

Boney lands in Sicily (1806-1808)

di Antonio Teramo



Collana Sism

Lo sbarco anfibio in Sicilia nei progetti di Napoleone (1806-1808)

di Antonino Teramo

1. Dalla Manica allo Stretto di Messina

Il progetto di uno sbarco anfibio per la conquista della Gran Bretagna era stato curato a lungo da Napoleone, che però aveva dovuto rimodulare e abbandonare i propri piani più volte per l'impossibilità di ottenere, anche per un tempo limitato necessario soltanto alle operazioni di sbarco, la superiorità navale nel canale della Manica. Tale impossibilità era dovuta allo stretto controllo imposto dalla *Royal Navy*, la quale nel corso del ventennale conflitto si mostrerà forte non tanto da un punto di vista quantitativo per numero di legni in mare¹, ma soprattutto per fattori qualitativi, come l'abilità raggiunta ad esempio dagli esperti ufficiali, e dalla velocità dei cannonieri capaci di sparare con una celerità anche doppia rispetto agli avversari. La Royal Navy negli ultimi decenni del XVIII secolo aveva anche sanato delle lacune in campo tattico: in primo luogo con l'introduzione di un più adeguato libro di segnali elaborato dall'ammiraglio Howe nel 1776, perfezionato dall'ammiraglio Kempenfelt e rimasto in vigore fino al 1816. In secondo luogo fondamentale fu l'aver recepito le indicazioni del libro di tattica navale pubblicato nel 1782 dallo scozzese John Clerk². Tale superiorità della flotta britannica non fu intaccata neanche quando, dopo la pace di Amiens del 1802, Napoleone provò ad innalzare il livello qualitativo dei quadri di marina rein-

¹ Tra fine del XVIII secolo e i primissimi anni del XIX secolo pur essendo quella Britannica la flotta più numerosa, contava però anche su numerosi vecchi vascelli dispiegati spesso in mari lontani; di contro la flotta francese poteva vantare una migliore qualità per quanto riguarda le dimensioni delle imbarcazioni, la disposizione dei cannoni sulla linea di galleggiamento e il numero di uomini imbarcati. Si tratta di vantaggi emersi nelle ultime guerre che tuttavia furono in gran parte annullati dagli sforzi britannici. Cfr. A. Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Roads, Storia e politica navale dell'età moderna*, Mursia, Milano 1990, p.143. Cfr. anche E. P. Brenton, *The naval history of Great Britain*, Henrin Colburn Publisher, Londra 1837, vol. I p.33.

² J. Clerk, *An essay on naval tactics*, Adam Black, Edimburgo 1782.

serendo in ruolo anche i migliori ufficiali che erano già stati epurati dopo il 1789³.

Già nel luglio 1801 Horatio Nelson fu incaricato di verificare i progressi francesi nella costruzione di una flottiglia da sbarco e, al comando di una forza navale leggera, ordinò una duplice incursione contro le basi francesi sulla Manica riuscendo il 4 agosto a bombardare dal mare Boulogne ed infliggere danni alle installazioni nemiche, ma fallendo in un'altra incursione il 15 dello stesso mese.



John Bull offering Little Boney fair play.
Famosa stampa satirica inglese

Anche nel breve periodo di cessazione bellica dopo la già citata pace di Amiens, la Gran Bretagna restava consapevole che il console a vita Na-

³ A. Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Road...*, op.cit. p. 145 nota 10. Un altro fallimento fu quello della parallela guerra corsara, ingaggiata ai danni della marina mercantile britannica, che non portò i risultati sperati.

napoleone non aveva interrotto i preparativi per realizzare una grande flotta anfibia nei porti della Manica. I francesi infatti continuarono a costruire appositi battelli da sbarco che alla fine furono ben 2.293 tra brigantini (con 12 cannoni da 24 libbre e potevano trasportare 100 soldati o 50 cavalli), cannoniere (con tre pezzi da 24 libbre e un mortaio da 200mm di calibro per il bombardamento di fortificazioni terrestri), schooners (con un solo cannone da 24 libbre ma capace di trasportare un impreciso numero di soldati), grosse chiatte o barconi a remi (per il traghettamento di tutte le artiglierie) e velieri da carico misto (del tipo mercantile per il trasporto di uomini, materiali e cavalli)⁴. In tutto sarebbero stati impiegati 130.000 soldati, altri 20.000 avrebbero preso parte ad uno sbarco in Irlanda.

I dubbi sul fatto che Napoleone, passato alla storia come uno dei più grandi geni militari, avesse potuto concepire un'operazione anfibia di queste dimensioni senza considerare che sarebbe stata condizionata sia dalla necessità di frazionarla in più periodi di marea sia dalle condizioni meteorologiche, sono fugati dal fatto che lo stesso Napoleone fece addirittura preparare in anticipo alcune monete commemorative della conquista di Londra⁵ e dichiarò di aver avuto bisogno soltanto di appena sei ore di supremazia sulla manica per effettuare lo sbarco⁶. Tale giudizio fu successivamente rimodulato ampliando l'insufficiente limite temporale a 18 e successivamente a 24 ore, poi a qualche giorno, e in seguito a qualche settimana, per poi infine accantonare definitivamente il piano di sbarco nell'agosto del 1805 e utilizzare l'esercito raccolto a Boulogne in una campagna militare contro l'Austria, entrata in guerra da poche settimane, per una fattibile marcia su Vienna, avvenuta poi il 13 novembre, con lo scopo di dividere la nuova terza coalizione. L'invasione dell'Inghilterra venne quindi infine rinviata *sine die*, senza che fosse stata combattuta nessuna battaglia navale di rilievo e senza che lo sbarco fosse stato neanche tentato. Era bastata, oltre all'insicurezza della situazione continentale, la sola presenza della flotta britannica che era riuscita a in-

⁴ Ivi p. 191. Si rimanda anche a H. F. B. Wheeler e A. M. Broadley, *Napoleon and the invasion of England*, J. Lane, Londra 1908.

⁵ Una di queste medaglie commemorative è conservata al *National Maritime Museum* di Greenwich, a Londra.

⁶ Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Road...*, op.cit. 192.

cutere al nemico il timore dello scontro ed a tenere in scacco l'intera forza navale nemica paralizzando quindi ogni possibile piano di sbarco anfibio. E' da considerarsi quindi come errata la convinzione che l'Inghilterra fosse stata salvata dall'invasione dall'esito della battaglia di Trafalgar (21 ottobre 1805), sebbene questo importante scontro navale fu certamente fondamentale nel far tramontare il progetto napoleonico di sconfiggere definitivamente l'impero britannico⁷.

