

Attività S.I.S.M.

Ha avuto luogo - come previsto - il giorno 23 settembre, il Convegno sulla Storia dello spionaggio a Biella.

Hanno partecipato, per quanto riguarda la S.I.S.M., alla Tavola Rotonda il Presidente Ilari e, in qualità di relatori il V/ Commissario Petrolo, la Prof. Pasqualini, il Prof. Brian Sullivan (dell'Università di Yale), il Prof. Santoni, il Comandante Tani, e - non previsto - il Ten.Col. Cappellano dell'Ufficio Storico dello S.M.E., intervenuto a proposito del suo volume pubblicato dal Museo Storico Italiano della Guerra in collaborazione appunto con l'Ufficio citato (*L'I.R. Esercito A.U. sul fronte italiano 1915-1918 dai documenti del Servizio Informazioni dell'E.I.*), tutti coordinati dal Prof. Gabriele.

L'iniziativa, che ha riscosso notevole interesse negli ambienti culturali della Città, si è svolta sotto la Presidenza del dr. Tomaso Vialardi di Sandigliano, validamente coadiuvato dal dr. Carlo Rastelli e che ringraziamo vivamente a nome dei Soci.

Pubblicazioni :

La marine italienne de l'Unité à nos jours. A cura di Michel Osteng, Commission française d'Histoire Militaire, pp. 316, Economica, 47 rue d'Hericart 75015 Parigi, € 30.

A dire il vero, il volume non esamina tutti i 145 anni della Marina Militare italiana, ma si arresta, per considerazioni comuni alla storiografia d'oltralpe, agli anni '60. Pure, è un grosso merito dei diversi autori coordinati da M. Osteng se si è riusciti a condensare l'attività di quella - che quando non imperava il *politically correct* - era chiamata la Marina da Guerra italiana in un numero di pagine relativamente piccolo. Il volume si compone di una breve prefazione, redatta da Alberto Santoni e di un capitolo sull'attività dal 1860 al 1900 (Mariano Gabriele); Ezio Ferrante ne ripercorre l'attività durante la Grande Guerra, seguito nuovamente da Santoni che ne illustra la politica e le strategie negli anni Trenta. Il contributo di Michel Osteng riguarda le scuole navali fra le due guerre, mentre il nostro Presidente onorario Raimondo Luraghi ne esamina le vicende durante la seconda guerra mondiale. Quindi, Mattea Paola Battaglia si occupa della Marina francese e di quell'italiana agli albori della guerra fredda, mentre Pierpaolo Ramoino conclude il lavoro con un saggio relativo agli anni 1950-60 ed alle funzioni di "retrovia" della nostra Marina in ambito NATO.

Gli Autori si sono impegnati a fondo, rievocando luci ed ombre della nostra politica navale. Si esordisce offrendo un quadro abbastanza completo dello sviluppo della flotta dopo la deludente prova di Lissa e del suo successivo divenire, come preconizzato da Pacoret di S.t Bon, "una Grande Marina". E in effetti, mai la Marina italiana fu così potente come intorno al 1890, terza nel mondo dopo Gran Bretagna e Francia. Molto spazio è dedicato alla Grande Guerra ed alla ondivaga politica navale ed alle strategie del periodo fascista nonché alle reazioni della Gran Bretagna a

