

QUADERNO
2019

Tomo II

ITALY ON THE RIMLAND

STORIA MILITARE DI UNA PENISOLA EURASIATICA

TOMO II

SUEZ

A cura di Virgilio Ilari
Prefazione di Antonello Biagini e Lucio Caracciolo
Redazione di Viviana Castelli



FONDAZIONE
ROMA SAPIENZA



Società Italiana di Storia Militare
Nadir Media Edizioni

L'ITALIA PENSA LA RIMLAND



LA RIMLAND PENSA L'ITALIA

PROPRIETÀ LETTERARIA

tutti i diritti riservati:

Vietata anche la riproduzione parziale senza autorizzazione.

ma gli Autori conservano il diritto di pubblicare altrove

il proprio contributo

© 2019 Società Italiana di Storia Militare

Nadir Media Srl

ISBN 978-88-941325-9-5

Progetto grafico e realizzazione: Antonio Nacca

Stampa: Nadir Media - Roma

info@nadirmedia.it

In copertina del II tomo:

Il Faro Crispi di Capo Guardafui (wikimedia commons)

TOMO II

SUEZ

Indice

| | | |
|---|-------------|----|
| Saluto di Antonello Folco Biagini | <i>pag.</i> | 5 |
| Prefazione, di Lucio Caracciolo | “ | 11 |
| Italia. Storia militare di un’espressione geografica, di Virgilio Ilari | “ | 15 |

TOMO I

INTERMARIUM

La Porta d’Oriente (1763-1861)

| | | |
|---|---|-----|
| I «geniali della Moscovia». | | |
| La collisione anglo-russa e la chiusura della Porta d’Oriente, di Federico Moro e Virgilio Ilari | “ | 25 |
| Trieste on the Rimland, di Federico Zamparelli | “ | 45 |
| Il Regno di Napoli e la fondazione di Odessa, di Maria Sirago | “ | 57 |
| La Russia nel Mediterraneo e i rapporti con il Regno delle Due Sicilie (1774-1860), di Rosa Maria Delli Quadri | “ | 71 |
| La ducea di Nelson. La Sicilia nella politica britannica da Lord Bentinck all’ammiraglio Mundy, di Gianluca Pastori | “ | 81 |
| Uno scippo di Clausewitz e lo spettro di Tauroggen, di V. Ilari | “ | 93 |
| La British-Italian Legion che doveva andare in Crimea e finì in Argentina, di V. Ilari | “ | 97 |
| Carlo Catinelli. Se a fare l’Italia fosse stata l’Austria, di V. Ilari | “ | 109 |
| I Veneziani alla Battaglia delle Piramidi, l’Ammiraglio russo che si abbeverò a San Pietro e il busto di Suvorov liberatore d’Italia, di V. Ilari | “ | 117 |
| La politica mediterranea italiana e la Russia dal Risorgimento alla Grande Guerra di Antonello Battaglia | “ | 127 |

Noi credevamo (1863-1943)

| | | |
|---|---|-----|
| I filelleni italiani. I volontari negli anni della rivoluzione greca, di Stathis Birtachas | “ | 139 |
| <i>Olasz Légió</i> . La Legione italiana in Ungheria (1849), di László Pete | “ | 151 |

| | |
|--|----------|
| La Legione Ungherese in Italia (1848-1867), di Andrea Carteny | pag. 163 |
| Quando Marx parlò male di Garibaldi. L'appoggio italiano all'insurrezione polacco-lituana del 1863, di Alessandra Visinoni | “ 177 |
| Lettere Slave. Mazzini e la questione d'Oriente, di Donato Tamblé | “ 187 |
| A Occidente dell'Estrema Sinistra. L'uso politico delle <i>Lettere Slave</i> nelle crisi balcaniche del 1877 e 1911 e contro il Patto di Monaco, di Virgilio Ilari | “ 199 |
| Ricciotti Garibaldi and the last expedition of the Italian Garibaldini volunteers to Greece (1912), by Stathis Birtachas | “ 207 |
| Le missioni dei carabinieri a Creta e in Macedonia, di Ferdinando Angeletti | “ 223 |
| La cooperazione italo-russa a sostegno della Serbia, di Giorgio Scotoni | “ 231 |
| La Conferenza interalleata di Roma del gennaio 1917, di Mariano Gabriele | “ 243 |
| Geography as an Aid to Strategy, di Simone Pelizza | “ 253 |
| Legioni Redente. I malriposti calcoli geopolitici dell'Italia 'liberatrice di (alcuni) popoli oppressi', di Marco Cimmino e Virgilio Ilari | “ 269 |
| Gli Italiani alla <i>Churchill's Crusade</i> . I Corpi di spedizione in Murmania e Siberia (1918-1919), di Giuseppe Cacciaguerra e Paolo Formiconi | “ 289 |
| Adriatico a stelle e strisce (1918-1923), di Andrea Perrone | “ 307 |
| «Gott schützte Österreich!» La protezione militare dell'Austria fino all' <i>Anschluss</i> , di Giovanni Punzo | “ 323 |
| L'Italia e il revisionismo ungherese, di Balazs Juhász | “ 333 |
| Manfredi Gravina Alto Commissario della SdN nella Città Libera di Danzica (1929-32), di Cesare La Mantia | “ 343 |
| Un romanzo diplomatico. Mario Roatta addetto militare a Varsavia, di Francesco Fochetti | “ 361 |
| La cooperazione aeronautica italo-sovietica (1921-1939), di Giuseppe Ciampaglia | “ 373 |