Tra i protagonisti dell'ambizioso piano di sbarco in Inghilterra vi era stato l'ingegnere Pierre-Alexandre-Laurent Forfait, ministro della marina fino al 1801 e in seguito incaricato di dirigere i lavori del porto di Boulogne e di migliorare la flottiglia di sbarco⁸. Forfait era un sostenitore naviglio sottile contro il grosso e, dopo l'arrivo di Giuseppe Bonaparte a Napoli, Napoleone pensò di inviarlo nel meridione d'Italia per predisporre uno sbarco in Sicilia, che a prima vista poteva presentare difficoltà molto minori rispetto all'ormai abortito piano di sbarco in Gran Bretagna, presentando l'Isola difese a suo giudizio superabili dalla potenza militare francese. La difesa navale Inglese di Messina era a quel tempo formata da due vascelli e tre fregate e la preoccupazione di una possibile conquista Napoleonica era un timore sempre presente da parte inglese. La Sicilia di fatto, nonostante i notevoli sforzi per la difesa costiera e il sicuro controllo dei mari, sarà durante il corso delle guerre napoleoniche una *insecure base*⁹. Nel 1805 un ufficiale inglese, il Lt. Colonel George Smith, fu mandato in Sicilia per riportare a Malta e quindi a Londra notizie circa la condizione delle difese siciliane. Le sue conclusioni affermavano che sebbene i siciliani non gradissero i francesi non avrebbero mai potuto resistere a uno sbarco di 10.000 uomini. Esprimeva infatti i propri dubbi sull'effettiva forza dell'esercito regolare disposto nel regno di Sicilia e sulla reale capacità dei comandanti e degli ufficiali dell'esercito borbonico. Tutte le piazzeforti, eccetto Messina, erano prive di artiglieria e le fortificazioni erano in pessimo stato di conservazione. Inoltre Palermo

⁷ Ivi p. 200.

⁸ P. Levot e A. Doneaud, *Les gloires maritimes de la France: notices biographiques sur les plus célèbres marins*, A. Bertrand, Parigi 1866, p.193.

⁹ Cfr. le tesi esposte in Desmond Gregory, *Sicily. The Insecure Base. A History of the British Occupation of Sicily, 1806-1815*, Fairleigh Dickinson University Press, Londra e Toronto 1988.

era indifendibile, Siracusa soffriva di mancanza di armi e di un adeguato approvvigionamento d'acqua. Solo Messina era in buone condizioni e con una guarnigione di 3.000 soldati britannici poteva resistere, secondo Smith, a tempo indeterminato¹⁰.

Nei progetti napoleonici, anche in questo caso primario sarebbe stato l'utilizzo di piccoli mezzi da sbarco: cannoniere, brick e piccoli legni da trasporto. In seguito Napoleone scartò Forfait e aggiunse un paio di vascelli di base a Tolone (*Borée* e *Annibal*) alla divisione di 10 legni leggeri riunita dal ministro della marina Denis Decrés a Civitavecchia. In una lettera a Decrés, dell' 8 febbraio 1806 infatti Napoleone chiariva l'intenzione di riunire le imbarcazioni necessarie allo sbarco in Sicilia prima a Civitavecchia e poi a Napoli:

«J' aurais besoin, à Naples, de forces navales pour aider au passage du détroit de Messine Présentez-moi demain la note de tous les bricks, tartanes armées de 24, felouques, demi galères goélettes, chaloupes, canonnières, qui pourront partir de mes ports de la Méditerranée pour rendre à Cività-Vecchia, d où ils seraient envoyés à Naples du moment que mon armée y sera arrivée. Je compte qu' elle y sera le 20 février. Faites-moi connaître aussi le nom de deux ou trois officiers capables commander cette expédition. Vous mettrez en note, à côté de chaque bâtiment, le nombre d' hommes qu' il pourra porter, ainsi que son armement en canons. Vous m' apporterez cela demain, à la messe»¹¹.

Tuttavia quando l'operazione fu completata, e i legni furono riuniti secondo gli ordini a Civitavecchia e salparono, si scontrarono alla foce del Tevere il 17 aprile 1806 con una delle tre fregate inglesi di Messina (*Sirius*), che impedì l'arrivo delle imbarcazioni a Napoli¹². Dopo questo episodio, e dopo l'elevazione di Giuseppe Bonaparte da luogotenente imperiale a Re di Napoli, si cominciò la definitiva riorganizzazione della marina del Regno¹³, con la costituzione di un Corpo di Stato Maggiore, uno

¹⁰ National Archive of the United Kingdom FO 70/26 (Mulgrave a Smith 20 marzo 1805; Smith a Craig 17 agosto 1805; Smith a Mulgrave 24 ottobre 1805). Cfr. Gregory, *Sicily. The Insecure Base...* op.cit, p. 30.

¹¹ *Correspondance de Napoléon I publiée par ordre de l'Empereur Napoléon III, Tome XII*, Imprimerie Impériale, Parigi 1862, p.30.

¹² Giunsero soltanto due brick, *Endymion* e *Abeille*.

¹³ Decreto, 24 giugno 1806, n.95.

del Genio marittimo, un Parco d'artiglieria, un corpo amministrativo e contabile, una Direzione delle carte e piante e un Corpo militare di cannonieri e fanti di Marina, oltre all'introduzione della legge di ascrizione marittima per reclutare la gente di mare, per la prima volta introdotta in Italia su modello di un'analogha legge francese¹⁴.



HMS Sirius (1797-1810) incagliato su un banco di corallo alle Mauritius.
Litografia di A. Meyer (National Maritime Museum, London)

Napoleone riteneva realizzabile lo sbarco in Sicilia non considerando fattori importanti che avrebbero condizionato l'impresa, come la sostituzione della divisione leggera francese con una mista franco-napoletana di forza dimezzata; la mancata considerazione che per prendere la Sicilia fosse indispensabile impadronirsi innanzitutto di Palermo; infine il fatto che nel *dépôt de la Marine* a Parigi mancava ogni piano di sbarco ed ogni informazione idrografica sui porti e sui mari dell'Isola.

¹⁴ Riguardo l'organizzazione della Marina napoletana si rimanda a R. Radogna, *Storia della Marina Militare delle Due Sicilie (1734-1860)*, Mursia, Milano 1978, pp. 60-72.

Il 31 marzo 1806 Napoleone scriveva a Giuseppe Bonaparte: «*Vous n'avez pas besoin de 25.000 hommes pour prendre la Sicile; un corps de 15.000 est plus que suffisant*»¹⁵.

Ancora in una lettera al fratello Giuseppe, datata 12 aprile 1806, affermava che la situazione era molto più favorevole rispetto a quella di Boulogne e che lo sbarco poteva esser fatto con legni leggeri a remi, e che con un vento e correnti favorevoli l'attraversamento completo poteva essere effettuato in sole tre o al massimo quattro ore¹⁶.

In un'altra lettera al fratello, il 18 aprile, Napoleone descriveva ancora come facile il passaggio dello Stretto di Messina, aggiungendo dettagli interessanti sul suo modo di concepire lo sbarco: «*Le passage du canal de Messine doit être regardé comme le passage d'une rivière et tout le monde sait qu'aujourd'hui on ne peut d'aucune manière empêcher de passer une rivière*»¹⁷.

