi e di Cipro. Sulla costa asiatica dell'Egeo le basi principali erano Efeso, Mileto e Abido. Nel Mar di Marmara Bisanzio era fondamentale per il controllo che permetteva sul traffico fra il Mar Nero ed il Mare Egeo. Sulla costa settentrionale dell'Egeo le basi principali erano Abdera, Eione e Terme.

All'inizio della rivolta ionica l'Impero Persiano controllava le basi della Fenicia (quindi molto lontane⁴⁵, considerando le capacità di movimento delle navi dell'epoca, dal teatro di guerra), ma, nel corso della repressione della rivolta, conquistò tutte le basi sulla costa orientale e le basi delle isole più prossime alla costa (Samo e Chio). Dopo aver sedato la rivolta l'impero si assicurò anche il controllo di Lesbo e delle basi sulla costa settentrionale del Mar Egeo e dell'Ellesponto.

Quindi all'inizio delle Guerre Persiane vere e proprie l'Egeo era controllato dai persiani, mentre i greci avevano il controllo solo sulla costa occidentale, in questa situazione strategica diventava molto importante il controllo di Nasso e Delo, dato che i greci, partendo dalle loro basi, potevano arrivare alle coste ioniche solo passando a sud dell'Eubea, poiché il passaggio a nord dell'isola era bloccato dagli stretti dell'Artemisio, facilmente controllabili dalle basi sulla costa settentrionale. Infatti nel corso della Prima Guerra Persiana (spedizione di Dario contro Atene ed Eretria) la prima preoccupazione dell'impero fu quella di assicurarsi il controllo di Nasso e successivamente delle basi in Eubea, prima di dirigersi su Atene.

Nella Seconda Guerra Persiana (invasione della Grecia da parte di Serse) invece furono fondamentali le basi sulla costa settentrionale dell'Egeo, che permettevano alla flotta di mantenere le linee di comunicazione per portare i rifornimenti all'esercito che marciava verso sud. Restava tuttavia aperto il problema del fatto che le basi sulla costa settentrionale dell'Egeo, a parte quelle maggiori, erano incapaci di

⁴⁵ La rotta fra la Fenicia e Mileto è lunga circa 650 miglia, corrispondenti approssimativamente a 10 giorni di viaggio.

fornire appoggio e scalo a tutta la flotta persiana, composta da più di mille navi, cosa particolarmente pericolosa in caso di tempesta⁴⁶. Probabilmente lo schieramento delle navi persiane a capo Sepia, che, a causa dello spazio limitato per l'approdo, le costrinse a tenere gran parte della flotta ormeggiata in mare e non alata a terra, fu una delle cause del disastro provocato alla tempesta che colpì la zona mentre i greci erano riparati all'Artemisio⁴⁷.

Il potere navale persiano da Ciro a Dario

L'Impero Persiano nacque come impero terrestre lontano dal mare e fondandosi sulla superiorità delle armi persiane rispetto a quelle prima dei medi e poi dei babilonesi. Quindi quando Ciro espanso il suo impero fino alla Lidia, che al tempo già controllava politicamente le colonie ioniche dell'Asia Minore⁴⁸ situate sulla terraferma, inizialmente i coloni greci, particolarmente quelli stanziati nelle isole dell'Egeo, non valutarono correttamente il pericolo, poiché i persiani, almeno fino a quel momento, non avevano una flotta. Dato che la potenza delle colonie era sostanzialmente una potenza orientata al mare, in quanto queste avevano flotte mercantili pur senza avere flotte militari, esse non percepirono inizialmente il rischio proveniente dalla presenza di un impero in piena espansione ai propri confini. Subito dopo la caduta della Lidia Ciro aveva inviato Arpagone ad occupare le città greche sul continente, ad eccezione di Mileto (che aveva già stretto patti con lui), espugnando praticamente tutte le città sulla terraferma, mentre gli ioni delle isole furono conquistati solo in parte.

Nel 539 a. C. Ciro conquistò Babilonia e poco dopo ebbe gli omaggi simbolici che rendevano le città fenice vassalle dell'impero. A quel punto l'Impero Persiano aveva anche una flotta e marinai esperti per manovrarla. Con l'occupazione delle basi della Fenicia e l'acquisizione della tecnologia marittima dei fenici l'Impero Persiano era diventato, oltre che la più grande potenza terrestre dell'epoca, anche una potenza

⁴⁶ Strauss, op. cit. in bibliografia p. 43 e p. 47.

⁴⁷ Strauss, op. cit. in bibliografia p. 19.

⁴⁸ Er., I, 26.

navale. All'epoca la potenza navale dominante sul Mediterraneo era proprio la Fenicia, con il fenici della madrepatria che dominavano il Mediterraneo Orientale e con i cartaginesi, che erano fenici emigrati in Africa, che dominavano il Mediterraneo Occidentale. In questo modo l'impero aveva a disposizione due flotte, una sulla costa orientale dell'Egeo armata con gli equipaggi degli ioni ed una sulla costa del Mediterraneo Orientale armata con gli equipaggi dei fenici. Ma, mentre la flotta ionica era formata da un certo numero di piccole squadre, contrapposte fra loro nelle continue scaramucce fra le città ioniche, la

flotta fenicia era più compatta, ed anche tecnicamente più preparata, quindi era considerata più fidata e favorita nell'ambito dell'impero⁴⁹.

Cambise, diventato re dopo Ciro, durante il suo regno portò sotto il dominio persiano anche l'Egitto, quindi la flotta fu

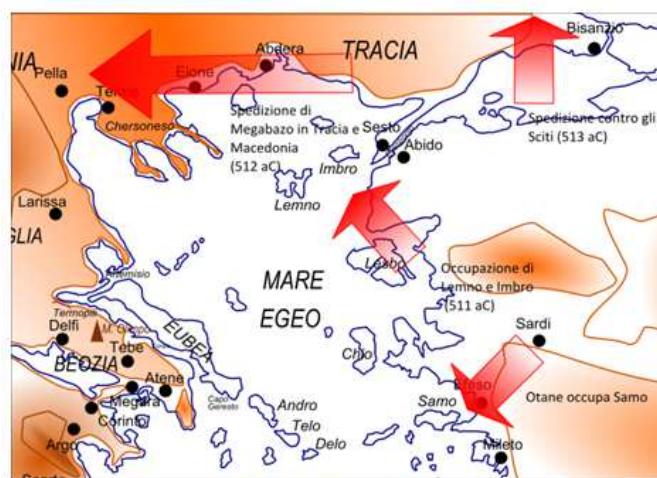


Figura 2 - L'espansione dell'Impero persiano sotto Dario

ulteriormente ampliata ed i traffici marittimi si espansero sulla costa africana, occupata fino alle coste della Cirenaica, cioè fino ai confini del territorio controllato da Cartagine.

In questo periodo i persiani, sotto il regno di Dario, iniziarono l'esplorazione delle coste greche e del Mediterraneo Occidentale, inviando da Sidone due trireme ed una nave da carico che, dopo aver esplorato le coste del Peloponneso, si spinsero fino a Taranto e Crotone. L'esito della spedizione non fu comunque molto felice, dato che sulle

⁴⁹ A.T. Olmstead, op. cit. in bibliografia p. 48.

costa della Japigia (Puglia) i dignitari di Dario furono catturati e salvati solo in modo molto fortunoso⁵⁰.

Non è ben chiaro l'impatto economico dell'inserimento nell'impero, durante il regno di Ciro, sulle colonie ioniche. Nel nuovo organismo comune queste dovettero infatti subire la concorrenza dei fenici, liberati dal dominio assiro-babilonese⁵¹. Dario estese il controllo persiano anche su Samo, Lemno e Imbro, sulla costa europea del Mar Nero e iniziò l'espansione verso la Macedonia e la Tessaglia. In questo modo l'impero persiano, controllando gli stretti fra il Mar Nero ed il Mediterraneo, aveva il controllo dei rifornimenti del grano per la Grecia continentale, problema che già aveva interessato gli achei ai tempi della guerra di Troia. Contemporaneamente aveva aperto un canale attraverso l'istmo di Suez, che permetteva il rifornimento dei beni dall'Arabia e dall'India senza che dovessero più passare dall'Asia Minore, diminuendo quindi ulteriormente il commercio degli ioni. Da quel momento l'Impero aveva il controllo della ricchezza e dell'approvvigionamento delle popolazioni greche tanto asiatiche quanto europee⁵².

La ribellione ionica

Nel 499 a. C. una parte della Ionia si ribellò alla Persia, la rivolta partì da Mileto, sotto il controllo di Aristagora. Nonostante la chiara superiorità navale persiana inizialmente gli ioni non si preoccuparono di crearsi una flotta, ma solo di trarre dalla loro parte la squadra persiana presente a Nasso⁵³.

La spiegazione è che probabilmente le navi ioniche erano per lo più mercantili, mentre la squadra di Nasso doveva essere composta per la maggior parte da triremi. La cattura di questa squadra permise alla flotta ionica di avere un primo nucleo di navi attorno a cui organizzarsi. Quasi immediatamente agli ioni si unirono altre popolazioni dell'Egeo, in

⁵⁰ Er., III 136 e segg.

⁵¹ Wolfgang Mill, *Le Guerre persiane*, p. 29.

⁵² A. T. Olmstead, op. cit. in bibliografia, p. 92, anche se altri autori considerano questa un'epoca di prosperità per le città della Ionia, in particolare Mileto.

⁵³ P. Krentz, *La battaglia di Maratona*, p. 89.

particolare i Ciprioti, che si ribellarono alla dominazione persiana. Gli ioni appoggiarono la ribellione di Cipro con una flotta potente, da contrapporre alla flotta del Gran Re proveniente dalla Fenicia.