| | |
|---|----------|
| La cooperazione navale italo-sovietica tra le due guerre, di Pier Paolo Ramoino | pag. 385 |
| Una <i>realpolitik</i> culturale e commerciale. Il cinema nelle relazioni italo-sovietiche fra le due guerre, di Stefano Pisu | “ 395 |
| La Russia nel Bimillenario Augusteo del 1937-38. La geopolitica imperiale dell’Istituto di Studi Romani, di Enrico Silverio | “ 405 |
| I rapporti tra il PCI e il PC Sloveno nel quadro dell’Internazionalismo Comunista (1939-1948), di Marina Cattaruzza | “ 411 |
| La Croazia nella strategia italiana di dissoluzione della Jugoslavia, di Alberto Becherelli | “ 423 |
| Redenti loro malgrado. Sloveni e croati dal Regio Esercito alle Prekomorske Brigade della NOVJ (1920-1945), di Piero Crociani | “ 433 |
| I partigiani sovietici in Italia, di Marina Rossi | “ 453 |
| Partigiani italiani in Bielorussia, di Tatiana Polomochnykh | “ 463 |
| «talk to Russia but keep sanctions, Nato tells Italy» | |
| La tesi di Montemaggi sull’operazione “Olive” e l’origine italiana della Guerra fredda, di Giorgio Scotoni | “ 467 |
| Italy, The Allies and Balkan Security, 1947-1953, by Eric Robert Terzuolo | “ 481 |
| Il sabotaggio dei piani alleati per l’Albania L’Italia e l’operazione BGFriend/Valuable, di Settimio Stallone | “ 493 |
| Un successo italiano. L’Operazione Alba, di Settimio Stallone | “ 505 |
| Ritorno in Oltremare Le missioni italiane e la vendita di armi nel Rimland (1979 – 2017), di Ferdinando Angeletti | “ 515 |
| L’Italia e le sanzioni alla Russia, di Antonino Ali | “ 527 |
| Tra Oriente e Occidente. Per una geostoria del diritto italiano, di Ignazio Castellucci | “ 535 |

TOMO II

SUEZ

L'Italia della Peutingeriana

| | |
|---|---------|
| Sull'Istmo di Suez e sul Commercio Orientale. Memoria bibliografica (1869), di Cesare Correnti | pag. 15 |
| London Connection. L'unità italiana, il controllo inglese di Suez e la fondazione della SGI, di Andrea Perrone | “ 27 |
| Il Cavo Mediterraneo. L'Italia piattaforma del telegrafo imperiale, di Cosmo Colavito | “ 39 |
| La Valigia delle Indie. Politica, ambizioni e affari dell'Italia post-unitaria, di Massimiliano Italiano | “ 51 |
| Prima di Lawrence: La missione segreta della R. Marina in Mar Rosso 1912 per far insorgere gli arabi contro il governo Ottomano, di Claudio Rizza | “ 67 |
| Mare Nostrum. Il “grande spazio” del fascismo. Un esercizio di metodo geopolitico, di Edoardo Boria e Ugo Gaudino | “ 79 |
| L'Impero come eversione dell'ordine di Versailles. La riflessione di Carlo Costamagna (1935-36), di Enrico Silverio | “ 93 |
| L'Oceano Indiano e la Grande strategia italiana 1919-1942, di Fabio De Ninno | “ 105 |
| A Oriente del Mediterraneo. La Marina italiana e l'Oceano Indiano, di Ezio Ferrante | “ 117 |
| Il Canale di Suez e l'Italia. Da Cavour alla Seconda Repubblica, di Eugenio Di Rienzo | “ 129 |

Visioni d'Oriente (1917-1970)

| | |
|---|-------|
| Il Distaccamento italiano in Palestina (1917-1919), di Benjamin Z. Kedar | “ 137 |
| La spedizione italiana in Asia Minore, di Giovanni Cecini | “ 147 |
| Il protettorato mancato. L'Italia e l'Azerbaijan (1919-20), di Daniel Pommier Vincelli | “ 159 |
| Italiani nei cieli del Levante. Reduci e residuati in Grecia e Turchia, 1919-1923, di Paolo Varriale | “ 171 |

| | |
|--|----------|
| Italia e Afghanistan fra le due guerre mondiali, di Gianluca Pastori | pag. 185 |
| Un'opportunità non colta: le missioni militari aeronautiche in Medio Oriente e Asia Centrale (1936-1940), di Gregory Alegy | “ 199 |
| Il Dominio Aereo del Rimland. La proiezione geostrategica nella pianificazione della Regia Aeronautica di Basilio Di Martino | “ 213 |
| Francesco Di Martini. La resistenza italiana in AOI e il mancato appoggio all'insurrezione iraqena (1941), di Riccardo Cappelli | “ 225 |
| La «legione straniera» dell'Italia fascista, di Stefano Fabei | “ 235 |
| I rapporti militari italo-iraniani (1930-1974), di Soroor Coliaei | “ 247 |
| Le navi di Sion. Il contributo italiano alla nascita delle forze navali di Israele di Emanuele Farruggia e Gianni Scipione Rossi | “ 259 |