Lo Stretto di Messina veniva quindi considerato in modo analogo a un fiume, si spiega quindi così l'utilizzo principalmente di naviglio leggero e la convinzione di poterlo passare con una velocità paragonabile a quella di operazioni terrestri, sfruttando anche l'effetto sorpresa e la rapidità.

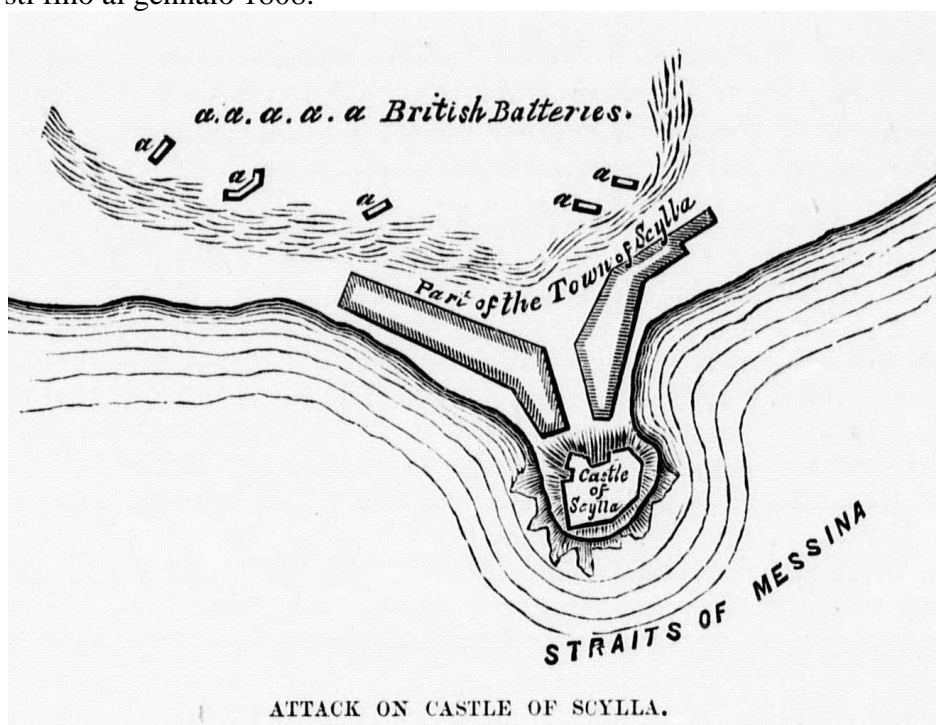
A impedire la realizzazione dello sbarco, almeno fino ai primi mesi del 1808, oltre alla continua e mutevole condizione della guerra che imponeva spesso l'utilizzo di diversivi o di rapidi spostamenti di uomini e mezzi su fronti diversi, oltre alla minaccia costante delle navi britanniche, è stato certamente il non completo controllo da parte franco-napoletana della Calabria meridionale. Vanno infatti considerati diversi eventi, come ad esempio le insorgenze popolari con la relativa difficoltà di apportare un controllo stabile sul territorio e sulla popolazione, le continue sortite inglesi, e infine il mancato possesso di Reggio e di Scilla. In particolare senza il possesso di quest'ultima piazzaforte non era pensabile attuare lo

¹⁵ *Correspondance de Napoléon I...* op.cit. pp.304-306.

¹⁶ Cfr. *The confidential correspondence of Napoleon Bonaparte with his brother Joseph, sometime kings of Spain. Selected and translated, with explanatory notes, from the "Memoires du Roy Joseph"*, 2 vol., Appleton and Company, New York 1856, vol I p.110.

¹⁷ Cit. in V. Ilari, P. Crociani, *Storia Militare del Regno Murattiano (1806-1815)*, 3voll., Widerholdt Frères, Inverio 2007, vol.3 p.247.

sbarco in alcun modo. Nel luglio 1806 infatti, il castello di Scilla era stato assediato e conquistato via terra dagli inglesi¹⁸ e rimase occupato da questi fino al gennaio 1808.



Assedio inglese a Scilla nel luglio 1806 (W. Porter, *History of the Corps of Royal Engineers*, Longmans-Green and co., Londra 1889. Vol.1).

2. Il nuovo piano: rifornire Corfù e sbarcare in Sicilia

Dal settembre 1807, in seguito ai mutamenti nello scenario bellico internazionale, fu ridotto l'esercito inglese presente in Sicilia: secondo Moore a difendere l'Isola sarebbe bastata solo la flotta, con due squadre a Siracusa ed a Palermo e una flottiglia sottile a Messina. Collingwood si stanziò a Siracusa con 4 vascelli, Thornbrough con altri 4 si stanziò a Pa-

¹⁸ W. Porter, *History of the Corps of Royal Engineers*, Longmans-Green and co., Londra 1889, Vol. I, pp. 237-239. Si veda anche V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie nelle guerre napoleoniche (1800-1815)*, 2 voll., Stato Maggiore dell'Esercito-Ufficio Storico, Roma 2008, vol. II, pp. 448-449.

lerno. A difendere lo Stretto di Messina era stato posto un vascello da 64 cannoni e le navi cannoniere. Tre *sloop* avevano invece il compito di incrociare la costa tirrenica (*Lavinia* a Livorno, *Apollo* in Sardegna e *Kingfisher* a Capri) per avvistare le navi nemiche eventualmente uscite da Tolone e da Napoli; altri due *sloop* (*Delight* e *Bittern*) incrociavano lo Stretto di Messina e la costa ionica della Calabria con lo scopo di impedire eventuali trasporti navali di artiglierie, un altro *sloop* (*Ambuscade*) sorvegliava le acque di Pantelleria per avvistare ogni possibile tentativo di aggiramento attraverso la costa nord africana¹⁹. Nello Stretto di Messina le imbarcazioni della *Royal Navy* si limitarono nei mesi successivi a tenere i contatti con Reggio e Scilla.



Sir Cuthbert Collingwood (1748-1810)

Nel dicembre 1807 a Napoleone giunse la notizia che circa 10.000 soldati inglesi avevano lasciato la Sicilia. Egli ritenne opportuno riprendere i propri progetti di conquista dell'Isola ed ordinò quindi di riunire le squadre atlantiche a Tolone e di allestire un corpo di spedizione da imbarcare a Napoli. In quel momento la flotta inglese nel Mediterraneo a disposizione di Collingwood poteva contare su 27 vascelli, 18 fregate, 19 *sloop*, senza contare i legni minori. I marinai a disposizione erano 24.263 e i soldati 25.188. Sebbene queste forze fossero sparse tra Malta, la Sicilia e Gibilterra e le navi avessero

l'importante compito di bloccare Cadice e Dardanelli e sorvegliare Car-

¹⁹ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie nelle guerre napoleoniche...* op.cit. p.548.

tagena, difendere le basi e mantenere i collegamenti, vi era comunque una riserva di 15 vascelli per fronteggiare una eventuale riunione della squadre navali francesi per attaccare la Sicilia²⁰. E' ragionevole ritenere che una tale forza navale potesse paralizzare in qualsiasi momento la flotta francese e che quindi Napoleone, consapevole di ciò, avesse concepito questa azione come diversivo per bloccare il disegno inglese di prendere Corfù²¹. In ogni caso la definizione del progetto venne fatta da Napoleone nel gennaio 1808, senza tener conto dell'importante dettaglio del possesso di Scilla, nonostante gli sforzi bellici ancora in mano inglese, assieme a Reggio, fino al mese successivo.