È chiaro e lineare il piano strategico persiano, probabilmente basato sui consigli dei fenici, già esperti di strategia e tattica navali, che apre la campagna con un'operazione anfibia contro Cipro, per acquistare una base di operazioni sicura contro l'Egeo, i persiani, già sbarcati, ebbero ragione dell'esercito cipriota. La flotta riuscì a contenere la marina persiana, ma l'isola cadde ugualmente a causa della sconfitta delle forze terrestri che provocò la perdita delle basi terrestri costringendo gli ioni ad abbandonare le acque di Cipro per ritirarsi nella parte settentrionale dell'Egeo. Con la caduta di Cipro la flotta del Gran Re ebbe la possibilità, dalle sue basi sulla costa della Fenicia e nell'isola stessa, di irrompere in forze nel Mar Egeo. Successivamente gli ioni furono sconfitti in battaglie terrestri a Cipro e in Lidia, ed i persiani si prepararono ad assediare Mileto, la città da cui era partita la rivolta e la più prospera delle colonie asiatiche della Grecia. Gli ioni, avendo chiaramente intuito che per difendere Mileto dovevano conservare la superiorità navale, diedero battaglia a Lade con una flotta bene equipaggiata di più di trecento trireme, contrapposta ad una flotta di più di seicento navi persiane. La battaglia ebbe un esito disastroso per gli ioni, soprattutto a causa delle defezioni che decimarono la flotta. Dopo la battaglia di Lade e la conseguente caduta di Mileto gli eserciti del Gran Re ebbero facilmente ragione delle città e delle isole ioniche, che furono rapidamente riportate sotto il dominio persiano. Alla rivolta ionica avevano partecipato gli ateniesi con un corpo di spedizione terrestre e con venti trireme, che vennero ritirate dopo breve tempo (prima della battaglia di Lade) e gli abitanti di Eretria, con cinque trireme.

In seguito alla guerra contro gli ioni, la Persia sentì la necessità di avere basi anche sulla sponda europea dell'Ellesponto e, per garantire la copertura di tali basi dal lato terra, spinse il suo controllo fino alla Tracia ed alla Macedonia. Dario usò la flotta per assicurarsi il controllo della costa europea dell'Ellesponto, occupando praticamente tutta la costa che va dal Bosforo al Chersoneso (Penisola Calcidica). In questo modo l'Impero Persiano usciva dall'Asia per iniziare la sua espansione in Europa. Mardonio, operando unicamente con forze di terra, portò nell'orbita politica persiana Tracia e Macedonia, ma, quando tentò di

utilizzare la flotta, dato che la stagione era ormai avanzata e si avvicinava l'autunno, fu bloccato da una tempesta al largo del Chersoneso, tempesta che praticamente distrusse la flotta che operava in appoggio all'esercito.

Analizzando il potere navale sotto Dario, fino alla spedizione in Grecia, si constata come flotta ed esercito operino di concerto, sia a Cipro, sia successivamente a Mileto sia infine nella spedizione contro la Tracia e la Macedonia. A Cipro la prima preoccupazione della flotta è di occupare le basi (Salamina di Cipro) da cui muovere l'esercito nell'interno dell'isola e controllare il mare attorno alla zona di operazioni. In questo periodo c'è una quasi perfetta coincidenza fra la flotta del Gran Re ed i fenici, tanto è vero che Erodoto⁵⁴, parlando dell'occupazione della costa europea dell'Ellesponto (Dardanelli), si riferisce esclusivamente ai fenici. Sussistono forti dubbi sullo scopo finale della spedizione europea di Mardonio, infatti Erodoto attribuisce a Mardonio lo scopo di arrivare fino ad Atene, tuttavia è più plausibile che la spedizione fosse effettuata unicamente per riaffermare il dominio persiano sulla costa settentrionale dell'Egeo⁵⁵, e sotto questo aspetto, la spedizione ebbe pieno successo. Tuttavia Erodoto, ritenendo che la spedizione fosse destinata ad attaccare Eretria ed Atene, attribuisce il fallimento della spedizione in Europa al disastro della flotta.

La spedizione contro Atene

All'inizio della rivolta delle colonie ioniche (499 a. C.) Atene inviò forze navali (20 trireme) ad appoggiare gli insorti, ma, appena le cose in campo terrestre cominciarono a volgere al peggio per le colonie, ritirò le sue navi. Tuttavia Dario continuò a organizzare le sue forze per vendicare quanto riteneva un torto, dato, che, in precedenza (507 a. C.), Atene aveva dato acqua e terra al Gran Re, riconoscendosi sottomessa all'Impero Persiano.

Dall'altro lato dell'Egeo Atene cominciò a costruire navi, sotto l'arcontato di Temistocle (493 a. C.), gettando le fondamenta di quel potere navale, successivamente trasformato nel primo esempio storico di

⁵⁴ Er., VI, 33.

⁵⁵ W. Will, *Le guerre persiane*, p. 34.

potere marittimo, che avrebbe conservato fino al termine della Guerra del Peloponneso. Temistocle si mostrò anche lungimirante per quanto riguardava la politica delle basi, ottenendo l'approvazione dell'ampliamento del porto del Pireo, dato che il vecchio porto (il Falero) non era sufficientemente ampio per contenere una grande flotta militare⁵⁶. Questo sviluppo non fu sempre in crescita, tanto che si ebbe un'interruzione prima dell'invasione bloccata a Maratona (490 a. C.) e fu ripreso solo quando cominciò a profilarsi la minaccia di Serse.

La spedizione navale

La spedizione contro Nasso, Eretria ed Atene fu organizzata con cura da parte di Dario, predisponendo la flotta e l'esercito in Cilicia e richiedendo ai vassalli anche navi per il trasporto dei cavalli. In questo modo predispose un'azione effettuata con lo spiegamento delle migliori forze terrestri a disposizione dell'impero, cioè della cavalleria meda e persiana. La flotta, invece di puntare verso la costa nord

dell'Egeo e rischiare nuovamente il periplo del Chersoneso, dalla Cilicia diresse direttamente da Samo verso Nasso, che fu occupata praticamente senza resistenza da parte degli abitanti. Dopo aver distrutto la città di Nasso la flotta si diresse sulle altre isole dell'Egeo, che furono tutte soggiogate e costrette a dare ostaggi, tranne Delo. Infine, con l'arrivo ad Eretria, dopo un breve assedio i persiani occuparono la città e la distrussero, rendendo schiavi e deportando gli abitanti. A quel punto, reimbarcati, si portarono in Attica, sbarcando a Maratona, in quanto “il

⁵⁶ W. Will, *Le guerre persiane*, p. 38.

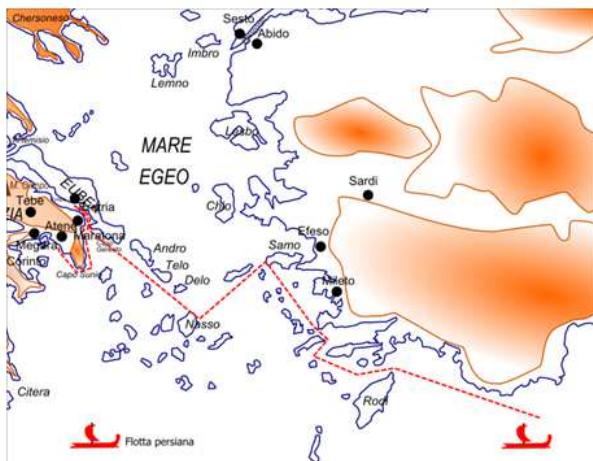


Figura 3 - Rotta della flotta persiana verso l'Attica

luogo più adatto dell'Attica per impiegarvi la cavalleria”⁵⁷. Anche se intervennero altre motivazioni, probabilmente politiche, lo sbarco a Maratona pose i persiani per la prima volta sul suolo dell'Attica e gli ateniesi nella condizione di essere minacciati direttamente dall'esercito persiano.



Figura 4 - Manovre persiane e greche nella campagna di Maratona

La battaglia di Maratona

La descrizione data da Erodoto della battaglia alla luce degli antefatti appare molto poco credibile. Premesso che egli stesso afferma che Maratona fu scelta come sito per lo sbarco con il fine di ottimizzare l'uso della cavalleria (quindi dell'arma che i persiani consideravano

⁵⁷ Er., VI, 103.

giustamente decisiva in uno scontro con la falange oplitica) e che il terreno doveva essere abbastanza aperto, dato che gli ateniesi attaccarono “di corsa”⁵⁸ (almeno negli ultimi metri prima del contatto col nemico), probabilmente per restare il minimo tempo possibile sotto il tiro degli arcieri, la descrizione della battaglia indica un’azione di avvolgimento alle ali da parte della fanteria greca. In pratica il centro greco, su un numero di linee minore delle ali per poter avere lo stesso fronte dei persiani, si inflesse per l’urto del nemico, che venne a trovarsi preso alle spalle dalle ali, che erano riuscite a sconfiggere le ali persiane. Lo stesso schema che si ritrova due secoli dopo a Canne.