Nell'Estremo Oriente (1855-1946)

| | |
|---|-------|
| Il Settimo Nano. La fregata <i>Novara</i> , la spedizione austro-ungarica al Polo e il contingente austro-ungarico contro i Boxer, di Lorenzo Fabrizi | “ 279 |
| La crociera del <i>Magenta</i> in Cina e Giappone (1866), di Mariano Gabriele | “ 291 |
| Il passo dell'uscio. La Marina strumento di politica nel primo ventennio del Regno, di Mariano Gabriele | “ 301 |
| La crociera del <i>Maddaloni</i> a Singapore e Batavia (1873), di Giuseppe Cucchi e Virgilio Ilari | “ 317 |
| Salgari, Puccini e l'Oriente. Cultura popolare e formazione di un “immaginario esotico” collettivo, di Viviana Castelli | “ 329 |
| Barzini l'orientale. Cronache dall'Asia ai primi del Novecento, di Andrea Molinari | “ 339 |
| L'Ottavo Nano. L'Italia dal fiasco di San Mun alla Kaiser's Kreuzzug contro i Boxer, di Mario Romeo | “ 351 |
| L'Italia e la guerra russo-giapponese, di Antonello Biagini | “ 367 |

| | |
|--|----------|
| Garibaldi a Tsushima. Gli incrociatori corazzati dell'Ansaldo e le dreadnought russe di Vittorio Cuniberti, di Alessandro Mazzetti | pag. 381 |
| Tianjin 1901-1945. The Significance of the Italian Experience, by Maurizio Marinelli | “ 395 |
| Soft power. L' IsMEO e il Giappone (1933-43), di Enrica Garzilli | “ 407 |
| Ciano e gli aerei. La Missione Aeronautica in Cina tra industria e diplomazia (1933-1937), di Giancarlo Garelo | “ 421 |
| Le Forze Navali italiane in Estremo Oriente di Marco Sciarretta | “ 433 |
| Da Cobelligeranti ad Alleati? La Regia Marina e la dichiarazione di guerra al Giappone (1943-45), di Francesco Mattesini | “ 447 |

Nel Mare Artico (1878-onwards)

| | |
|--|-------|
| Artico. Una storia militare, di Virgilio Ilari | “ 465 |
| Un ufficiale italiano alla scoperta dell'Artico: Giacomo Bove e il 'Passaggio di Nord-Est', di Simonetta Conti | “ 477 |
| L'Italia al Polo tra storia e attualità, di Ezio Ferrante | “ 489 |
| La strategia italiana per l'Artico, di Ferdinando Sanfelice di Monteforte | “ 499 |





Veduta prospettica d'Italia dal Lombardo-Veneto.
Litografia Corbetta, Milano, 1853

Sull'Istmo di Suez e sul Commercio Orientale Memoria Bibliografica¹

del Comm. Cesare Correnti

Vice-Presidente della Società Geografica Italiana

Il commercio indo-europeo e la marina mercantile italiana a vela e a vapore. Articoli di Jacopo Virgilio, stampati in un vol. di 231 pagine. Genova, Tipografia Sociale, 1869 — *Il commercio cinese nel 1863. Cenni geografici, statistici e commerciali* raccolti da G. B. Beccari membro del Consiglio della Società Geografica Italiana. San Giovanni Valdarno, 1869. — *La questione commerciale d'Oriente, l'Italia e il Canale di Suez*. Cenni e considerazioni per cura dell'avv. Pier Luigi Barzellotti, segretario della Camera di Commercio di Firenze, e membro della Società Geografica Italiana. Firenze, Tipografia Eredi Botta, Giugno 1869 — *Bhamo's expedition, Report on the practicability of reopening the trade-route between Burma and Western China*, by captain A. Bowers R. Navy, with an appendix. Rangoon. 1869. (La spedizione inglese diretta dal Capitano Sladen compì il suo viaggio in sei mesi, dal Marzo al Settembre del 1868). — *Note par l'exploitation du cours de Cambodge par une commission scientifique française*, par M. Francis Garnier, lieutenant de vaisseau. Bulletin de la Société de Géographie Française. Février 1869. (La commissione esploratrice francese, partita da Saigon alla foce del Cambogia il 5 Giugno 1866, raggiunse il fiume Azzurro, e vi discese fino a Shanghai dove giunse il 12 Giugno 1868, dopo aver percorso 6,720 chilometri di strada senza i viaggi di deviazione). — *Die Ueberlandrouten aus Indien nach China und insbesondere die englische Expedition vom Irawaddi zur chinesischen Provinz Yünnan*. Dal giornale *Ausland*, n° 29, 30 del 17 e 24 Luglio 1869. (Le strade per terra dalla India alla Cina e particolarmente la spedizione inglese dall'Irawaddi all'Yünnan, del Dottore J. S. Kohl). — *Die indischen Eisenbahnen*. Dal giornale *Ausland* n° 80 del 24 Luglio 1869. (Le strade ferrate nell'India inglese colla specificazione degli 11 gruppi che misurano nell'insieme 5,645 miglia in-[4] glesi, e