In una lunga lettera al fratello Giuseppe²², il 24 gennaio 1808, l'Imperatore faceva il punto della situazione: radunati tutti i mezzi navali, compreso il naviglio sottile che fosse possibile trovare nel Regno di Napoli, auspicava che due contingenti, di 9.000 uomini ciascuno, potessero effettuare simultaneamente due sbarchi in Sicilia. Uno al comando del maresciallo Jourdan, accompagnato dal generale Saligny, che partendo da Baia in Campania, rada che andava opportunamente fortificata, si sarebbe dovuto effettuare il più vicino possibile a Messina; l'altro, guidato dal generale Reynier, imbarcato su naviglio sottile, sarebbe dovuto partire da Scilla e Reggio (in quel momento entrambe le località erano però ancora in mano inglese), per attraversare lo Stretto. Napoleone aveva in mente di posizionare una batteria fortificata alle spalle per essere difesa via terra, nella collina che sovrasta Capo Peloro (Faro), proprio di fronte ad un'altra batteria che avrebbe posizionato a Scilla. Il fuoco incrociato delle due batterie (ciascuna con 18 pezzi di artiglieria pesante e 6 mortai), una sulla sponda siciliana e una sul versante calabrese, avrebbe assicurato il controllo completo di quel tratto di mare, giudicato fondamentale via di comunicazione e passaggio per sbarcare ulteriori rinforzi. Lo Stretto sarebbe stato quindi controllato non dalla flotta, il pericolo di uno scontro di grande portata con le navi inglesi che subito sarebbero accorse, riev-

²⁰ *ivi.* p.549.

²¹ *Ibidem*

²² *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, Perrotin Libraire-Éditeur, Parigi 1854, Tomo IV, pp.106-115. La traduzione in lingua inglese della lettera è stata pubblicata in *The confidential correspondence of Napoleon Bonaparte with his brother Joseph...* op.cit. vol. I, pp.287-296.

cava probabilmente i disastri di Abukir e Trafalgar, ma dalle artiglierie posizionate sulle due sponde, nel punto in cui la Sicilia e la Calabria sono più vicine. Per quanto riguarda la propria flotta, che aveva esclusivamente il compito di trasportare uomini e materiali e di difendere le operazioni durante il tempo strettamente necessario allo sbarco, auspicava invece una permanenza in acque siciliane per non più di 48 ore per poi rientrare a Tolone o riparare a Taranto. L'impressione è che, con questi accorgimenti, volesse agire in tempi brevi prima che la flotta britannica nel Mediterraneo potesse arrivare e ingaggiare una battaglia navale. Subito dopo Napoleone presentava al fratello dei quesiti circa la sicurezza della baia di Baia che avrebbe dovuto ospitare i vascelli e le fregate provenienti da Tolone; circa la reale disponibilità di naviglio sottile per attraversare lo Stretto di Messina e per eventualmente aiutare la flotta proveniente da Baia ad accelerare lo sbarco; riguardo le artiglierie a disposizione; circa le razioni di viveri; sulla sicurezza di Reggio e Scilla da eventuali attacchi nemici; sulla possibilità di trasportare anche cavalli utili al trasporto di artiglierie ed infine sulle esatte coordinate dello sbarco nei pressi di Faro (Capo Peloro). Tra le altre cose chiedeva anche al Re di Napoli se Scilla fosse in suo possesso.

Questi interrogativi mostrano quanto poco informato fosse Napoleone sulla reale situazione, non solo per quanto riguarda il supporto che poteva dare il Regno di Napoli alle operazioni di sbarco, ma anche della conformazione del territorio e delle condizioni della difesa nemica.

L'idea di Napoleone era quella che prendendo il possesso di Faro, cioè dell'area di Capo Peloro, anche per un certo periodo di tempo, si riuscisse ad ottenere il possesso della Sicilia che secondo la sua opinione gli Inglesi non si sarebbero ostinati a difendere senza poter più attraversare lo Stretto. Era consapevole della distanza tra Faro e Messina e quindi del fatto che si poteva conquistare Capo Peloro senza impossessarsi della Città. Chiedeva inoltre al fratello diversi pareri che mostrano nuovamente la carenza di informazioni: riguardo la necessità di puntare direttamente a Palermo; sulle strade idonee per il trasporto dell'artiglieria; sulla necessità di prendere Milazzo come nodo fondamentale della conquista; sulla posizione attuale delle navi inglesi; sulle condizioni della costa della Sicilia; sul rischio che la propria flotta potesse essere bloccata da venti contrari e, nel caso si fosse presentata la necessità di forzare lo stretto di Messina per aggirarlo se vi fosse una baia sicura dove approdare tra Mes-

sina e Catania; sul numero di navi Inglesi a Messina; sulle batterie nemiche, su come eventualmente raggiungere Palermo e su quali difese potesse contare questa città. Infine invitava il fratello a fornire informazioni sulle condizioni della propria flotta e chiedeva che gli venissero mandati prima del 10 febbraio (data in cui era prevista la partenza della flotta da Tolone), un ufficiale di marina che conoscesse le coste, i porti e le strade dell'Isola, un siciliano, un ingegnere e un marinaio.



Lo Stretto di Messina nel 1840 (Albert Henry Payne, 1812-1902)

Queste richieste, assieme ai quesiti esposti in tutto il documento, dimostrano che a parte una vaga idea sul come procedere, a Parigi si ignorava ogni dettaglio riguardo le difese della Sicilia, le coste, i venti, il cabotaggio. Si sconoscevano anche le condizioni della flotta napoletana; di Scilla e Reggio ancora in mano inglese; delle difese siciliane. Quindi è ragionevole ritenere che a parte qualche vago progetto con indicazioni generiche, il piano definitivo di conquista della Sicilia in realtà non esisteva e i tempi ristretti ne compromettevano ancora di più la realizzazione. E' interessante notare come questo piano prevedesse il forzamento dello Stretto di Messina con la stessa metodologia di attraversamento "fluviale", che Napoleone aveva dichiarato tempo prima sotto l'influenza delle teo-

rie di Forfait. Alla lettera era allegato un dettagliato elenco di ufficiali, reparti e mezzi che sarebbero stati utilizzati per l'impresa²³.