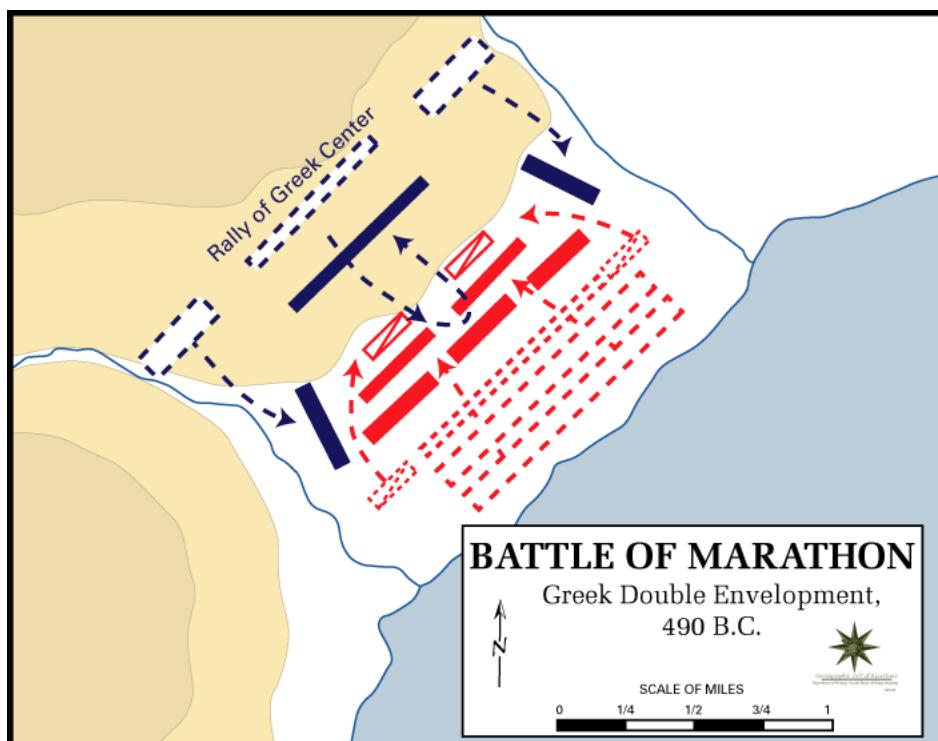
Tuttavia in questa ricostruzione, manca totalmente un elemento: cosa faceva la cavalleria persiana mentre i greci circondavano la fanteria? stava a guardare quello che succedeva nella pianura senza utilizzare la sua maggiore mobilità per prendere alle spalle il nemico impegnato a chiudere in una morsa il grosso dell’esercito? Nella battaglia di Canne fu proprio l’impiego della cavalleria attuato da Annibale a determinare la distruzione delle ali nemiche e quindi permettere l’avvolgimento del centro romano.

L’ipotesi, avanzata da Krentz, che la cavalleria non abbia fatto in tempo ad entrare in battaglia, e quindi proprio per questo gli ateniesi abbiano corso per quasi un chilometro e mezzo per arrivare a contatto con la fanteria, prima che la cavalleria potesse intervenire, non regge. Infatti lo stesso Krentz indica un tempo per tutta la cavalleria per uscire dalla stretta entro cui pone la cavalleria persiana (supponendo che la cavalleria fosse accampata in prossimità della fonte Macaria, cioè all’estremità settentrionale della pianura di Maratona) compreso fra 50 e 100 minuti, tempo che comunque avrebbe permesso almeno a metà della cavalleria di intervenire contro i greci nella fase successiva al cedimento delle ali persiane. In tale situazione le ali accerchianti sarebbero state prese sul fianco e sul retro, quindi la cavalleria si sarebbe trovata nella situazione tattica ideale per infliggere alla falange greca danni sproporzionati alle proprie perdite.

L’ipotesi di Krentz è che la cavalleria fosse accampata nella piana di Tricorinto, in prossimità della fonte Macaria, per la maggiore

⁵⁸ Er., VI, 112.

disponibilità di foraggio e di acqua in quella zona, mentre la fanteria persiana era accampata in prossimità della spiaggia, nella parte settentrionale della pianura di Maratona, per coprire le navi alate a terra. L'Herakleion, cioè il tempio presso cui erano accampati i greci, si troverebbe all'estremità meridionale della pianura, dato che gli ateniesi avevano raggiunto la pianura stessa provenendo dalla strada litoranea, più comoda per il movimento della strada attraverso i monti, che, tuttavia, era più breve⁵⁹.



Dato che l'ipotesi di una cavalleria inerte di fronte alla fanteria greca appare poco plausibile anche supponendo dei comandanti della cavalleria totalmente inetti e apatici, l'unica ipotesi che si può fare è che durante la battaglia la cavalleria persiana fosse da tutt'altra parte. Questa ipotesi spiegherebbe anche l'attacco dei greci su una pianura aperta contro forze

⁵⁹ P. Krentz, *La battaglia di Maratona*, Fig. 25 a p. 162.

certamente preponderanti, ma non più mobili delle loro. Tutto questo pone un'altra domanda, dove era finita la cavalleria persiana?

Una spiegazione potrebbe essere che la cavalleria persiana fosse presente nelle truppe sbarcate in un numero molto limitato, quindi che non abbia avuto nessuna funzione tattica in battaglia. Questo punto potrebbe essere giustificato dal fatto che è indicato esplicitamente che le navi per il trasporto di cavalli erano state costruite solo nell'ultimo anno⁶⁰, quindi si può pensare che non fossero in gran numero, considerando anche che una trireme fenicia poteva trasportare 40 soldati, mentre le trireme greche adattate in epoca successiva al trasporto dei cavalli ne potevano trasportare solo 30⁶¹. Tuttavia questa spiegazione tattica della battaglia non spiegherebbe perché, quando fu scelto il sito dello sbarco, questo sia stato scelto in funzione dell'impiego di una cavalleria che (essendo in numero così limitato) non poteva avere funzioni decisive al momento dello scontro.

Interessante è l'ipotesi⁶² che i persiani, vista bloccata la via per assalire Atene da terra, tentassero di reimbarcarsi per sbarcare in una posizione diversa (uso corretto della loro superiorità navale) e che, in realtà, Milziade abbia attaccato solo la retroguardia lasciata per coprire l'imbarco del grosso (e ciò spiegherebbe la mancanza di cavalleria, dato che, considerando le difficoltà sia di imbarcarli sia di sbarcarli, i primi ad essere imbarcati sarebbero stati proprio i cavalli). Questa manovra avrebbe sfruttato al massimo il vantaggio dell'attacco anfibio, cambiando la base di operazione⁶³ nel momento in cui il nemico aveva impegnato tutte (o almeno la maggior parte) le sue forze terrestri contro la base stabilita inizialmente. In pratica ad un'azione per linee interne da parte della potenza con il dominio della terraferma si sarebbe contrapposta un'azione per linee esterne effettuata dalla potenza con la superiorità navale.

⁶⁰ Er., VI, 95.

⁶¹ P. Krentz, *La battaglia di Maratona*, p. 111.

⁶² Federico A. Mella, *L'impero persiano*, Milano, Mursia, 1979, p. 52 e W. Will, *Le guerre persiane*, p. 46.

⁶³ Corbett, *op. cit.*, p. 253.

Tuttavia, per convalidare questa ipotesi, si deve verificare se la manovra persiana fosse fattibile o meno. Si trattava di percorrere via mare più di cento chilometri (circa 70 miglia, quindi almeno 10 ore a 7 nodi di velocità), doppiando Capo Sunio, mentre l'esercito di Milziade, seguendo la via più breve, cioè quella attraverso i monti, avrebbe dovuto percorrere via terra poco più di 40 km, riuscendo a rientrare ad Atene in otto ore, rendendo la manovra piuttosto rischiosa. Questo evidentemente richiedeva di mantenere di fronte all'esercito ateniese una retroguardia abbastanza robusta da tenerlo impegnato nella prima testa di sbarco per un tempo sufficiente ad impedirgli di prendere posizione nel nuovo punto di sbarco (presumibilmente il porto del Falero) finché non vi fossero giunte forze sufficienti a garantirne la difesa contro le forze terrestri ateniesi. D'altra parte, si deve tenere conto che l'esercito greco, per raggiungere la via attraverso i monti, avrebbe dovuto scoprire il fianco ad un attacco da parte della retroguardia persiana, che aveva certamente il vantaggio numerico, mentre ritirarsi verso Atene seguendo la via (più lunga) da cui erano venuti, oltre a richiedere un tempo maggiore li avrebbe esposti ad essere agganciati in combattimento dalla retroguardia in una posizione tattica decisa dal nemico. Come detto una trireme, favorita dai venti, poteva impiegare dieci ore da Maratona al Falero⁶⁴, mentre una nave da carico (quindi le navi con i cavalli) probabilmente avrebbe impiegato 12-15 ore. L'implicazione tattica di questo è che le navi con i cavalli dovevano partire per prime, in modo da poter operare di concerto con la fanteria fin dalle prime ore. Quindi, ammettendo l'ipotesi iniziale, si è trattato di una divisione delle forze di fronte al nemico, con le forze persiane lasciate a Maratona che dovevano fissare le forze ateniesi, mentre le altre forze dovevano decidere la sorte di Atene prima che gli spartani arrivassero in soccorso della città. I tempi di percorrenza delle rotte marittime imponevano la partenza nelle prime ore del giorno, dato che qualsiasi sbarco notturno su una costa sconosciuta, con i mezzi di navigazione dell'epoca, aveva ottime probabilità di risolversi in un disastro. Considerando l'esercito persiano di 20000 uomini⁶⁵, possiamo supporre la forza di attacco alla città, più grande, fra i

⁶⁴ Frediani, *Le grandi battaglie dell'antica Grecia*, p. 105, resta il dubbio, vedi sotto, che i persiani avessero trireme o solo navi da carico, naturalmente più lente.

⁶⁵ W. Will, *Le guerre persiane*, p. 42

due terzi ed i tre quarti della forza totale, cioè da 12000 a 15000 uomini, e la forza di copertura di circa 1/4 dell'esercito a fronteggiare gli ateniesi (forza di copertura comunque pari o superiore agli ateniesi come numero). Notare che l'avanguardia dell'esercito spartano (2000 opliti) arrivò ad Atene il giorno successivo alla battaglia.