Vincenzo Gemitto, busto di Cesare Correnti (1815-1888)

¹ (Estratto dal *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Fasc. 3°, 1869, pp. 3-12).

costarono due mila milioni di franchi). — *Der Suez Canal und seine nächste Zukunft*, Mittheilungen der K. K. geographischen Gesellschaft in Wien, XII, Band, 1869. (Il Canale di Suez e il suo prossimo avvenire. Vi si danno principalmente notizie sulla colonia austriaca all' Istmo, sulle operazioni del Lloyd triestino in Porlo Said; sulla marineria Dalmata, che si è proclamata la miglior del Mediterraneo, sulla necessità di migliorare le condizioni idrografiche di Trieste e di Fiume, e di aprir la ferrovia del Prédil affine di controbilanciare la concorrenza del Brennero intieramente favorevole a Brescia). — *Der handelspolitische Werth des Suez Canals* dai giornale *Ausland*, n° 31, del 31 Luglio 1869. (*Dell'importanza del Canale di Suez*. È l'ultima parola dell'opinione germanica che si manifesta poco favorevole al rifiorimento de' commerci orientali pel Mediterraneo. A questo proposito dà importanti ragguagli sul commercio marittimo di Brema appena inviato, e già crescente nelle Indie).

Fra poco l'Italia sarà chiamata a far un altro esperimento delle sue forze. Gran mercè che questa volta non saranno cannonate: sebbene, chi ci ripensi, potrebbe anche esser peggio. La via dell'estremo Oriente, rintoppata finquì per noi da continenti impervii alla civiltà, e da quello sterminato promontorio africano, a voltar il quale le navi europee dovevano correre un viaggio lungo più che mezzo il giro del globo, fra due mesi si aprirà dritta in fondo al nostro mare domestico, e ci passerà proprio sull'uscio. I mediterranei indiani, gli arcipelaghi equatoriali, dove si manifesta tutto di nella sua feconda esuberanza la giovinezza della terra, ci si ravvicineranno d' un tratto quattro o cinque mila miglia. Noi ci troveremo trasportati in un'altra atmosfera economica, in un'altro periodo di vita tellurica. E allora?

Più che un'avvenimento commerciale l'apertura del Canale, il quale meglio dovrebbe chiamarsi, se i fatti rispondano ai concetti, faro, o bosforo, o stretto, o euripo di Suez, pare a quelli, che hanno istinto d'avvenire, una rivoluzione cosmica. Le indagini della scienza hanno tolta via l'ostinata preconcuzione d'un livello differente dei due mari. Nessuno teme ora più il riversamento e il cozzo delle correnti pelagiche, o i ringorghi immaginati da Stephenson a petizione di Lord Palmerston. Ma tutti si domandano con ansietà ogni giorno più viva quali deviazioni, quali trabocchi, quali ristagni, la nuova strada marittima cagionerà ne' commerci del mondo, de' quali gli scambi tra manifatture e metalli d'Europa, e prodotti orientali sono sì gran parte. Tutti si domandano quale sarà la conseguenza di codesto rapido raccostamento delle tre più grandi masse di popoli, che sieno al mondo, le quali finquì hanno sempre formato come tre costellazioni separate da enormi spazi di tempo, e che ora raddoppiata la forza attrattiva sentiranno quasi l'attrito, il peso e il calore d'un'insolita vicinanza. L'Europa con trecento milioni d'abitanti, le Indie con dugentocinquanta milioni, la Cina con cinquecento milio-

ni sono veramente per numero, per tradizione, per ricchezza, [5] per rigoglio di forze la propria sede dell'umanità storica. A fronte di codesta triforme compagine di popoli e di civiltà, la giovane Australia e perfino la miracolosa America riappaiono solitudini, embrioni, colonie. Il vecchio mondo si ricostituisce e si riconcentra. La Cina e l'estrema Asia, volte a ponente, e inclinate, come direbbe Dante, contro il corso del sole, sono ricondotte a forza verso l'Europa; da Canton e da Singapore si giungerà più presto ad Alessandria che a S. Francisco di California. L'antico Mediterraneo ridiverrà per la geografia civile quello che è sempre stato per la geografia fisica, il centro della terra abitabile.