certe iniziative che mettevano in pericolo la sua supremazia nel bacino Mediterraneo. Non si trascurano poi, in un altro esauriente saggio, gli sforzi con i quali si cercò, fra le due guerre, di promuovere l'istruzione marinara in genere, migliorando e perfezionando le Scuole navali, dagli istituti nautici all'Accademia di Livorno all'Istituto di Guerra Marittima, dai premilitari ai corsi di Stato Maggiore. Il tutto nel quadro della riforma dell'Educazione Nazionale promossa da Giovanni Gentile e con particolare attenzione all'*iter* formativo degli ufficiali. La parte centrale dell'opera si occupa della Regia Marina durante la Seconda Guerra Mondiale. Si vengono qui a sfatare - se ce ne fosse ancora bisogno - i tanti luoghi comuni tendenti ad addossare gli insuccessi del 1940-43 al ritardo nell'adozione del *radar*, alla mancanza di portaerei ed alla carenza di nafta, mentre altre erano le nostre gravi insufficienze: principalmente, l'inefficacia e l'imprecisione delle grosse artiglierie unite alla mancanza di munizionamento a vampa ridotta per il combattimento notturno (Tsushima non aveva insegnato alcunché) e l'inadeguatezza delle prestazioni dei sommergibili e relativi siluri. Perfino le portaerei, in una guerra di traffico come quella nel Mediterraneo, non avevano quell'importanza di cui si favoleggia (gli ammiragli furono sempre contrari a quel tipo di navi a parte qualche ripensamento durante la breve campagna etiopica). I piani di guerra avevano inoltre una connotazione difensiva ed invitavano a giocare di rimessa, in barba alle disposizioni di Mussolini di agire offensivamente dappertutto. Fatali furono - oltre la mancata neutralizzazione di Malta da attuarsi con assoluta priorità - anche la mancanza di cooperazione aeromarinara, le inadeguate modalità d'impiego dell'arma subacquea, ma, soprattutto, la scarsa aggressività dei nostri vertici rispetto a quella dimostrata, ad esempio, dagli ammiragli nipponici. Circa i supposti traditori - che forse ci saranno anche stati, come in tutte le guerre a carattere ideologico - non esistono esaurienti prove al riguardo: i danni principali furono dovuti alle intercettazioni dei messaggi ed alla decrittazione di buona parte di essi. Unici, seppur limitati successi, si ottennero grazie ai mezzi insidiosi, come già era avvenuto nella Grande Guerra dove tali azioni compensarono, in parte la perdita di tre corazzate, per non dire di numerose altre unità. E solo Rizzo e Paolucci riscattarono la mancanza di iniziativa dell'intera flotta.

Si rammenta che, dopo le prime importanti operazioni navali, tra le quali la scorta ad un importante convoglio diretto in Libia con l'intera squadra navale e il successivo scontro di Punta Stilo, la fortuna ci abbia voltato le spalle: il fortunato colpo inglese su Taranto e quello di Matapan diedero un duro avvertimento alla nostra credibilità. Gli ultimi relativi successi si ebbero con le battaglie della Sirte; nei successivi periodi, invece, ogni sforzo si concentrò nella logorante guerra dei convogli giudicata da Luraghi complessivamente un successo. Quest'affermazione non ci trova completamente d'accordo, in quanto alla vigilia di el Alamein, come del resto nel novembre 1941 in due momenti cruciali che avrebbero giustificato il massimo dell'impegno, non si

riuscì ad alimentare il fronte terrestre. I limitati successi dei sommergibili italiani in Atlantico nella guerra al traffico, infine, non valsero a compensare la perdita di quasi la metà dei battelli impiegati. Ricordata la conclusione delle ostilità nel modo disastroso che tutti sappiamo, altro studio prende in esame l'evoluzione dei rapporti tra la *Marine Nationale* e la flotta italiana, o meglio, quel che ne era rimasto. Tali relazioni, apertamente conflittuali fino al 1947, migliorarono allorché un ricambio dei vertici italiani ed un ammorbidimento delle posizioni francesi fecero prospettare, sotto l'egida della latinità, una rinnovata concordia fra le due marine facilitata soprattutto da consolidati nuovi rapporti di forza (quella italiana era scesa, in fatto di tonnellaggio, al 30% della ex rivale). Nondimeno, i compiti complementari loro riservati nel quadro dell'Alleanza Atlantica e la prospettiva di un possibile ruolo latino nel *Mare Nostrum*, in "amichevole" confronto con le Marine britannica e nordamericana, a causa di diverse concezioni politiche, impedirono di realizzare l'intesa. Di conseguenza, com'è puntualmente ricordato nel successivo contributo, l'Italia portò avanti, dal 1950 al 1960, quei programmi di costruzioni navali e di modernizzazione che le permisero di adattarsi autonomamente alla nuova situazione strategica. Essa fu così in grado di operare nel Mediterraneo occidentale ed orientale con le due divisioni navali, mentre ad una terza erano riservati compiti di trasporto e sbarco. Da sottolineare la circostanza che – missili a parte – le nuove unità furono tutte di ideazione e costruzione nazionale e in buona parte dotate di elicotteri. Purtroppo – e non vi si accenna – la rinuncia alla propulsione atomica ed ai missili nucleari strategici confinerà per il futuro la nostra Marina ad un ruolo di serie B.