A questo punto è ragionevole ritenere che gli ateniesi, rendendosi conto di non poter difendere la città dagli invasori che sarebbero sbarcati al Falero e contemporaneamente impedire alla forza di copertura, che era comunque conspicua, di spostarsi per attaccare Atene da terra, né avendo la possibilità di muovere verso Atene per la via più breve, bloccata tatticamente dai persiani, abbiano attaccato battaglia per eliminare o, almeno, bloccare la minaccia minore e potersi successivamente impegnare insieme agli spartani contro la minaccia maggiore. Il piano persiano non era totalmente errato, in quanto Erodoto dice che “la battaglia durò a lungo”⁶⁶, quindi avrebbe potuto far saltare i tempi di rischieramento per l'esercito ateniese (considerando che la battaglia sia durata dalle quattro alle sei ore, l'esercito ateniese, già affaticato per lo scontro, deve aver percorso il tragitto da Maratona ad Atene in un tempo di sei-otto ore, arrivando quindi al campo presso Atene dopo dieci o più ore dall'inizio della battaglia).

Il braccio navale della manovra a tenaglia fu vanificato dal ritorno rapido dei combattenti di Maratona nell'area di Atene, effettuata con la massima velocità possibile⁶⁷. Quindi, quando la flotta persiana giunse di fronte al Falero o iniziò lo sbarco di fronte ad Atene, trovò le forze che avevano combattuto a Maratona già schierate nei pressi della città, con gli spartani a meno di un giorno di marcia di distanza. Di fronte ad una simile situazione tattica la scelta più corretta poteva essere solo di ritirarsi per evitare una sconfitta dell'esercito ancora più pesante, dopo l'annientamento della forza di copertura rimasta a Maratona, i cui superstiti erano ancora in mare, in rotta verso il Falero (ammesso che non fossero su qualche spiaggia dell'Eubea mentre cercavano di riorganizzarsi).

⁶⁶ Er., VI, 113.

⁶⁷ Er., VI, 116.

La spedizione contro Atene, anche se non raggiunse pienamente lo scopo, cioè quello di creare una base per l'Impero persiano sul fianco del Peloponneso, tuttavia permise ai persiani di portare la loro influenza fino a Nasso e di fronte all'isola di Eubea.

La spedizione di Serse

La prima spedizione di Dario contro

Atene aveva mostrato che i persiani, pur con il massimo impiego della flotta, non erano in grado di trasferire in Grecia forze sufficienti a garantire la sicurezza della testa di sbarco, quindi era necessario un esercito più potente ed era necessario trasferirlo in Grecia via terra.

La spedizione in Grecia di Serse richiedeva un forte supporto logistico, in quanto, anche se non si considera plausibile il numero di 170 miriadi di uomini di Erodoto⁶⁸, certamente gli

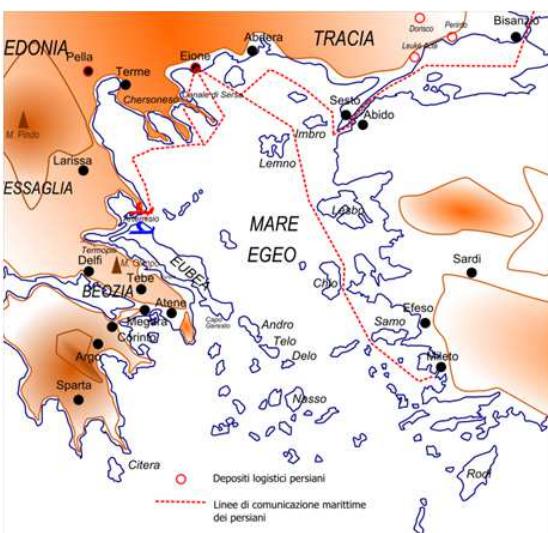


Figura 5 - Rotte dei rifornimenti persiani

uomini trasferiti in Europa da Serse erano più di centomila (probabilmente vicini a duecentomila), quindi era molto difficile mantenerli con le risorse del territorio.

Per mantenere 150000 fanti e un numero di cavalieri certamente non inferiore a 20000 (Erodoto parla di 80000) erano necessarie grandi quantità di cibo. Supponendo che per ogni uomo servisse una chenice⁶⁹ di grano⁷⁰ (stima che Erodoto considera inferiore alla realtà, dato che gli

⁶⁸ Er., VII, 60.

⁶⁹ Misura di capacità greca per prodotti secchi (granaglie, ecc.) corrispondente (in Attica) a circa 1,08 L.

⁷⁰ Er., VII, 187.

spartani avevano il doppio come razione giornaliera⁷¹), corrispondente a circa 1.09 kg e che per ogni cavallo fossero necessari 9.5 kg fra granaglie e fieno fresco⁷² erano necessarie, per tutto l'esercito, non meno di 300 t di viveri al giorno. Calcolando che un carro trainato da una coppia di muli fosse in grado di trasportare 400 kg di viveri⁷³ si vede che, solo per le truppe combattenti, erano necessari almeno 750 carri per ogni giornata di marcia dei carri (circa 15-30 km al giorno⁷⁴) che portassero i rifornimenti dai depositi fino al fronte. Dato che la distanza da Pella (il deposito logistico più avanzato) alle Termopili è di circa 300 km su strada, significa che, per rifornire l'esercito via terra, servivano circa 15000 carri (fra andata e ritorno), con 30000 buoi o muli che li trainassero, per un peso logistico di altre 290 t di rifornimenti (quindi per un peso logistico pari a quello di tutte le truppe combattenti) solo per sfamare l'esercito. Considerando poi che in realtà era presente personale ausiliario in quantità quasi uguale ai combattenti si vede come il rifornimento dell'esercito appoggiandosi unicamente sui carri fosse notevolmente difficoltoso e soprattutto critico dal punto di vista della logistica.

Considerando che il trasferimento dei viveri via terra era notevolmente difficoltoso, per non dire impossibile, a causa del numero esorbitante di carreggio richiesto la principale arteria logistica per il rifornimento dell'esercito doveva essere via mare, con le navi onerarie protette dalla flotta di navi da guerra. Effettuando il trasporto con navi, supponendo che ogni nave avesse un carico pagante di 50 t, erano necessarie 6 navi per giornata di marcia. La distanza, seguendo la costa, fra Terme (deposito logistico più avanzato sulla costa) e le Termopili è di circa 150 miglia, quindi una nave era in grado di partire da Terme, arrivare alle Termopili, scaricare il carico e rientrare a Terme in tre o quattro giorni.

⁷¹ Tucidide, *La guerra del Peloponneso*, IV, 16-

⁷² G. Cascarino, *Tecnica della falange*, Il Cerchio, 2011, p. 86

⁷³ Cascarino, *op. cit.*, p. 88.

⁷⁴ Cascarino, *op. cit.*, p. 88.

In altri termini per alimentare l'esercito dal deposito logistico più avanzato bastavano 45 navi⁷⁵.

Serse si preoccupò anche di creare una serie di depositi intermedi sulla costa europea, dell'Ellesponto, oltre a quelli in Tracia e Macedonia depositi però che, considerando che la distanza fra Sesto e le Termopili è di circa 225 miglia richiedevano comunque l'impiego di circa 70 navi da trasporto, se tutto il peso logistico fosse gravato solo su questi ultimi depositi. Certamente è di una certa importanza approfondire l'organizzazione logistica dell'esercito di Serse, dato che il numero di uomini dell'esercito impediva di approvvigionarsi sul territorio (già piuttosto povero), Erodoto indica che ad ogni tappa i villaggi dovevano fornire il vitto a tutto l'esercito, e che questo provocò grandi disagi alla popolazione⁷⁶. Una volta superate le Termopili, e quindi entrati in territorio decisamente ostile, probabilmente i soldati non ebbero più la possibilità di rifornirsi sul terreno, contrastato dai greci, fino all'arrivo nell'Attica che venne sistematicamente saccheggiata.

Questa situazione comportava che la spedizione poteva essere alimentata solo finché l'Impero Persiano avesse mantenuto la superiorità navale sulla costa occidentale dell'Egeo. Questa superiorità navale era assicurata dalle navi ioniche e fenicie che operavano nella flotta del Gran Re. Quando la flotta persiana fu prima ridotta all'Artemisio e successivamente la flotta da battaglia fu sconfitta a Salamina, le navi da trasporto, soggette agli attacchi da parte della flotta greca, non furono più in grado di coprire le necessità logistiche dell'esercito, quindi la maggior parte di esso fu ritirata in Asia mentre la parte rimasta in Europa (Erodoto indica trecentomila uomini, probabilmente erano circa 60000⁷⁷) fu successivamente sconfitta a Platea⁷⁸.

⁷⁵ Strauss (*op. cit.*, p. 103) cita una valutazione moderna secondo la quale per rifornire l'esercito in Attica partendo da Terme, a circa 280 miglia di distanza, sarebbero occorse 84 navi.

⁷⁶ Er., VII, 118.

⁷⁷ Will, *Le guerre persiane* p. 101.

⁷⁸ Er., VIII, 32.

La strategia marittima greca contro la flotta persiana

È importante chiarire preliminarmente che nelle Guerre Persiane la potenza terrestre era la Grecia, che aveva linee di comunicazione puramente terrestri, essendo le linee di comunicazione marittime completamente in mano alla Persia, e soprattutto perché la Persia, a differenza della Grecia, aveva effettivamente la necessità di avere linee marittime. Quindi la flotta greca aveva funzioni puramente offensive, senza la necessità di difendere linee di comunicazione, ma solamente di difendere le proprie basi. Nella situazione che si presentava all'inizio della spedizione di Serse i greci non erano in grado di effettuare né le azioni delle flotte da battaglia (cioè contrastare la forza principale nemica) né le azioni di controllo (cioè minacciare il traffico nemico)⁷⁹ per mancanza di un numero sufficiente di navi e soprattutto per la mancanza di coordinazione fra le varie squadre navali. Per quanto riguardava i persiani, il loro scopo era unicamente quello di proteggere il traffico ed il fianco marittimo del loro esercito. Cadeva quindi uno dei postulati di Corbett, cioè che, essendo le comunicazioni marittime generalmente comuni, ne deriva una convergenza fra offensiva e difensiva strategiche⁸⁰. In realtà, non esistendo comunicazioni marittime greche, la flotta persiana non poteva difendere le proprie comunicazioni minacciando quelle greche. Quindi per tutta la campagna in realtà la flotta greca, dal punto di vista strategico, fu più libera di quella persiana, in quanto non aveva comunicazioni proprie da difendere. Resta il fatto che questa situazione per la Grecia poteva essere mantenuta solo finché giungevano rifornimenti di grano dalla Sicilia, data la carenza di grano prodotto in Grecia ed il fatto che i rifornimenti di grano provenienti dalla Sicilia erano bloccati dal controllo persiano sull'Ellesponto.