Ecco i presentimenti. Ma tutti questi miracoli saranno conseguenza del taglio dell'Istmo egiziaco? Anzi, il taglio, immaginato e condotto oramai pressoché a fine dalla immensa operosità del Lesseps, deve dirsi una conseguenza delle affinità geografiche e delle cognazioni storiche ajutate da quel lavoro secolare di attrazione, d'assimilazione, di seduzione che l'Europa ha esercitato sull'Oriente asiatico.

Il taglio dell'Istmo è nulla più che una scorciatoia, meravigliosa certamente e degna della strada, che voleasi agevolare. Ma la strada era già ideata, tracciata, cominciata, e percorsa. Vedete quello che se ne scriveva diciotto anni fa, quando l'epopea del Lesseps doveva parere un sogno anche a lui:

«A guardar le cose come ora stanno, cinque mondi umani v'ha sul nostro globo. Prima quest'Europa tanto divisa e suddivisa in apparenza, ma in sostanza vivente d'una sola vita, come quei popoli che fuori hanno la buccia rugosa e spartita a spicchi profondi, dentro un solo succhio e una sola pasta. Poi, a non parlar di quella carcassa dell'Africa, v'è l'India, la China, l'America, l'Oceania, ciascuna segregata da ogni altra parte di mondo con barriere di monti, di deserti e di mari; ciascuna bisognosa di rompere il suo guscio, di saggiare le proprie idee colle idee altrui, di vendere, di comprare, di vedere, di provare, di muoversi. L'Europa, ricca di ferro, di combustibile e di scienza, sta in mezzo a tutte come il laboratorio comune. (...)».

Ma vediamo le strade, che legano fra loro queste grandi membra del mondo umano.

«L'Europa è unita per terra all'Asia, come una testa tutta nervi, sensi e moto a un corpo grave e atticcato, dove si custodiscono le profonde scaturigini della vita animale. La via continentale del Nord, la grande strada della trasmigrazione de' popoli, è in mano alla Russia; ma interclusa verso mezzodì dal Caucaso, e dalle steppe dell'Altai va a perdersi ne' deserti siberici. Rimane perciò aperto solo l'antico e noto cammino della civiltà, il Mediterraneo, che, purgato di ogni pirateeria, solcato da infinito numero di piroscafi, popolato dalle più belle e ricche isole del mondo, frastagliato in venti golfi, riposato in cento porli famosi, promette di ridivenire il centro [6] del commercio universale. Facili e brevi sono le comu-

«All'Oriente l'antico mondo indiano; ad Occidente il nuovo mondo scopertosi da Colombo, dal quale ci dividono tremila miglia di mare. Il tragitto da Liverpool, porto occidentale dell'Inghilterra, a New-York fino al 1836 esigeva 36 giorni andando, 20 tornando a cagione delle correnti favorevoli. Dopo l'applicazione del vapore 12 giorni bastano all'andata, 10 al ritorno. Ma ancora non se ne contenta l'operosa stirpe anglo-sassone [7] che popola In due sponde doli' Atlantico : e perciò si pensa già a fare scalo in Galway, estremo punto dell'Irlanda, e ridurre il tragitto oceanico a sei giorni.

«Dietro l'India il mondo cinese, dietro l'America il mondo nascente dell'Oceania. Alla China può andarsi o per le, strade stesse che conducono all'India, oppure per la via opposta tirando, come diceva Colombo, dritto a Ponente fino a toccare l'ultimo Oriente; e perciò si dovrebbe o girare il capo Horn, o attraversare l'istmo di Panama, o sguisciar tra la costiera settentrionale d'America e i ghiacci polari: il vecchio piano di Sebastiano Cabotto. Di queste tre vie occidentali la sola utile e possibile è quella dell'istmo di Panama, il quale vorrebbe solcare con una via ferrata, o tagliar con un canale, o forare con un gran tunnel marino. Ad ogni modo o spese ingenti e lavori di più decenni;, o comunicazioni lente e costose. Ond'è che approfittando della via orientale dell'Indie, anche il commercio della China e della Polinesia farà capo a Ceilan, e di là passerà o per terra o navigando il Mar Rosso nel nostro Mediterraneo. Né paiano sogni: che già la posta inglese tiene ora questa via; e dispacci di Londra giungono a Canton in 49 giorni, e giungerebbero in meno di 70 giorni a Sydney nella Nuova Olanda, dopo aver corso lo spazio enorme di 13 mila miglia, e compiuta una navigazione, nella quale i più arditi viaggiatori del secolo passato solevano spendere un anno, e che anche oggidì con tutti i sussidi dell'arte non esige, per la via dell'Oceano, meno di 140 giorni.

«Così l'opera di Colombo e di Vasco di Gama, che avevano disorientata l'Europa e forzata la strada dell'India a passar per l'Atlantico, verrebbe ora raddrizzata dal vapore; l'Oriente sarebbe ricollocato all'Oriente, e l'Italia, rimessa ne' suoi gangheri, non riceverebbe più le merci di Bombay e di Pekino dal Capo di Buona Speranza e dallo Stretto di Gibilterra.