Un giudizio sui diversi saggi qui riuniti non può essere che assolutamente positivo. Qualche svista ed una veste tipografica lontana da quelle cui la moderna editoria ci ha abituati non inficiano l'interesse che esso potrà suscitare per gli appassionati di storia navale, i quali troveranno in sole 300 pagine una esauriente sintesi di quanto la nostra Marina ha fatto nei suoi primi cento anni di vita.

Giorgio Seccia, *GAS! La guerra chimica sui fronti europei nel 1° conflitto mondiale*, Nordpress edizioni, Chiari (BS), p. 356, € 25.

Per quanto opera di un tecnico, già ai vertici dei servizi NBC dell'Esercito italiano, questo lavoro rievoca la guerra dei gas 1914-18 vista soprattutto dai protagonisti. Infatti, innumerevoli testimonianze dei suoi micidiali effetti seguono la pur doverosa introduzione dedicata ai primi teorici della nuova arma ed agli scienziati e militari che la resero possibile e la misero in atto. L'autore quindi, dopo aver preso in esame le differenti formule di aggressivi chimici prodotti dal 1915 al 1918, illustra le loro caratteristiche d'impiego. Come molti sapranno, il combattimento con i gas poteva effettuarsi sia con emissione (nubi generate da bombole), sia mediante azioni di bombardamento (concentramenti di artiglieria con l'uso di proiettili a caricamento "speciale" come si diceva allora). Si trattava tuttavia di armi di non facile

utilizzazione e talvolta pericolose anche per l'attaccante, in quanto i risultati potevano essere influenzati da diversi fattori. L'autore, il quale non trascura gli agenti nebbiogeni e fumogeni, il cui uso spesso era contemporaneo a quello dei gas, dopo averne esaminato le modalità d'impiego nelle varie fasi e sui diversi fronti di guerra, passa quindi a descrivere i più o meno efficaci sistemi di protezione individuale escogitati da entrambe le parti per ridurre gli effetti su uomini ed animali. Così, mano a mano che i gas divenivano più letali ed insidiosi, questi andavano evolvendosi, passando gradualmente dalle primitive maschere artigianali, a quelle con facciale e filtro – ancor oggi in dotazione con gli ovvi perfezionamenti - per finire con l'ottimo respiratore inglese SBR e con le tute protettive. Non mancano inoltre i riferimenti ai sistemi di allarme, essenziali nella guerra chimica per dare tempo al personale di indossare la maschera.

Un ampio corredo iconografico, costituito da rare e impressionanti fotografie, oltre che da ricostruzioni pittoriche in bianco-nero e a colori, accompagna il testo illustrando anche nei particolari i molteplici mezzi dell'attacco e della difesa. Le testimonianze raccolte, che occupano buona parte – circa 2/3 - della trattazione, provengono principalmente dai protagonisti d'ogni nazionalità, e in misura minore dai medici che curarono i gassati, dai nonché dai civili, giornalisti, letterati ed artisti che se ne occuparono o ebbero occasione di vivere quelle drammatiche vicende.

Sito web: www.storia-militare.it;

E-mail: info@storia-militare.it

C.C.P. 36083004

Società Italiana di Storia Militare

c/o Professor Virgilio Ilari, Via Bosco degli Arvali n. 32/c
00148 ROMA

Leonardo Malatesta, *Il dramma del forte Verena - 12 giugno 1915*, Temi editrice, 231 pp., giugno 2005
€ 20, illustrato.