Teoricamente la flotta greca avrebbe potuto operare per distaccamenti, andando a minacciare le basi nemiche, se ciò non fu realizzato fu soprattutto perché non esisteva un comando unitario della flotta, e le operazioni per squadre separate e non coordinate avrebbero esposto le squadre ad essere distrutte una per volta da parte della più potente flotta

⁷⁹ Per la definizione di “azioni della flotta di battaglia” e “azioni di controllo” v. J. Corbett, *op. cit.*, p. 106.

⁸⁰ Corbett, *op. cit.*, p. 93.

persiana. Infine non bisogna dimenticare che lo scopo principale della flotta, per le città del Peloponneso, era quello di impedire alla flotta persiana di effettuare uno sbarco sulla costa peloponnesiaca superando l’Istmo di Corinto che era il punto di resistenza terrestre più promettente dal loro punto di vista.

I greci non avevano la possibilità di interdire il dominio del mare ai persiani con azioni dirette, data la superiorità delle forze nemiche, quindi erano costretti a mantenere unita la propria flotta, aspettando l’occasione di poter distruggere contingenti isolati della flotta persiana per arrivare allo scontro decisivo con qualche speranza di vittoria. In questo modo si determinò praticamente quanto Corbett ha definito “un dilemma imbarazzante”⁸¹, cioè che, se ci si assicura la supremazia navale, il nemico ci aspetterà in una posizione non raggiungibile dalla nostra flotta, cioè una base navale. I greci, in vista della situazione che vedeva la superiorità della flotta persiana, evitarono accuratamente di affrontarla in acque aperte, aspettandola chiusi nelle loro basi ed effettuando azioni di disturbo, per esempio contro Afete, mentre l’attrito riduceva progressivamente la flotta nemica.

L’esistenza della *fleet in being* non rappresenta solo una situazione passiva, ma la flotta deve comunque operare per disputare il dominio del mare alla flotta più potente, cioè deve fare in modo che la flotta più potente si trovi in una situazione di dominio del mare disputato e non in una situazione di dominio assoluto⁸². Sotto questo aspetto i greci ottennero diversi successi tattici, impedendo alla flotta persiana di penetrare verso l’Attica fino alla caduta del passaggio terrestre delle Termopili, quindi al momento in cui l’esercito persiano poté riversarsi sulle pianure della Grecia centrale ed utilizzare tutta la potenza che gli davano la sua superiorità numerica e la superiorità tattica legata ad una migliore cavalleria. A quel punto, nonostante l’perdita una parte rilevante della flotta persiana sulle coste orientali dell’Eubea, dovuta ad una tempesta che l’aveva colta nel corso di un trasferimento, la flotta greca fu schiacciata sulle basi che aveva all’altezza dell’Attica (Salamina ed Egina), con una forte componente, appoggiata soprattutto dalla squadra

⁸¹ Corbett, *op. cit.*, p. 142.

⁸² Corbett, *op. cit.*, p. 187.

di Corinto, che intendeva ritirarsi sulle basi del Peloponneso, lasciando tutta la Grecia a nord dell'Istmo in mano ai persiani⁸³.

Quello che comunque spicca nella strategia della flotta greca è la mancanza di quelle che Corbett indica come “operazioni per il controllo del mare”, cioè le operazioni che prevedono la minaccia alle navi da trasporto nemiche per interrompere le comunicazioni marittime del nemico. Queste operazioni in realtà sono rare in tutta l’epoca delle navi a remi, anche se, nello stesso periodo, la pirateria fu endemica nel Mediterraneo. Questa rarità può essere solo una carenza di documentazione, nel senso che le operazioni contro il trasporto via mare nemico erano così frequenti, tanto in tempo di guerra, quanto in tempo di pace, che non erano considerate eventi degni della minima nota. Altrimenti si può spiegare la carenza di queste operazioni con il fatto che, utilizzando navi a remi, in genere le navi da guerra hanno la stessa velocità delle navi da guerra nemiche, quindi uno schieramento di navi da guerra sufficientemente robusto può interdire totalmente il controllo del mare al nemico. Nell’epoca della vela il controllo del mare era tenuto tramite i *cruiser*⁸⁴, cioè le fregate veloci che, pur meno armate delle navi di linea, potevano sfuggire alla loro caccia, e comunque attaccare le navi mercantili disarmate. All’epoca delle guerre persiane le navi più veloci erano le trireme, quindi un attacco alle linee di comunicazione era possibile solo con questo tipo di navi, tuttavia qualsiasi movimento poteva essere intercettato dalle corrispondenti navi da guerra nemiche, qualora queste si fossero trovate in buona posizione, come si trovavano in buona posizione le navi persiane all’Artemisio. Per quanto riguarda i persiani, dato che le linee di comunicazione greche erano sostanzialmente terrestri, essi non avevano nessun interesse a disperdere le forze per il controllo delle comunicazioni marittime.

Questa situazione, cioè che la flotta persiana operasse per la protezione delle linee marittime, che, partendo dall’Ellesponto arrivavano a Terme e successivamente all’esercito di terra, limitò le operazioni della flotta persiana, che, in linea teorica, avrebbe potuto effettuare operazioni dirette

⁸³ Er., VIII, 49

⁸⁴ J. Corbett, op. cit. in bibliografia p. 107

da Samo a Nasso e direttamente nell'Attica, come aveva operato nel corso della Prima guerra persiana.



Le Termopili

Le Termopili, senza l'apporto della flotta, avrebbero potuto essere aggirate facilmente dal mare, ed in questa fase la flotta greca operò decisamente come *fleet in being*, evitando che la flotta persiana potesse trasportare truppe alle spalle dei difensori. Alle Termopili gli spartani usarono circa il 5% della loro forza totale (6000 opliti⁸⁵), mentre la parte più consistente dell'esercito degli spartani e degli alleati del Peloponneso era pronta a difendere l'istmo di Corinto.

La flotta greca, mentre Leonida combatteva alle Termopili, teneva una posizione sulla costa settentrionale dell'isola di Eubea, facendo base alla

⁸⁵ Non è certo il numero degli spartani all'epoca delle Guerre Persiane. All'inizio della Guerra del Peloponneso erano circa 8000, e alla fine si ridussero a un quarto. (A. Frediani, *Le grandi battaglie dell'antica Grecia*, Newton Compton, 2005, p. 19-21).

baia dell'Artemisio, che permetteva loro di impedire l'accesso della flotta persiana agli stretti fra l'Eubea ed il continente e, di conseguenza, di sbarcare truppe alle spalle dei difensori del passo. La posizione dell'Artemisio, oltre a negare la possibilità di usare la base ai persiani, permetteva ai greci di controllare gli stretti fra l'Eubea e la Grecia continentale ed impediva ai persiani uno sbarco in Eubea, che avrebbe permesso all'esercito di creare basi per la flotta più prossime alle Termopili⁸⁶.



Figura 6 - Operazioni attorno all'Artemisio

prima vista corretta, prevedeva un percorso di 185 miglia circa in acque in gran parte sconosciute alla flotta persiana, quindi, alla velocità media di una trireme (ed è probabile che tutte le navi inviate in una missione simile fossero trireme) richiedeva non meno di 26 ore di voga a 7 nodi. Ammettendo anche che i rematori potessero vogare per 10 ore al giorno, comunque erano necessarie almeno due giornate e mezzo di viaggio per raggiungere l'Euripo (il punto più stretto fra la costa dell'Eubea e quella della Grecia), passando comunque a meno di 35 miglia da Capo Sunio, dove era prevedibile che distaccamenti greci fossero in attesa, tanto è vero che, dopo il disastro, 53 navi attiche si spostarono all'Artemisio per rinforzare la flotta greca.

Prima dell'inizio degli scontri all'Artemisio i persiani distaccarono duecento navi da guerra per circumnavigare l'Eubea e bloccare la ritirata della flotta greca verso le sue basi. Queste duecento navi furono completamente perse in una tempesta che flagellò il mare ad oriente dell'isola nel corso dei combattimenti. La manovra, pur apparendo a

86 Strauss, *op. cit.*, p. 15.

I combattimenti all'Artemisio, oltre ad utilizzare la flotta greca senza impegnarla in battaglia per impedire azioni strategiche della flotta persiana verso l'Eubea, servirono anche a studiare sul campo le tattiche della flotta persiana. Infatti i combattimenti dell'Artemisio furono semplici azioni dimostrative da parte dei greci, che sperimentarono le loro tattiche contro le navi persiane, senza tuttavia impegnarsi in una battaglia decisiva.