Infine qualche giorno dopo, il 29 gennaio, l'Imperatore si decise a rinviare tutte le operazioni e le squadre navali di Tolone unite a quelle di Rochefort furono destinate a raggiungere Corfù²⁴, col compito di permettere il trasporto di reparti, artiglierie e provviste, da Otranto e Brindisi per rinforzare quindi la guarnigione dell'Isola contro un temuto attacco Inglese. L'operazione doveva essere segretissima ed era considerata fondamentale per la politica napoleonica nell'Adriatico. L'imperatore quindi rinviava e subordinava l'impresa siciliana al completamento di queste operazioni. Quando la flotta avesse completato questa missione il Re di Napoli poteva far sapere all'ammiraglio Ganteaume se presentarsi davanti Reggio o Catania a proteggere lo sbarco in Sicilia, o se prima di tornare a Tolone avesse dovuto svolgere lo stesso compito di protezione nei confronti dei convogli imbarcati nel golfo di Napoli²⁵. La lettera prova che, a differenza di quanto scrivono Ilari e Crociani²⁶, Giuseppe era al corrente del mutamento di intenzioni del fratello circa lo scopo della spedizione, che ora dava priorità al rifornimento di Corfù rispetto alla conquista della Sicilia. Tuttavia Napoleone non aveva abbandonato completamente i suoi propositi non escludendo un tentativo di sbarco una volta che la flotta avesse terminato il suo compito e nel frattempo fosse stata presa Scilla. Il mancato possesso di Scilla, come già visto considerata fondamentale, appare come la causa che blocca tutti i piani contro la Sicilia. Tra le altre cose, in una lettera del 7 febbraio al fratello, Napoleone affermava:

«Corfou ainsi assuré, vous enverrez un homme très-discret auprès de l'amiral Ganteaume pour lui faire connaître si vos intentions sont qu'il se présente devant Reggio. Écrivez lui de se présenter devant Catane et Reggio, pour protéger le débarquement de 7 à 8 mille hommes qui occu-

²³ Cfr. *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, op.cit., pp.236-240.

²⁴ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie* cit. p.551

²⁵ Lettera di Napoleone a Giuseppe Bonaparte del 7 febbraio 1808 in *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, op.cit., pp.128-132.

²⁶ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie* cit. p. 900, deducono erroneamente che il Re di Napoli ignorasse la mutata destinazione della flotta partita da Tolone e Rochefort.

peraient le Phare, y placeraient une batterie, et s'empareraient des faubourgs de Messine. Dès ce moment la conquête de la Sicile serait assurée, puisque vous dirigeriez votre monde sur Reggio pour renforcer jusqu'à 15 mille hommes l'expédition qui partirait de ce point. Ce plan est calculé sur le principe que vous êtes maître de Scylla, le point le plus important du monde. Si vous n'êtes pas maître de Scylla, tout devient impossible, et la Sicile aura été perdue par votre faute»²⁷.

Il giorno successivo Napoleone scriveva nuovamente al fratello sottolineando la priorità di risolvere la questione di Corfù, che si presentava come totalmente nuova, rispetto all'ormai pianificato possesso della Sicilia, convinto che gli inglesi l'avrebbero ceduta senza opporre una grande resistenza:

«Vous devez considérer Corfou comme plus important que la Sicile La Sicile est une question terminée et connue, au lieu que Corfou est une question tout à fait inconnue. Dans les dernières négociations, l'Angleterre ne faisait pas de difficulté de me céder la Sicile»²⁸.



Honoré-Joseph-Antoine Ganteaume (1755-1818)

Il 7 febbraio si era concluso lo sforzo bellico per la conquista di Reggio, iniziato il 15 dicembre. Nel corso di queste operazioni si registrò la presa francese dello *sloop Delight* intervenuto assieme alla fregata *Glatton*, comandata dal capitano Setcombe, e allo *sloop Bittern*, per dare soccorso a 4 cannoniere siciliane attaccate dalla costa presso Pentimele con artiglierie da campagna e arenatesi. Il *Delight* si arenò per una libeccciata e assalito dai francesi si arrese dopo due ore di combattimento contando 20 morti,

²⁷ *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, cit. pp. 128-132.

²⁸ Ivi p.135.

tra cui il capitano Setcombe che era salito a bordo con lo scopo di disincagliare l'imbarcazione²⁹.

Il 10 febbraio, come previsto, Ganteaume salpò da Tolone per riunirsi con i vascelli di Rochefort ma a causa di un fortunale due navi onerarie tornarono indietro e si perse anche il contatto con la retroguardia, comandata dal contrammiraglio Cosmao. In una nuova lettera al Re di Napoli, datata 15 febbraio, Napoleone confermava di aver inviato la flotta a Corfù ma pareva non aver affatto rinunciato ad attaccare la Sicilia:

«Mon frère, mon escadre est partie de Toulon le 10 février, à dix heures du matin, sous les ordres de l'amiral Ganteaume, forte de deux vaisseaux à trois ponts, de 8 vaisseaux de 80 et de 74, de plusieurs frégates et bricks, et de 3 grosses flûtes chargées d'artillerie et de munitions de guerre pour Corfou. Le 10, à six heures du soir, elle était hors de vue, filait vent arrière; et il est probable que le même coup de vent l'aura menée au delà du cap Bon. Je vous ai écrit le 7 février, c'est aujourd'hui le 15; ainsi vous aurez probablement reçu ma lettre au moment où je parle. Je vous disais que Ganteaume irait sans doute à Corfou, c'est effectivement ce qu'il a fait Je vous recommande les dispositions contenues dans cette lettre du 7, pour que ce qui se trouve à Brindisi, Otrante, destiné pour Corfou arrive dans cette place. Envoyez-y aussi tout l'argent que vous pourrez; n'épargnez rien, et qu'il y ait 6 mille hommes, Français, Italiens et Napolitains dans la seule île de Corfou. Je vous ai écrit par cette même lettre sur l'expédition de Sicile. De Reggio à Corfou, il n'y a qu'un pas; et si les Anglais n'ont pas plus de 4 ou 5 mille hommes en Sicile, comme on l'assure, l'expédition de Reggio, pour s'emparer sur le champ du Phare, peut être facilement entreprise, et, par suite, vous deviendrez maître de la Sicile. Le ministre de la marine a dû vous écrire depuis, et vous envoyer même un officier. J'attends avec impatience de vos nouvelles, et je compte sur votre activité dans cette circonstance importante. Je compte que l'expédition de Reggio réussira; mais enfin préparez toujours vos moyens à Naples. J'attends d'autres escadres»³⁰.

La conquista della Sicilia per Napoleone restava un'opzione sempre applicabile, tuttavia non è da escludere l'ipotesi che tutta l'operazione fosse probabilmente soltanto un grande diversivo, all'insaputa dello stes-

²⁹ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie nelle guerre napoleoniche...* op.cit. p.552.

³⁰ *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, Perrotin Libraire-Éditeur, Parigi 1854, Tomo IV, pp.144-145.

so fratello dell'Imperatore, per distogliere l'idea di un attacco nemico a Corfù.

Intanto il 17 febbraio finalmente veniva conquistata Scilla. Qualche giorno prima, l'11 febbraio, gli inglesi avevano provato ad evacuare la popolazione civile (che l'8 aveva respinto da sola un attacco francese alla città bassa), ma una delle barche del convoglio, dopo aver passato il grande scoglio di Scilla fu affondata a Cannonate, contando 50 vittime. Il 17 febbraio, protetta dalle lance dello *sloop Electra*, la guarnigione inglese poté imbarcarsi lasciando definitivamente la fortificazione³¹.