«Da quel che dicemmo chiaro, che, dove dal secolo XV in qua i lunghi viaggi di mare parevano più pronti, sicuri ed economici di quelli per terra, ora, mercè l'applicazione del vapore alle strade ferrate, le comunicazioni per terra riescono più rapide e più certe. V'ha però a notare, che per le grosse merci la navigazione, anche più lenta, sarà sempre più economica; che è la ragione, per cui i canali per molti casi prevalgono alle linee ferrate. Le vie marittime poi potrebbero riconquistare la loro superiorità quando si giungessi? a sciogliere compiutamente, come ora si tenta colle macchine ad elice, il gran problema di combinare il vapore e il vento, l'uno per vincere gli ostacoli delle calme e per lottare colle tempeste, l'altro per risparmiare spesa e approfittare della

forza gratuita della natura, diminuendo anche il carico del combustibile, che è il grande ostacolo delle lunghe navigazioni a vapore».

A questo vecchio preludio, cavato apposta, perchè non si creda una so [8] litaria divinazione, da un nostro libercoletto popolare, poco anche adesso potrebbesi aggiungere quanto alle idee: quanto ai fatti, un mondo di cose. I diciassette anni che corsero dal 1853 al 1869, furono grande vita spatium non solo per la vita d'un uomo, come parevano a Tacito, ma anche per la vita dell'umanità. La Turchia, che è a dire in sostanza tutta la Società islamitica, s'è rassegnata nelle mani della civiltà cristiana; l'India diviene ora veramente una provincia inglese; l'Africa niliaca e atlantica si fanno ogni giorno più regioni europee. La penisola gangotica, solcata da novemila chilometri di strade ferrate, è ormai resa permeabile e trasparente; l'insonne vaporiera già risale le valli del Bramaputra; e le grandi vie naturali dell'Irawaddi, e del Cambogia schiudono agli esploratori ed ai missionarj della civiltà le porte occidentali dell'Impero Celeste. La vera muraglia della Cina è superata ormai e abbattuta. I Russi vi hanno aperta un'immensa breccia dalle parti di tramontana e di maestro; gli Inglesi e i Francesi l'hanno succhiellata a libeccio e a mezzodi. Il nuovo Sultano dell'Yünnan schiude agli Inglesi la via di Bhamo, e una Commissione francese penetra nel cuore cella Cina occidentale oltre i confini dell'Yunnan, fino al Szutschuen, e raccoglie le più sicure notizie sul corso de' grandi fiumi, che, usciti dalla immensa selva delle Alpi tibetane, scendono alla penisola transgangetica. Il commercio cinese tra breve non avrà più

aperte le sole porte marittimo dell'estremo Oriente, ma, addomesticate le strade naturali del Cambogia e principalmente dell'Irawaddi, accessibile per ottocento chilometri entro terra, ai piroscafi, metterà capo a Saigon, e meglio a Rangun, il quale, per esser più occidentale, pare destinato a divenir lo scalo del commercio indo-cinese coll'Europa, finché la Strada ferrata, che già attraversa il massiccio della India Maggiore da Bombay a Calcutta, o si spinge fino a Dacca presso le foci del Bramaputra, non avrà potuto riascendere traverso il Tipperah, e la valle del Kiaenduaen fino al varco di Bhamo. — Allora avverrà dei due grandi promontorj indiani quello che ora s'argomenta imminente pel promontorio africano dopo il taglio di Suez. Quei trasporti, che cercano sollecitudine e sicurezza, come i viaggiatori e le merci di gran pregio e poco volume, sceglieranno le vie ferrate, e tireranno diritti pel continente dalla Cina centrale a Bombay ; il resto, che vuole il buon prezzo, e non paga troppo il tempo, continuerà a girare attraverso i labirinti della Sunda, e a voltare poscia i capi di Ceilan e del Malabar per riuscire al golfo arabico segnando in mare un immenso arco lungo più che il doppio della diritta distanza che separa per terra Canton da Bombay. L'apertura adunque dell'Istmo è un fatto preveduto, preparato, quasi a dir naturale come la maturanza d'un frutto di stagione. E però non vuolsi dar troppa importanza ai faticosi computi, che i fautori e gli avversarj del Lesseps vanno architettando per trarre dalla momentanea condizione delle cose, e dal presente movimento degli scambj, congetture fa- [9] vorevoli o sinistre sull'esito finale della grande impresa. Guardando le cose dall'alto, e a occhiate di secoli, l'India e la Cina sono spinte da una crescente forza d'attrazione verso l'Europa; e se il viaggio di mare non s'avesse a poter raccorciare, le irresistibili infiltrazioni di commercio s'aprirebbero altre vie attraverso il continente asiatico. La persuasione di codesta necessità ci spiega come l'Inghilterra, che dapprima accolse con tanta avversione la minaccia d'uno sviamento del consueto corso de' suoi commerci marittimi, a' quali con infinito studio e meravigliosa fortuna essa aveva preparato stazioni, e munimenti lungo tutte le costiere africane e nelle isole dell'Atlantico, finì coll'acconciarsi all'idea del bosforo egiziano, che aprirà un passo agevole e breve dal Mediterraneo all'Oceano indiano assicurando così la prevalenza del commercio marittimo sulle strade interne dell'Eufrate, del Oso e del Volga. — Questo è il punto.