Quando fu chiaro che i combattimenti sulle Termopili si avvicinavano alla fase finale, i persiani cercarono la battaglia decisiva stringendo la flotta greca contro la costa settentrionale dell'Eubea, ma, avendo subito gravi perdite (superiori a quelle dei greci⁸⁷), furono costretti a

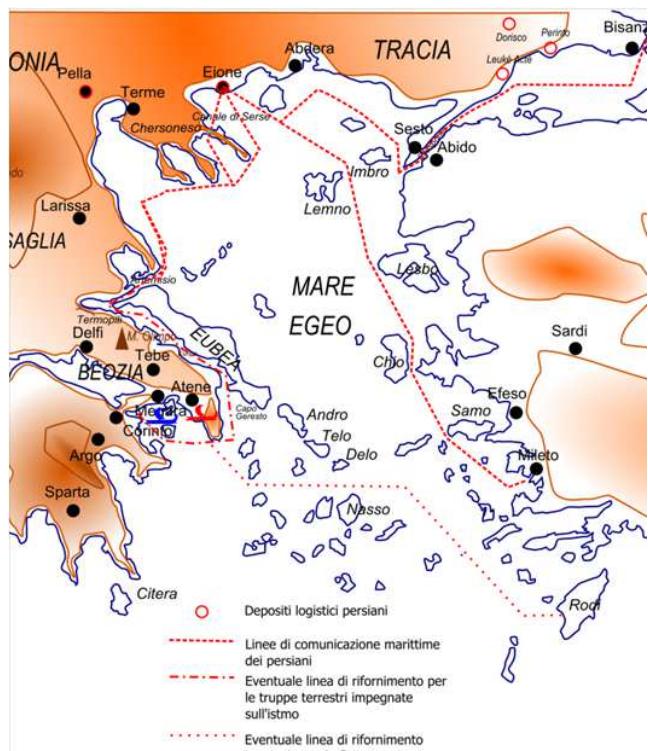


Fig. 7 – La situazione dei rifornimenti persiani dopo l'occupazione di Atene

riportato da: C. Nardi, Le Termopili ed il potere navale - Erodoto riletto secondo Mahan, pp. 100-101.

Approccio indiretto ed approccio diretto

Dopo il forzamento delle Termopili ed il ritiro della flotta greca dall'Artemisio si aprirono due possibilità di azione per la flotta persiana, ben individuabili con i termini moderni “approccio diretto” ed “approccio

⁸⁷ Er., VIII, 16.

indiretto". Erodoto, come la maggior parte degli storici classici, fa presentare le diverse opzioni nelle fasi critiche di una guerra o di una campagna, attraverso i discorsi di due antagonisti. In questo caso si tratta di Demarato, re di Sparta mandato in esilio dai suoi concittadini e riparato presso Serse, e di Achemene, fratello di Serse e comandante della flotta.

Demarato propone un'operazione della flotta per linee esterne, cioè utilizzando un approccio indiretto, inviando un distaccamento di navi più o meno equivalente alla flotta greca ad occupare l'isola di Citera, di fonte al Peloponneso. Occupando tale isola si sarebbe tenuta sotto controllo la costa meridionale del Peloponneso e sarebbe stato possibile effettuare azioni di guerra sulla costa stessa, costringendo quindi gli Spartani a diluire il loro esercito in una serie di guarnigioni, che avrebbero potuto essere sopraffatte separatamente. In questo modo la parte più potente dell'esercito greco sarebbe rimasta bloccata entro il Peloponneso e non avrebbe potuto partecipare alla difesa dell'Istmo di Corinto, che era il punto critico per l'invasione da terra. Questa manovra, che sarebbe piaciuta a qualsiasi stratega inglese, avrebbe permesso di dividere sia l'esercito sia la flotta greci, in quanto è poco probabile che, una volta occupata l'Attica, i greci conservassero la flotta unita, se il Peloponneso fosse stato sotto una minaccia diretta e l'esercito avesse dovuto essere diviso in distaccamenti posti sui vari punti sensibili della costa.

Il parere opposto è presentato da Achemene, che, rilevando le perdite già subite dalla flotta nel tentativo di aggiramento dell'isola di Eubea e negli scontri già sostenuti con la flotta greca all'Artemisio, ritiene più opportuno tenere la flotta concentrata per ingaggiare una battaglia decisiva contro i greci e, una volta distrutta la flotta greca, l'esercito greco non avrebbe potuto tenere testa a quello persiano. In pratica la proposta era quella di continuare nella politica seguita fino a quel momento di appoggiare le azioni dell'esercito utilizzando la flotta nella sua totalità in supporto diretto all'esercito. Questo uso della flotta, tuttavia, comportava un costante logoramento delle forze navali, ad opera di un'eventuale *"fleet in being"* greca, che, pur non rappresentando al momento un pericolo per la flotta persiana, nettamente superiore in numero, nelle acque aperte (o relativamente aperte, dato il gran numero di isole costiere della Grecia) avrebbe potuto effettuare azioni a breve raggio nelle aree più direttamente adiacenti ai litorali.

La soluzione dell'approccio diretto, conservando la flotta unita a fronteggiare al flotta greca, apparentemente meno rischiosa dell'approccio indiretto, poteva funzionare solo se tutta la flotta non si fosse fatta attrarre nelle acque in prossimità dei litorali. Il punto cruciale per valutare l'opportunità di questa scelta è dato dal numero di navi da guerra che erano ancora disponibili nella flotta persiana. Se, come Strauss, si ritiene che la flotta persiana fosse ridotta a sole 650 navi⁸⁸ la decisione di inviare metà della flotta a Citera era molto rischiosa, in quanto nessuno dei due distaccamenti avrebbe avuto una superiorità decisiva sulla flotta greca (300-350 navi). Se invece si ritiene la consistenza della flotta persiana di circa 900 navi il distaccamento posto a controllo della flotta greca (500-600 navi) avrebbe avuto comunque una superiorità decisiva anche ammesso che la flotta greca fosse rimasta unita. A far prevalere la tesi dell'approccio diretto è probabile che abbia avuto il suo peso l'esperienza di dieci anni prima a Maratona, quando le truppe trasportate dalla flotta (o almeno una parte sensibile di esse) furono sconfitte pesantemente dagli opliti greci, evento che, con l'opzione indiretta, avrebbe potuto ripetersi. Probabilmente fu scelta anche perché più ortodossa secondo le "dottrine di impiego" della flotta persiana, che operava sempre in stretta coordinazione con l'esercito, come per esempio le operazioni contro la costa dell'Ellesponto dopo la rivolta ionica. Inoltre una divisione della flotta avrebbe necessariamente imposto ad alcuni contingenti etnici di operare fuori dal controllo diretto dei comandanti supremi, che, come ho detto sopra, erano i veri garanti della lealtà dei contingenti etnici nei confronti del Gran Re. Non si deve dimenticare che, mentre i contingenti fenici erano sicuramente fedeli all'impero, i contingenti egiziano e ionio (cioè i contingenti più validi dopo i fenici) venivano da una storia di ribellioni risalente solo a poco più di un decennio prima per gli ioni ed ancora più recente per gli egiziani. Quindi un uso della flotta per azioni indirette avrebbe portato a dover scegliere se mantenere sotto il controllo diretto, in funzione del contrasto alla flotta greca, il contingente fenicio (che, tatticamente, era il più progredito e quello fornito dei migliori marinai), lasciando quindi operare i contingenti meno fidati senza il controllo diretto delle massime gerarchie della flotta o tenere sotto controllo i contingenti egiziano e

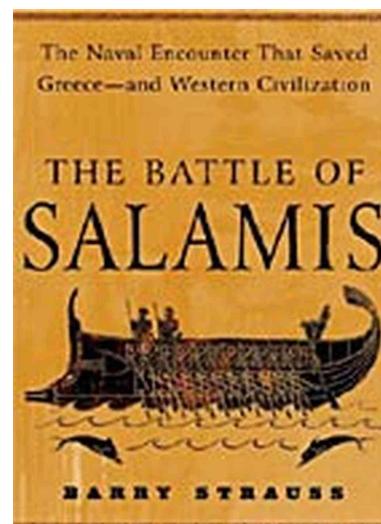
⁸⁸ Strauss, *op. cit.*, p. 51.

ionico, tenendo però lontano dalla flotta greca il contingente con maggiore esperienza navale. Analoghe considerazioni possono essere fatte per un tentativo di aggiramento delle fortificazioni dell'istmo con uno sbarco a Cenchreae (oggi Κεχριές), il miglior porto disponibile sul Golfo Saronico, che avrebbe potuto essere effettuato dopo l'occupazione di Atene⁸⁹.

A questa scelta strategica i greci continuaron ad opporre una scelta di *fleet in being*, tenendo la loro flotta concentrata, senza però cercare la battaglia in acqua aperte. In questo modo entrambe le flotte erano ognuna nelle proprie basi aspettando le mosse del nemico. La situazione era favorevole ai persiani, dato che, dopo il forzamento delle Termopili e la conseguente caduta di Atene, i contingenti greci erano in dissidio relativamente al problema se fosse più opportuno conservare la flotta a stretto contatto con il nemico o ritirarsi a difendere l'Istmo di Corinto sia con la fanteria sia con la flotta. Una soluzione del genere avrebbe decisamente indebolito la flotta, dato che il contingente ateniese a qual punto o avrebbe abbandonato la Grecia per trasferirsi da qualche parte nella Magna Grecia o avrebbe accettato il dominio del Gran Re sotto un tiranno filo-persiano.

La battaglia di Salamina

La posizione di Salamina per la flotta greca era una posizione molto forte, in quanto minacciava sul fianco la linea di comunicazione navale principale dei persiani nel caso che questi avessero tentato di muovere l'esercito verso il Peloponneso⁹⁰. Infatti i viveri per l'esercito erano assicurati da un numero imprecisato (forse 3000⁹¹) di navi da carico, che, costeggiando,



⁸⁹ Strauss, *op. cit.*, p. 102.

⁹⁰ Eugene S. McCartney, *Warfare by land and sea*, Marshall Jones Company, Boston, 1923, pp. 168 e 170.

seguivano i movimenti dell'esercito. Le forze persiane a Salamina non sono indicate da Erodoto⁹², ma le navi da guerra persiane, che prima delle operazioni dell'Artemisio erano 1207, dovevano essere 800-900, mentre le navi greche, secondo Erodoto⁹³ erano 366 o 378 trireme e quattro pentecontere.