Si tratta, a distanza di 90 anni dagli avvenimenti, di una interessante rievocazione di un episodio poco noto della nostra Grande Guerra sul fronte del Trentino. Se dissentiamo in parte da quanto scritto nella premessa dal prof. Marco Grandi, giacché a parer nostro invece assistiamo oggi ad un ritorno di interesse per quelle lontane vicende e non proprio ad una "rimozione" delle stesse, dobbiamo invece riconoscere che il volume costituisce un modello per chi voglia avvicinarsi alla storia militare e soffermarsi su un determinato evento. L'Autore, infatti, pur mantenendo un approccio scientifico dell'esame dei fatti, li inquadra nel loro contesto storico e tecnico con un linguaggio che li rende accessibili ai meno esperti in campo militare. L'opera approfondisce i retroscena della distruzione del Forte di Verena (Vicenza) e delle sue conseguenze. Con rara competenza, si descrive l'evoluzione della politica fortificatoria italiana sin dai primi anni dell'Unità, quando ci si accinse a sbarrare le vie di penetrazione ad un eventuale aggressore del nuovo Stato, avendo presente che con la guerra del 1866, si erano raggiunti confini piuttosto sfavorevoli per un'efficace difesa. Perfino dopo la stipula della

Tripla Alleanza le preoccupazioni non si attenuarono, come dimostrato dal progetto del generale Cosenz. Da allora che si intrapresero gli studi per contrastare offese provenienti dal nord-est e la "militarizzazione" del Veneto. Parallelamente si seguiva l'evolversi della fortificazioni all'estero e l'aumento di potenza e precisione delle nuove artiglierie. Per la difesa delle Alpi, emersero alla vigilia della Guerra con l'Austria gli studi del generale Enrico Rocchi e le teorie dei "fronti" e dei "forti" corazzati. Sono ricordati sia gli alti ufficiali che predisposero gli sbarramenti, sia le caratteristiche delle opere che li componevano, opere che venivano attentamente monitorato dallo spionaggio austriaco.

Allo scoppio della guerra, nella zona di operazione della 1.ª Armata, fu riservato ad alcuni di questi forti, tra i quali principalmente quello di Verena – situato tra il Garda e il Passo delle Tre Croci ed armato di pezzi da 149 in cupola ed obici da 280 - veniva considerato il migliore del sistema. Gli italiani così effettuarono, nei primi giorni di guerra, un'efficace e continua azione di bombardamento dei forti nemici, provocando addirittura la resa di qualcuno di essi. Tali risultati indussero addirittura il nostro Comando alla decisione di sfruttarne il successo. Ma la reazione austriaca non doveva tardare: l'attacco non raggiunse gli effetti sperati; quando si ripresero i bombardamenti il 12 giugno un fortunato colpo da 305 centrò una cupola del Verena provocando gravi danni ma soprattutto forti perdite. Si dovette così constatare che non solo l'opera non era alla prova dell'artiglieria pesante, ma era addirittura vulnerabile agli effetti dei medi calibri. Venne subito insediata una commissione d'inchiesta; nel frattempo i bombardamenti venivano intensificati fino alla demolizione dell'opera. Venne individuata qualche carenza nella realizzazione, ma si fu costretti soprattutto a concludere che tutte le nostre opere non solo non resistevano al 305 ma nemmeno al tiro con armi corrispondenti. Per di più come metodo di costruzione, quelle austriache apparivano migliori sotto alcuni aspetti e se decise il disarmo, utilizzando altrimenti le bocche da fuoco recuperate. Ebbe termine così la breve "guerra dei forti".

L'Autore ricorda inoltre come gli austriaci, durante la loro occupazione, abbiano attentamente esaminato le rovine del forte e come, nell'immediato dopoguerra, si sia aperto un acceso dibattito sulla fortificazione permanente, cui hanno preso parte i nostri più autorevoli esperti del settore e che fisserà le linee di sviluppo dell'incompiuto *Vallo Alpino del Littorio*. Aggiungiamo noi che le nostre opere non ebbero quasi occasione di intervenire nella Seconda Guerra Mondiale – se si eccettua lo sfortunato Chaberton vittima dei 280 francesi nel giugno 1940 – e che i criteri degli sbarramenti previsti non prevedevano armamenti superiori al 149/A, ribattezzato 149/34 ed appena migliorato nel munizionamento.