La larga circumnavigazione africana non avrebbe potuto, se non con grandissimo disagio, reggere la concorrenza di quelle strade continentali, che l'Inghilterra non è sicura di poter mantener sempre libere e accessibili a' suoi negozj. Il Mediterraneo invece, l'Egitto e l'Eritreo, aperti a tutte le bandiere, e posti sotto la salvaguardia dell'interesse universale, fanno la parte più vantaggiata alla grande nazione marittima, a cui è facile in ogni caso prepararsi fra tanti popoli littorani, fide clientele e valide alleanze. Codesti, pensiamo, più assai che Malta, e Perim, e

Aden, sono gli argomenti, che attutirono le gelosie britanniche; e codesti sono gli argomenti che ci dimostrano quanto importi all'Italia, anche ne rispetti politici, l'apertura del passo di Suez.

Ma torniamo alla geografia commerciale. Si è fatto un grande rimescolio di cifre per indovinare se la Società messa insieme da Lesseps abbia a guadagnare o a perder tesori. Il costo dei lavori, già si sa, era stato dapprima stimato di censessanta milioni, o dugento al più. In fatti sappiamo che passerà i trecento milioni. — A ripagar gli interessi, e la graduale restituzione di codesta enorme somma si richiederebbero da venti a venticinque milioni annui; altrettanti per mantenere i porti d'imbocco, le stazioni interne, e tutto il canale vigilato, fornito d'ogni servizio occorrente alla navigazione, rinettato e difeso dalle arene. — Donde cavare codesta somma di 50 milioni ogni anno? — Se tutte le navi che oggi girano il Capo di Buona Speranza verranno a tragittar pel faro egiziano, s'avrà un passaggio di quasi dieci milioni di tonnellate ogni anno che, a ragione di dieci lire per tonnellata, tornerebbero a 100 milioni, anche non mettendo in conto la capitazione di circa cencinquantamila viaggiatori. Dunque il doppio di quello che si avrà a spendere, diceva il sig. Lesseps. Ma i contraddittori domandano, se tutte le navi, che ora fanno il tragitto australe, infileranno lo spiraglio di Suez; se pagheranno tutte, anche le navi vuote, e le zavorre; se per difendere il canale dai turbini di sabbia, basteranno dighe e cavafanghi, o [10] se non bisognerà invece vincere il deserto circostante, respingerlo lontano parecchie miglia, trasformar la natura, frenare i sabbioni vorticosi con montagne artificiali, come fecero, a quel che pare, gli antichi Egiziani colle piramidi. Ma sia come vuolsi, il Canale, ormai compiuto, purché il commercio ne possa ripagare il mantenimento, non si chiuderà, quand'anche i soci del Lesseps avessero a perdervi le prime spese. — Codesta è questione di borsa, della quale certo non vuol negarsi l'importanza: tanto più che non mancano i seminatori di accuse, i quali asseverano che il Canale, il quale avrebbe dovuto esser largo da sessanta a cento metri, e profondo otto, per dare il passo anche ai maggiori piroscafi, appena misura in alcuni luoghi venti metri di larghezza, e non ha tanto fondo da impedire che le macchine a vapore, nel loro violento mulinare non sommuovano le ime sabbie, e non isfascino le sponde arenose. Lo quali cose, se fossero vere, vorrebbero dire un altro centinaio di milioni da accattare; accatto difficile e che peggiorerebbe d'assai le condizioni dell'impresa. Ma noi crediamo che, se anche nuove difficoltà si presentassero, non mancherebbero denari e ingegni per vincerle. E ci pare, che questi mali auguri vengano da coloro che hanno meno vantaggi a sperare, e più danni a temere dal nuovo indirizzo del Commercio orientale; e principalmente dai tedeschi del Nord, i quali malvolentieri comportano «ho i loro porli del littorale anseatico e del Baltico, alcuni de' quali con fortunato ardimento avranno da pochi anni in qua avviati

commerci collo Indie, debbano a un tratto trovarsi i più remoti dalla nuova via — «Fin qui,» dice un autorevole diario germanico, «i commerci asiatici traevano per noi la stessa via, che per l'Inghilterra. Aperto il varco di Suez le cose muteranno pur troppo. Molte merci oltremarine adesso giungono a Vienna, a Trieste, e sino a Venezia passando per Amburgo. D'ora innanzi invece la via diretta sarà favorevole agli scali del Sud. Vero è, che il passo dell' Istmo riuscirà caro ; che le merci di poco pregio e di gran volume, non potranno più convenientemente trasportarsi a spendio di vapore, nè ricompensare il pedaggio; che per la navigazione a vela l'Oceano Atlantico e gli altri mari larghi, corsi da regolari correnti pelagiche, e da venti periodici, piglieranno mono tempo, e minacceranno meno pericoli, che non il capriccioso Mediterraneo, rotto e sommosso dal soffiare di tante gole montane, e il mal noto e scoglioso Eritreo, angusto corridojo di duemila miglia di lunghezza, spesso inerte per calmerie ostinate, o cozzante seco stesso per opposte traversie. » — Queste pessime speranze devono pur troppo avere qualche parte di verità. — Ma a noi specialmente, a noi Italiani, toccherebbe rispondere o dissipando colla parola gli errori, o preparandoci a vincere coll' industria e colla fatica le difficoltà.