Serse, invece di aspettare che la flotta greca si disperdesse spontaneamente, sotto l'incalzare degli eventi e delle sue truppe di terra che stavano già marciando verso il Peloponneso, mosse la flotta per impedire ai greci di abbandonare Salamina. Le motivazioni di questa scelta, strategicamente errata soprattutto per noi che conosciamo l'esito della battaglia, appaiono comunque abbastanza oscure.

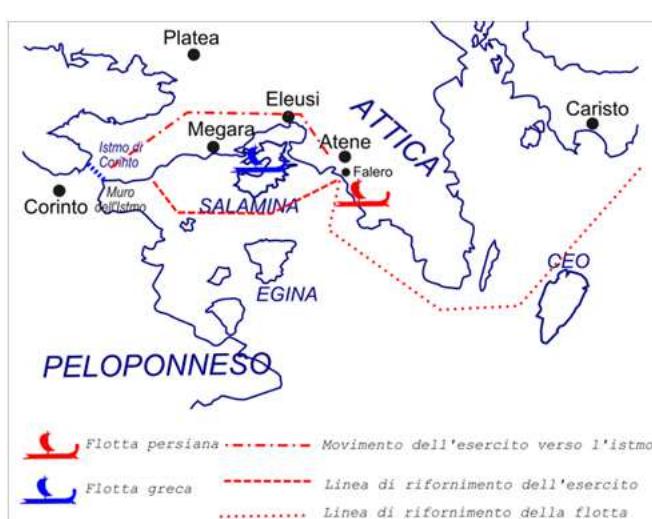


Fig. 8 – La situazione dei rifornimenti persiani prima di Salamina

being adottata fino a quel momento, per usare tutta la forza da battaglia per interrompere le comunicazioni navali del nemico, quindi non era molto probabile, almeno finché la flotta persiana avesse mantenuto il controllo delle basi dell'Attica.

Una prima ipotesi per spiegare l'origine della battaglia è che, finché la flotta restava a Salamina, i greci potevano minacciare le linee di comunicazione delle navi da trasporto che rifornivano l'esercito. Tuttavia un'uscita in forze della flotta greca avrebbe comportato l'abbandono della strategia di *fleet in*

⁹¹ A. Du Sein, *Histoire de la marine de tous les peuples*, T. I, Paris 1863, p. 106.

⁹² Eschilo, che partecipò alla battaglia, indica che le navi persiane erano “più di mille”.

⁹³ Er., VIII, 43-48.

L’ipotesi che in realtà la battaglia sia stata voluta dagli ammiragli, che, negli scontri dell’Artemisio, si erano dimostrati incapaci di piegare la flotta greca con il numero delle loro navi, quindi che sia dipesa da una ricerca di parità di prestigio fra esercito e marina, in seguito al successo terrestre delle Termopili e del mezzo fiasco dell’Artemisio non è plausibile. Questa ipotesi non è credibile soprattutto per la mancanza di punizioni ai massimi livelli della flotta successivamente all’esito, inoltre Serse presenziò alla battaglia e ciò implica che almeno implicitamente gli ordini provenivano da lui in persona.

Altra ipotesi è che i persiani, e in particolare il Gran Re, volessero dare battaglia per motivi “propagandistici”, cioè per la volontà di ottenere una grande vittoria sul campo⁹⁴. Questa idea, sebbene suggestiva (gli Dei accecano coloro che vogliono perdere⁹⁵) non concorda con il comportamento persiano in altre occasioni, in cui i persiani avevano preferito far leva sulle discordie interne fra i greci invece di buttarsi a capo basso contro il nemico. Già questa strategia era servita a Ciro che, dopo la conquista della Lidia, era riuscito a conquistare le città greche della Ionia approfittando della loro divisione⁹⁶. Certamente l’avanzare della stagione (la battaglia avvenne alla fine di settembre⁹⁷) ebbe il suo speso per spingere Serse alla decisione, dato che, sebbene l’ancoraggio della flotta persiana (al Falero) fosse migliore di quello della flotta greca a Salamina, le difficoltà logistiche per rifornire la flotta dalle basi principali, situate sulla costa orientale dell’Egeo o addirittura sulle coste del Medio Oriente o dell’Egitto, erano estremamente elevate per le capacità di navigazione dell’epoca. Inoltre l’esperienza recente della tempesta che aveva decimato la flotta persiana nel tentativo di circumnavigare l’Eubea e di quella che dieci anni prima aveva distrutto la spedizione di Mardonio nel periplo del Chersoneso certamente non spingevano i comandanti persiani a svernare in una posizione esposta ad attacchi da parte del nemico.

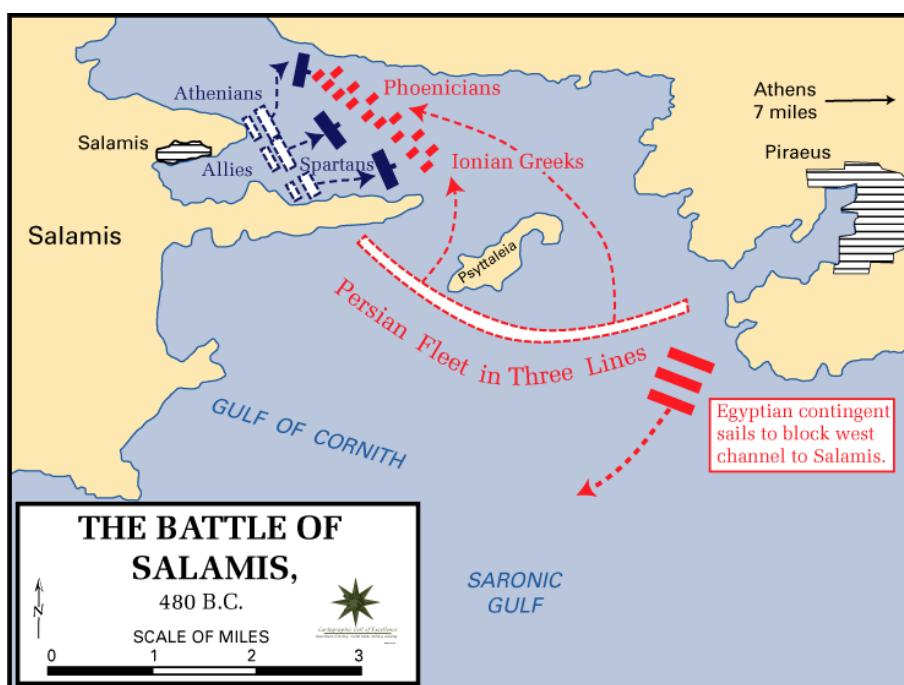
⁹⁴ A.T. Olmstead, *op. cit.*, p. 183

⁹⁵ A te adulata amica/il mortale alle sue reti da cui/non può balzare, non può fuggire (Eschilo, *I persiani*, parodo)

⁹⁶ A.T. Olmstead, *op. cit.*, p. 38

⁹⁷ W. Will, *Le guerre persiane*, p. 93

Lo schieramento della flotta persiana era su una lunghezza di circa 4.4 miglia (7 km), quindi, calcolando una larghezza di 10 m per una trireme armata (4 metri di remi e due di spazio fra i banchi superiori), le navi persiane della prima linea non potevano essere più di 700, più probabilmente circa 600 con 200-300 in seconda linea⁹⁸. Tutto il disordine citato nella flotta persiana⁹⁹ quindi probabilmente dipese principalmente dal fatto che la seconda linea persiana si precipitò sulla prima, mentre questa cercava di sganciarsi dalla flotta greca.



Le perdite in battaglia furono di 200 navi persiane e di quaranta navi greche¹⁰⁰, quindi dopo la battaglia ai persiani restava una superiorità di almeno 2 a 1. Questo rapporto avrebbe comunque permesso alla flotta persiana di mantenere il blocco alla flotta greca a Salamina, attendendo che le discordie interne fra i greci la facessero dissolvere, tuttavia Serse,

⁹⁸ Circa il numero delle navi di Serse a Salamina, v. W. W. Tarn, "The Fleet of Xerxes", in *The Journal of Hellenic Studies*, 28 (1908), pp. 202-236.

⁹⁹ Er., VIII, 86 e 89

¹⁰⁰ A. Du Sein, *Histoire de la marine de tous le peuples*, T. I, Paris 1863, p. 113.

in preda all'ira per il risultato, fece decapitare i comandanti fenici, ed a questo punto le squadre fenicia ed egiziana abbandonarono la flotta per tornare a casa¹⁰¹. In questo modo la flotta aveva perso le due squadre più importanti (all'Artemisio fenici ed egiziani avevano un totale di 500 navi), quindi si può supporre che, in questo modo, la flotta abbia perso almeno altre 300 navi, ma soprattutto abbia perso due delle marinerie più esperte e con il naviglio tecnologicamente più avanzato. La flotta persiana, anche se numericamente restava superiore, non era più in grado di opporsi efficacemente alla flotta greca, che adesso aveva il morale alle stelle. Quindi, dopo la sconfitta, si rivelò tutta la fragilità del sistema navale persiano, con le squadre legate ai loro comandanti e non ad uno scopo strategico comune, e quindi pronte ad abbandonare lo sforzo bellico dell'impero in funzione delle convenienze e delle politiche nazionali.

La ritirata dell'esercito dopo Salamina

La vittoria di Salamina non fu percepita immediatamente come decisiva né da parte dei greci né da parte dei persiani, tanto che Serse diede ordine di costruire un ponte di barche per invadere l'isola, utilizzando le navi da trasporto fenicie (ancora presenti con il resto della flotta). Comunque ora la situazione era ribaltata, nel senso che la flotta greca, stando a Salamina, minacciava pesantemente qualsiasi azione che avessero fatto i persiani per rifornire l'esercito se questo si fosse spinto sull'Istmo di Corinto per distruggere le fortificazioni che vi stavano costruendo i greci, mentre i comandanti della flotta persiana ormai avevano capito che tentare di attaccare le trireme greche in acque ristrette era un'azione estremamente pericolosa.