STORIA E TECNICA MILITARE IN TELEVISIONE

Forse qualcuno ricorderà la trasmissione di LA 7 STARGATE-Linea di Confine, dove fu presentata una serie di documentari su Leonardo, realizzata dalla BBC. Una delle puntate, mandata in onda nel dicembre 2002 era dedicata – tra l'altro - all'

invenzione del carro armato da parte di Leonardo Da Vinci. Il filmato presentava una ricostruzione in grandezza naturale dell'ordigno, basata su di una struttura metallica costituita da elementi a sezione quadrata, cui era applicata, invece della protezione in legno di 22 cm suggerita dall'inventore, un sottile rivestimento sempre in legno ma che non avrebbe riparato nessuno. Il veicolo era "armato" con simulacri di cannoni intorno alla sua sezione inferiore (a tronco di cono rovesciato). Veniva dimostrato *in primis* che il meccanismo a manovella che ingranava sulle ruote non poteva funzionare così come disegnato. Peraltro già dalle prime ricostruzioni gli studiosi se ne erano resi conto: perché gli 8 "huomini" potessero muoverlo, Leonardo avrebbe dovuto disegnare gli alberi a manovella (alle cui estremità sono rispettivamente montate due lanterne ingrananti con la corona a pioli di ognuna delle 4 ruote motrici), anziché dalla stessa parte, una all'interno e l'altra all'esterno di ciascuna coppia di ruote. Ciò veniva spiegato con il fatto che – non esistendo all'epoca brevetti e loro tutela – gli inventori si cautelavano diffondendo disegni con particolari errati, da rettificarsi solo in caso di eventuale committenza.

Con le opportune modifiche, tuttavia, il carro poteva marciare, e veniva infatti mostrato mentre esso lasciava l'autorimessa dove si era effettuato il montaggio ed il collaudo.

Ebbene, notizie inviatemi dal curatore del R.A.C. Tank Museum di Bovington, U.K., che partecipò all'esperienza trasmessa in televisione, confermano l'assoluta inidoneità del progetto per altri motivi. Indipendentemente dal fatto che il carro, ricostruito in modo da raggiungere un peso limitatissimo, fosse ovviamente privo di armi e munizioni, mi si informa che i cinque componenti del suo equipaggio, tutti militari del RTR e che lo azionavano a forza di braccia, dopo circa 300 metri percorsi su terreno piano e liscio (ben diverso, quindi, da qualsiasi campo di battaglia) erano esausti a tal punto da non essere più in grado di muoversi.

L'unica intuizione leonardesca si ridurrebbe di conseguenza alla scelta della sagoma a testuggine adottata nei disegni su base circolare o ellettica e la presenza di una cupola di osservazione, forma proposta, almeno in Italia, per la prima volta con il nostro progetto di carro P.43 e conservata fino ad oggi nei moderni *Main Battle Tank*. L'impiego tattico suggerito nelle scarse note che corredano il foglio del Codice Atlantico dove compaiono i due schematici schizzi, è infatti un impiego peraltro non dissimile da quello dei carri da guerra degli Ittiti, e dei loro epigoni, falcati o meno.

Forse la proposta di una biga corazzata frontalmente e sui lati, a cielo scoperto, condotta da un robusto cavallo e munita di lance – quale fu avanzata nei primi anni del 1800 dal fisico e matematico toscano Vittorio Fossombroni, nominato da Napoleone I Tenente Generale delle Truppe Toscane - sarebbe stata più realistica e di più pratica attuazione per raggiungere gli stessi scopi. Scrisse il Fossombroni che, con la disponibilità di carri del genere, una carica di cavalleria, avrebbe sgominato le fanterie avversarie neutralizzandone anche il tiro ben diretto dei loro fucili e l'azione delle baionette. Nessun dubbio che lo spessore di 2/3 di pollice delle sue pareti in legno, rivestite di ferro per non diventare troppo pesanti e curvate in modo da diminuire la vulnerabilità del carro, sarebbe stato sufficiente a proteggerne il guidatore durante l'azione. Oltre che favorire un attacco, tali carri avrebbero potuto avere anche una funzione difensiva a protezione di una eventuale ritirata.

Nemmeno questa invenzione, però, ben più artigianale e che non avrebbe presentato né alti costi né eccessive difficoltà, ci risulta sia stata mai realizzata. Si dovrà attendere il motore a scoppio, e cioè ancora un altro secolo.