Subito dopo il Re di Napoli si attivò per portare a termine le operazioni pedepedeutiche allo sbarco in Sicilia. In una lettera appunto del 22 feb-



Julien-Marie Cosmao-Kerjulen (1761-1825)

braio, senza che a Napoleone fosse stata data notizia della presa di Scilla (notizia inviata all'imperatore qualche giorno dopo), Giuseppe riferiva a Napoleone di aver radunato 10.000 uomini a Reggio e 8.000 a Napoli e di non avere in quel momento alcuna notizia della flotta di Ganteaume³².

Intanto il 19 febbraio l'ammiraglio Ganteaume aveva raggiunto Corfù con 6 vascelli e 2 fregate mentre Cosmao, rimasto indietro per le condizioni metereologiche, l'attendeva con 4 vascelli, una corvetta e una nave oneraria, nel Canale d'Otranto, per poi approdare a Taranto e mandare un corriere a Napoli per chiedere notizie di Ganteaume. Nel frattempo il Re di Napoli, appresa della presenza della flotta francese a Corfù, avvisò l'Imperatore, e supportò Cosmao affinché rifornisse anche lui Corfù come previsto da Napoleone.

³¹ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie nelle guerre napoleoniche...* op.cit., p. 553.

³² *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, op. cit. pp.156-157.

Cosmao però decise di restare a Taranto, non essendoci notizie della squadra che si trovava a Corfù. In una lettera dell'8 marzo, in un momento in cui non aveva più notizie di Ganteaume, Giuseppe scrisse al fratello «*Je regarde aujourd'hui l'expédition de Sicile comme manquée*»³³. In un'altra lettera del 10 marzo tornava a prendere in considerazione l'ipotesi di attacco alla Sicilia con qualche variante, cioè radunando 12.000 uomini da imbarcare a Taranto, evitando il blocco navale inglese:

*«Je pense, Sire, que si les forces de l'ennemi ne nous permettent pas d'exécuter le passage du détroit, Votre Majesté ne doit pas craindre que son escadre soit bloquée à Tarente. Il me paraît que si cet événement arrivait malgré nous, il faudrait réunir à Tarente 12 mille hommes, les tenir prêts à être embarqués, et après le premier vent qui obligerait l'ennemi à quitter le blocus de Tarente les jeter entre Catane et Messine, tandis que le Phare serait toujours menacé par les troupes qui sont à Reggio»*³⁴.

Napoleone da parte sua accusò Cosmao di aver ritardato le operazioni di almeno otto giorni³⁵ poiché aveva deviato verso Taranto invece di raggiungere anche lui Corfù. Il 29 marzo l'Imperatore informò il Re di Napoli sull'opinione dell'ammiraglio Ganteaume, che si dimostrava pessimista a causa del tempo perso, ormai venti giorni rispetto a quanto previsto. Tuttavia Napoleone in quel momento pensava di usare per la spedizione in Sicilia anche altre navi provenienti da altri porti:

*«Il faut avouer que l'amiral Ganteaume a été horriblement contrarié par les temps, puisqu'ils lui ont fait perdre vingt jours, pendant lesquels on aurait pu faire tant de choses; mais cela nous sert toujours de preuve de ce que nous pouvons faire. J'ai dix vaisseaux à Flessingue; j'en ai à Brest; j'ai une nouvelle escadre à Rochefort et à Lorient. Il faudrait me faire connaître, d'une manière plus précise, de quelle manière est fortifié le Phare»*³⁶

Nel frattempo Collingwood appresa dell'uscita in mare del nemico, era salpato con 15 vascelli, e non trovatolo nel golfo di Napoli, dove si aspet-

³³ Ivi, p. 202.

³⁴ Ivi, pp. 203-204.

³⁵ «*Si le contre amiral Cosmao avait été plus intelligent, il aurait épargné à l'amiral bien des inquiétudes, et on n'aurait pas inutilement perdu huit jours*». (Lettera di Napoleone a Giuseppe del 19 marzo 1808). Ivi, p. 212.

³⁶ Ivi, p.221.

tava che imbarcasse uomini per attaccare la Sicilia, lasciati 4 vascelli a Palermo, cominciò a girare intorno all'Isola per poi dirigersi verso Taranto, dove probabilmente avrebbe imbottigliato il nemico se lo avesse trovato³⁷. In una lettera del 4 aprile indirizzata a *Lord Radstock* il comandante della flotta britannica descriveva la ricerca delle navi nemiche e il desiderio di arrivare ad una battaglia navale con i francesi:

«I have great satisfaction in telling you that I think I have a fair prospect of having a battle with them soon. The Rochefort squadron came into the Mediterranean on the night of the 26th January. I never heard of them until the 22d of February, nor had any certain account where they were till yesterday. They joined, it seems, the Toulon ships, and with them sailed to Corfu. I do not understand this movement to have had any object but that of drawing our fleet up thither. I had sought them at Naples, and sent frigates every where to discover them; but no intelligence is now to be depended on except that which is obtained by our own ships meeting them. I expected to have found them at Tarentum, with an armament to proceed against Sicily; but when I went thither, not a ship was there. After refitting at Corfu, before I was certain they were there, they sailed, and three days since were seen going down the Mediterranean; I apprehend to Minorca, to join the Spaniards. From all quarters I hear that their object is the reduction of this island, and have, therefore, little doubt that I shall before long find them, and find them confident of their own strength, and therefore in no haste to go off. Sir Richard Strachan, having pursued them to this station, makes the fleet strong enough for any thing, but Sicily itself is as weak as can be»³⁸.

Riuscito a sfuggire alla ricerca della flotta inglese, Ganteaume rientrò a Tolone il 10 aprile. L'episodio dimostra come la flotta britannica di fatto tenesse in scacco quella Francese, che evitò lo scontro e rientrò alla propria base di Tolone; è chiaro anche come ancora nel marzo 1808 Giuseppe Bonaparte manifestasse apertamente la volontà di attaccare la Sicilia considerando ancora non sfumato il piano originario. Il Re di Napoli comunicò il 14 aprile all'Imperatore di aver appreso che gli inglesi avevano portato in Sicilia almeno 5.000 uomini e portato le loro forze terrestri

³⁷ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie...* cit., p. 554.