A questo punto il Gran Re decise di cambiare la strategia navale, avendo perso la possibilità di controllare la costa greca con la flotta, si ritirò per tenere sotto controllo la Ionia, e soprattutto per avere la flotta pronta a difendere i ponti sull'Ellesponto nel caso di un intervento greco contro essi. Tenere la flotta sulla costa orientale dell'Egeo serviva anche per controllare le città della Ionia, che, se pure avevano combattuto bene a Salamina, non ispiravano fiducia al re. Quindi ben presto Serse fece

¹⁰¹ Er., VIII, 90 e A.T. Olmstead, *op. cit.*, p. 184.

ritirare la flotta di nascosto, dirigendosi verso l'Ellesponto per proteggere i ponti, i greci la inseguirono fino ad Andro, dove presero base, ritenendo poco saggio minacciare i ponti che avrebbero permesso all'esercito persiano di rientrare in Asia. Probabilmente questa scelta fu dettata anche dall'avanzare della stagione, che non consigliava di porre le basi in prossimità della flotta nemica in un mare poco conosciuto.

Mentre, prima dei combattimenti all'Artemisio i greci ritenevano le capacità nautiche delle loro navi inferiori a quelle dei persiani (“...le navi greche erano poche e la flotta [persiana] era di parecchie volte più

numerosa e teneva meglio il mare”¹⁰²), invece, dopo la battaglia di Salamina la percezione delle proprie possibilità navali era notevolmente diversa, ribaltando completamente il concetto (“...le navi persiane tenevano male il mare e non erano in grado di misurarsi in battaglia con quelle greche”¹⁰³).

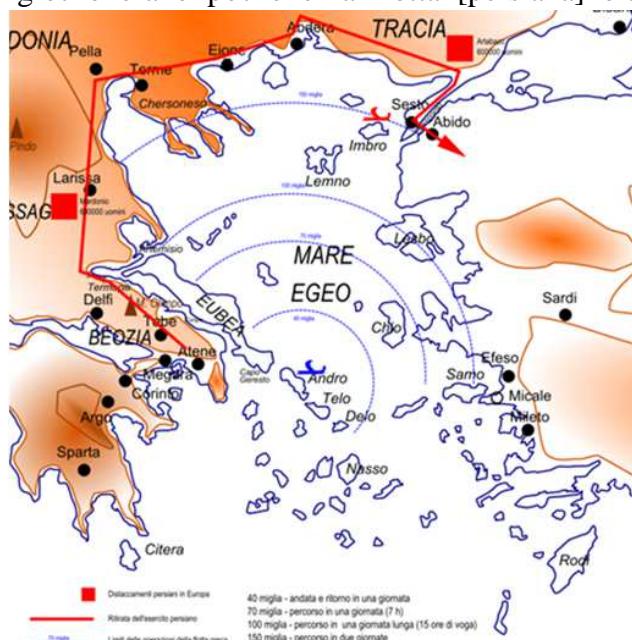


Fig. 9 – Ritirata dell'esercito persiano dall'Attica e possibilità operative della flotta greca da Andro

lasciando in Grecia solo Mardonio con un certo numero di uomini (probabilmente circa 60000¹⁰⁴), mentre gli altri si ritirarono attraverso la Beozia e la Tracia con difficoltà logistiche enormi¹⁰⁵, che praticamente

¹⁰² Er., VIII, 10.

¹⁰³ Er., IX, 90.

¹⁰⁴ W. Will, *Le guerre persiane*, p. 101.

¹⁰⁵ Er., VIII, 115.

trasformarono l'esercito in una massa di sbandati il cui unico scopo era tornare in Asia. Ciò è un indice eloquente del ruolo notevole avuto dalle LOC marittime nel sostegno della spedizione europea di Serse. Ora la flotta non era più in grado di coprire efficacemente neppure le LOC accorciate verso la Beozia e la Tracia non potevano essere coperte in modo efficace.

Avendo base ad Andro i greci potevano intervenire direttamente, rientrando alla base nella stessa giornata, per cinque ore di voga, cioè a 35-40 miglia navali, mentre vogando per 10 ore potevano percorrere 70 miglia in un giorno, quindi tutta la costa orientale dell'Egeo era alla loro portata, ed in poco più di due giorni di viaggio avrebbero potuto raggiungere l'Ellesponto. D'altra parte Andro era una posizione centrale per minacciare sia la costa asiatica sia le linee di comunicazione marittima persiane. Una posizione, per esempio, all'Artemisio, mentre avrebbe gravato più pesantemente sulle comunicazioni navali nemiche, avrebbe comunque portato la flotta greca a quasi 200 miglia da Samo, che era la base principale della flotta persiana nella Ionia.

Profittando della sua posizione centrale, la flotta greca fu in grado di riportare sotto il controllo (e la tassazione) ateniese parte delle isole dell'Egeo. Dopo aver svernato a Cuma¹⁰⁶, quindi tenendo l'Ellesponto entro il suo raggio di azione, la flotta persiana, ora ridotta a trecento navi¹⁰⁷, nella primavera successiva si trasferì a Samo, da cui poteva tenere sotto controllo la parte centrale del Mar Egeo e soprattutto forniva forze a portata di mano nel caso di una nuova ribellione degli ioni. Nello stesso periodo si erano riunite ad Egina 110 navi greche, sempre sotto comando spartano. Nel corso della primavera i greci non osarono spingersi oltre Delo, mentre i persiani non abbandonavano Samo, entrambi timorosi del nemico.

Micale

Mentre in Grecia si preparava la campagna terrestre che avrebbe portato alla battaglia di Platea, la flotta greca mosse da Delo verso la

¹⁰⁶ Nell'attuale Mar di Marmara.

¹⁰⁷ Er., VIII, 130.

Ionia, dato che ambasciatori provenienti da Samo avevano preannunziato una ribellione appena fosse comparsa la flotta greca davanti alle coste. Quando i greci comparvero al largo di Samo la flotta persiana si ritirò sul continente, a Micale, congedando anche il contingente fenicio della flotta, per utilizzare la protezione dell'esercito, lì stanziatò.

La battaglia, che cancellò la flotta persiana dall'Egeo, fu una battaglia terrestre, dato che le navi erano state alate a terra e protette con una palizzata, e con i greci europei combatterono anche gli ioni, dando inizio ad una nuova rivolta¹⁰⁸. Dopo la distruzione della flotta persiana la flotta greca diresse sull'Ellesponto, con l'intenzione di distruggere i poti fatti costruire da Serse, ma, giunti sul posto, non trovarono più i ponti, già distrutti l'anno precedente da una tempesta¹⁰⁹. A quel punto tutti i greci, tranne gli ateniesi, tornarono in patria. La flotta ateniese, rimasta fra l'Ellesponto ed il Chersoneso, assediò ed occupò Sesto, prendendo in tal modo il controllo dell'Ellesponto, dopo conquistata Sesto gli ateniesi tornarono alla loro città portando come trofeo le attrezzature ancora disponibili dei ponti di Serse sull'Ellesponto. A quel punto, con la garanzia dei rifornimenti di grano dal Mar Nero, le guerre persiane potevano essere considerate concluse con la vittoria dei greci che avevano raggiunto i loro obiettivi strategici e commerciali.

After the battle

Dopo la fine delle Guerre Persiane Atene diventò la più grande potenza marittima del Mediterraneo orientale, ed a quel punto la Persia non poté affacciarsi con le sue navi da guerra oltre Cipro. La strategia persiana passò da un'espansione verso la Grecia ad una neutralizzazione delle città stato, in modo tale che non potessero più rappresentare un pericolo per l'impero, e durante la Guerra del Peloponneso l'oro del Gran Re corse come un fiume per fare in modo che Atene non potesse prevalere su Sparta, mentre successivamente lo stesso oro servì per mantenere un bilanciamento della potenza fra le città stato.

¹⁰⁸ Er., IX, 104.

¹⁰⁹ Er., VIII, 117.

Quando questo bilanciamento fu rotto dalla Macedonia, la sorte dell'impero fu segnata.

Bibliografia

Federico A. Arborio Mella, *L'Impero Persiano*, Mursia, 1979

Filippo Avilia, *Atlante delle navi greche e romane*, IRECO, Roma, 2002

Julian Corbett, *Alcuni principi di strategia navale*, trad. it. di Antonio Flamigni, USMM, Gaeta, 1995

Erodoto, *Storie*

Antonio Flamigni, *Evoluzione del potere marittimo nella storia*, USMM, Roma, 2011

Peter Krentz, *The battle of Marathon*, New Haven, (USA-Conn.), 2010, trad. it. di Stefano Manfredi, Bologna, Il Mulino, 2011

Alfred T. Mahan, *The influence of sea power upon history*, trad. it. di A. Flamigni come *L'influenza del potere marittimo sulla storia*, edizioni USMM, Roma, 1994

Albert T. Olmstead, *History of the Persian Empire*, trad. it. di Giorgio Milanetti come *L'Impero Persiano*, Newton Compton, Roma, febbraio 2007

Barry Strauss, *The battle of Salamis The naval encounter that saved the Greece- and Western Civilization*, Simon & Schuster, New York, 2004

Wolfgang Will, *Die Perserkriege*, München, 2010, trad. it. di Marco Cappellaro come *Le guerre persiane*, Bologna, Il Mulino, 2012

Claudio Nardi - 17 dicembre 2013

Le cartine numerate sono dell'autore. Le altre sono del Department of History, U. S. Military Academy