³⁸ *A selection from the public and private correspondence of Vice-Admiral Lord Colingwood; interspersed with memoirs of his life in two volumes, 2nd edition*, James Ridgway, Londra 1828, vol. 2 pp. 111-114.

sull'Isola a 14.000 unità³⁹, l'attacco alla Sicilia sfumava nuovamente. Il 29 maggio lo stesso Collingwood considerava ormai cessato il pericolo: «*I consider Sicily as relieved for the present from the danger which seemed to impend over her when the enemy's squadron approached*»⁴⁰

3. La Sicilia come diversivo

Occorre rilevare come nel breve regno di Giuseppe Bonaparte la marina da guerra Napoletana rimase pressoché inattiva. Una volta che Capri nel maggio 1806 era caduta in mano inglese vi furono soltanto da segnalare due falliti tentativi di riconquista ad opera della marina del Regno di Napoli: il primo nel marzo 1807 e il secondo nel maggio 1808⁴¹. Giuseppe Bonaparte infine fu, com'è noto, chiamato sul trono di Spagna e Napoleone si risolse a mandare a Napoli il cognato Gioacchino Murat che prese i poteri il 15 luglio 1808. L'impresa legata al nuovo sovrano fu appunto la conquista di Capri, da lui fortemente voluta e realizzata nell'ottobre del 1808⁴². Lo strascico di polemiche tra Napoleone e Murat subito dopo la presa di Capri circa i meriti delle truppe murattiane e quelli dei soldati francesi; l'eccessivo peso dato da parte del Re di Napoli alla pur importante, ma limitata, conquista; la conseguente presa di posizione di Napoleone che portò la stessa stampa Napoletana a ridimensionare quanto avvenuto; l'ovvio silenzio nella stampa e nella propaganda inglese⁴³, sono tutte concause dell'atteggiamento tenuto successivamente dal Re di Napoli, tendente a voler realizzare con spirito di rivalse un'azione di più vasta portata paragonabile alle grandi vittorie di Napoleone. Tale azione non poteva essere altro che la conquista della Sicilia, impresa non realizzata dal precedente sovrano di Napoli e che lo stesso Imperatore aveva rinviato.

³⁹ *Mémoires et correspondance politique et militaire du Roi Joseph*, op. cit. p. 224.

⁴⁰ *A selection from the public and private correspondence of Vice-Admiral Lord Collingwood*, op.cit., p.136 Lettera a W. Drummond.

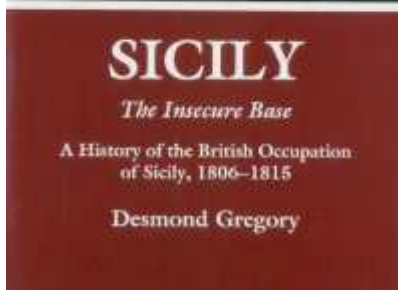
⁴¹ Cfr. Radogna, *Storia della Marina Militare delle Due Sicilie (1734-1860)* op.cit. p.62.

⁴² Sulla genesi, la pianificazione e l'attuazione della conquista di Capri Cfr. V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri., *Le Due Sicilie*, .cit., pp. 565-589.

⁴³ Cfr. Ivi. p. 587-589.

Appare chiaro però come Napoleone abbia assecondato questo progetto del cognato, soltanto come un diversivo per tenere impegnati gli inglesi e impedire l'invio di nuove truppe in Portogallo proprio mentre avanzava su Madrid. In effetti l'Imperatore aveva potuto constatare che l'unico vantaggio militare della presa di Capri fosse stato quello di distogliere almeno una divisione inglese dal fronte della Catalogna⁴⁴. Murat, che credeva realmente al progetto, immaginava di sbarcare a Trapani o Palermo con l'ausilio della flotta di Tolone, oppure di conquistare Capo Peloro con l'ausilio delle navi cannoniere, senza nemmeno prendere in considerazione in questa fase l'ipotesi di attaccare Messina⁴⁵.

Fino alla fine dell'anno 1808 Napoleone appoggiava ancora apertamente tali progetti, considerandoli principalmente un diversivo ma proba-



bilmente non trascurando la possibilità remota di un colpo di mano in Sicilia. In una lettera al ministro della marina, 28 novembre 1808 scriveva:

«Monsieur le vice-amiral Decrès, l'escadre de Toulon doit tenter la conquête de la Sicile. Elle se compose de 15 vaisseaux de ligne, dont 3 à trois ponts, 8 frégates, plusieurs corvettes et transports; elle peut porter 17 à 18.000 hommes. Les chevaux seraient embarqués de la campagne de Naples, ce qui économiserait l'espace, l'eau etc. Murat réunirait 20.000 hommes à Scylla avec des felouques canonnières, etc. D.C. a toujours pensé que la Sicile peut être abordée par une expédition de flotille, qui préparée à terre sur les plages de Scylla, Fafacuma, s'emparerait par un

coup de main imprévu, dans une de ces occasions fréquentes où l'ennemi repoussé du détroit par un vent du nord, qui empêche même de sortir de

⁴⁴ V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri., *Le Due Sicilie*, cit., p. 590.

⁴⁵ *Ibidem*.

Messine, au besoin de trois ou quatre jours, pour remonter jusqu'au phare»⁴⁶.

Ipotizzava quindi il reimpiego della flotta di Tolone che circa sei mesi prima era rientrata, di fatto sfuggendo all'inseguimento dei vascelli britannici. Il numero degli uomini impiegati nello sbarco era nettamente superiore a quello previsto dai piani precedenti, a causa dei rinforzi che nel frattempo gli inglesi avevano mandato in Sicilia, ed è chiaro che per quanto riguarda gli uomini che Murat avrebbe dovuto riunire presso Scilla, che il loro trasporto mediante legni sottili dovesse avvenire soltanto quando le condizioni atmosferiche avessero bloccato le navi in difesa dello Stretto, non era quindi possibile prevedere un giorno o una data precisa ma doveva necessariamente aspettare il momento adatto. Di conseguenza tutti gli uomini, compresa la flotta di Tolone, sarebbero dovuti rimanere in attesa di un ordine. Appare inverosimile come una tale forza, (si parla di almeno 37000 uomini, oltre all'intera flotta di Tolone, ai cavalli, alle artiglierie, alle munizioni, ai rifornimenti alimentari ecc.) considerate le condizioni dello scenario bellico, potesse restare paralizzata in attesa del momento propizio che poteva arrivare dopo molto tempo. Che Napoleone infine non fosse ancora convinto, lo dimostra una nuova lettera sempre indirizzata al ministro della marina l'8 gennaio 1809, in cui afferma che l'incarico dato a Murat di cominciare a organizzare delle navi da trasporto sulla costa calabrese aveva delle finalità precise:

«J'ai deux buts, d'abord de voir si cette expédition est réellement praticable, et puis faire une diversion aux forces anglaises, et leur donner le change sur une destination plus importante que je suis dans l'intention de donner à mon escadre de Toulon»⁴⁷.

Alla fine evidentemente la spedizione non fu ritenuta fattibile e prevalse il secondo obiettivo, cioè quello di utilizzare il pretesto di un possibile attacco alla Sicilia come diversivo sempre valido per distogliere forze inglesi rimaste sull'Isola, dai fronti che più erano ritenuti importanti da Napoleone. Vi era stato in definitiva un ulteriore rinvio *sine die* della

⁴⁶ *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine, depuis 1804 jusqu'en avril 1815. Extraite d'un portefeuille de Sainte-Hélène*, Tomo II, Delloye et Vor Lecou Libraires- Editeurs, Parigi 1837, p.23.

⁴⁷ *Correspondance de Napoléon avec le Ministre de la Marine*, op.cit., p.25.

spedizione, con la decisione di concentrare le energie su altri obiettivi, esattamente come era già accaduto per il progettato sbarco in Inghilterra.



Roast-beef and French soup

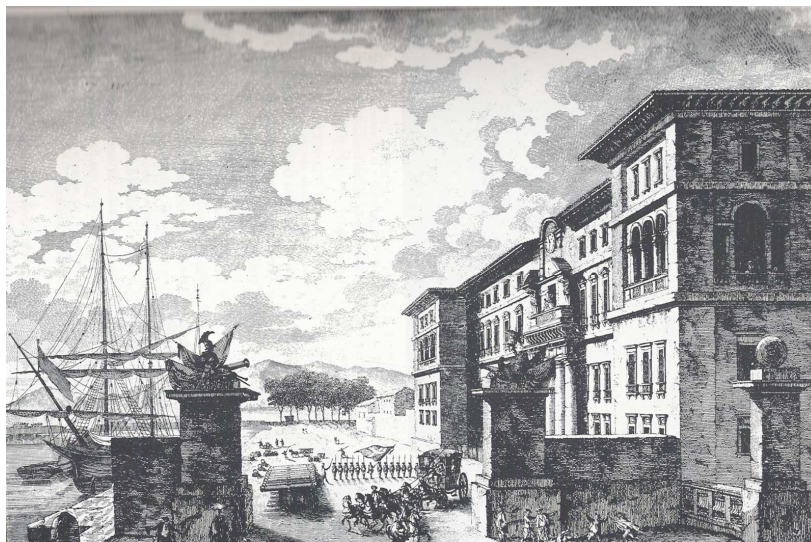
4. Conclusioni

Finora, nella ricostruzione dei fatti fin qui esposti, si sono dati come per già conosciuti da parte di chi legge altri eventi che nel complesso panorama bellico si intrecciano e si sovrappongono a quanto sottolineato. Non si vuole in alcun modo considerare la storia del progetto napoleonico di conquistare la Sicilia come slegata dalla restante storia europea e mediterranea. Come già visto, nello scacchiere della guerra lo sbarco in Sicilia fu una mossa che almeno nella sua preparazione, servì a tenere in qualche modo impegnato il nemico in quell'area del Mediterraneo. Il continuo sforzo di Napoleone tendente ad avere un completo dominio continentale, bilanciato dall'impossibilità di avere una supremazia marittima, portò a rinunciare a due grandiosi progetti di sbarco in Inghilterra ed in Sicilia, e si esaurì in coincidenza con la completa affermazione marittima inglese. L'episodio del rifornimento di Corfù fu una delle ultime volte in cui una squadra francese riuscì in qualche modo a sfuggire al

controllo del nemico, sebbene di fatto fosse stata pesantemente condizionata nei suoi spostamenti. Dopo il 1808 tutti i porti che ospitavano le squadre francesi, o dei loro alleati, furono progressivamente controllati e di conseguenza bloccati: delle vedette li sorvegliavano da vicino mentre le squadre erano al largo, pronte ad intervenire.

Anche la guerra di corsa produsse pochi risultati senza il supporto delle squadre francesi, se si considera che le perdite britanniche dal 1803 al 1814 ammontano a 2544 unità, cioè a solo il 2,5% delle navi inglesi. I corsari senza il supporto di una flotta, non potevano quindi incidere sui traffici navali britannici, in quanto i convogli erano sempre scortati. Furono proprio i traffici commerciali navali che permisero all'economia inglese di restare fiorente, nonostante il «blocco continentale» imposto da Napoleone. Anche al di fuori del Mediterraneo, nelle colonie, la supremazia marittima fu fondamentale. Tornando alle acque dello Stretto di Messina, è significativo rilevare come ogni piano di sbarco in Sicilia sfumò man mano che andava affermandosi il completo controllo navale da parte britannica. L'attraversamento dello Stretto non era evidentemente paragonabile a quello di un fiume, come si era erroneamente creduto da parte francese; bisognava conoscerne le coste e le correnti; era necessario avere contezza delle difese nemiche, costiere e navali. Devono essere considerati anche altri elementi che contribuirono a bloccare i piani napoleonici, come ad esempio l'ostilità della popolazione alla presenza francese, manifestatasi nelle insorgenze popolari in Calabria; il mancato possesso di Scilla proprio nel momento in cui forse sarebbe stato più propizio lo sbarco; il ritardo della retroguardia della squadra di Tolone, che rallentò quanto già programmato. Si tratta di cause che non vanno ricercate solamente in ambito militare, tattico o strategico, ma ad esempio anche in quello sociale o socio-religioso (come nel caso delle insorgenze), senza trascurare neanche i fatti non prevedibili, come le avverse condizioni atmosferiche, fondamentali per chi naviga. Napoleone, certamente non convinto fino in fondo sulla fattibilità dell'impresa, utilizzò infine i preparativi allo sbarco in Sicilia come metodo per distogliere nemici dai fronti continentali, e continuò a farlo anche quando Re di Napoli fu Gioacchino Murat, nonostante quest'ultimo avesse seriamente preso in considerazione l'impresa dirigendone personalmente i preparativi. Napoleone aveva tuttavia dato limitazioni tali da rendere di fatto irrealizzabili

le intenzioni di Murat ⁴⁸. Infatti dette al Re di Napoli il comando dell'*Armée de Naples* nella sua qualità di Maresciallo di Francia, quindi subordinato gerarchicamente allo stesso Imperatore. Inoltre due terzi delle forze che infine furono raccolte sulla sponda calabrese dello Stretto erano francesi, e Murat poteva disporre soltanto del contingente del Regno di Napoli⁴⁹. Infine Gioacchino Murat tentò lo sbarco, senza un reale sostegno di Napoleone e fallendo ogni risultato concreto, nel settembre 1810⁵⁰. Quest'ultimo tentativo, al di là di ogni posizione propagandistica, che in quel momento si mostrava utile alla *psy-war*, dimostra come alla fine Murat per il completamento di questa impresa fu lasciato solo dall'Imperatore, e che senza il controllo navale dello Stretto non si potesse ambire a sbarcare con successo sulle rive nemiche.



Messina, Palazzo Reale

⁴⁸ Cfr V. Ilari, P. Crociani e G. Boeri, *Le Due Sicilie nelle guerre napoleoniche...* op.cit., pp.607-608

⁴⁹ A sua volta formato per due terzi da francesi (guardia reale e corsi).

⁵⁰ Sulla preparazione e sul tentativo fallito di conquista della Sicilia nel settembre 1810 si rimanda ad un mio lavoro in questo momento in via di pubblicazione, scritto in collaborazione con Armando Donato, in cui un capitolo è dedicato alla ricostruzione dello sbarco del 1810: A. Donato e A. Teramo, *La fortificazione della piazza di Messina e le Martello Tower*, BAR International series, Oxford, in corso di stampa.