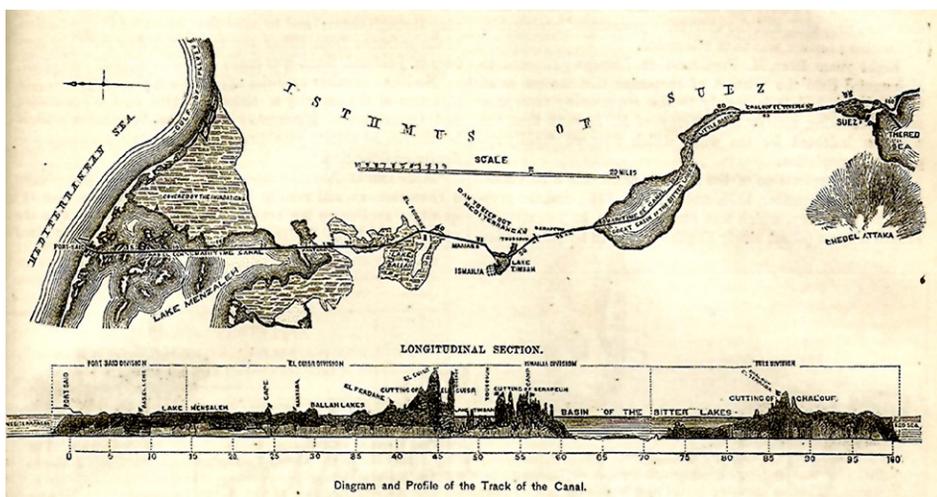
Ora che si fa quaggiù? Codesta veramente non è una questione geografica. Pure vi arrischeremo qualche risposta. Gli scrittori, pare a noi, hanno fatto in Italia il debito [11] loro. Quello che si poteva far colle parole stampate si fece. Fin da quando cominciò a levarsi la fama del sig. Lesseps e del suo audace disegno, non mancarono lodi, consigli, ragguagli, esortazioni, profezie. Il Galindri {*Bollettino dell'Istmo di Suez*, pubblicato in Torino, Stamperia dell' Unione); il U Tabarrini (*L'Istmo di Suez. Atti della R. Accademia dei Georgofili*; nuova serie, vol. XII, Disp. prima Firenze, Tipografia Galileiana, 1865); il Boccardo {*Il Canale attraverso l'Istmo di Suez e gli interessi commerciali dell'Italia*, Genova, 1865); il Torelli (*Sei paralleli fra il traforo del Moncenisio ed il Taglio dell'Istmo di Suez*, Atti del R Istituto Veneto. 1867-68-69), a non ricordare che i più noti, fondarono una specie di letteratura istmica. E ora volentieri aggiungiamo un cenno delle tre pubblicazioni, di cui scrivemmo i titoli in fronte alla presente noticina, perché esse bastano a mostrare, come nei libri la questione dell'Istmo di Suez sta giunta anche tra noi a piena maturanza. Ala i libri sono spesso come le buone intenzioni, che si spendono in luogo e vece dei fatti, e servono a scusare la negligenza.

Il libro del sig. Barzellotti, segretario della Camera di Commercio ed Arti di Firenze {*La questione commerciale d'Oriente, l'Italia e il Canale di Suez. Cenni storici e considerazioni*. Firenze, Tipografia Eredi Bolla. Giugno 1869) discorre con felice brevità la storia del commercio orientale, e ne mostra V importanza. Il sig. Jacopo Virgilio {*Il Commercio Indo-Europeo e la marina mercantile italiana a veli ed a vapore*. Genova, Tipografia sociale, 1869) con validissimi argomenti combatte la sentenza troppo frettolosamente approvata dal Torelli (*Sesto Paral-*

lelo, fra il progresso dei lavori delle due grandi opere il traforo del Cenisio, ed il taglio dell'Istmo di Suez. Nota sull'avvenire della navigazione a vela. Atti dell'Istituto Veneto tomo XIV, serie terza, dispensa prima, 1868-69), che le navi a vela sieno per la concorrenza crescente e irresistibile dei piroscafi, condannate al destino delle galere de' nostri vecchi, e delle triremi degli antichi; e il signor G. B. Beccari (*Il commercio cinese nel 1865*. S. Giovanni Valdarno. Tip. di Michele Righi, 1869) pubblica preziose notizie di statistica commerciale, preparando elementi di quella nuova disciplina, che con aspro neologismo chiamasi merceologia e dandoci un' accurata e specificata indicazione delle merci, che potrebbero scambiarsi vantaggiosamente fra l'Italia e la Cina.

Molti, speriamo, leggeranno questi libri, che, ci sia lecito il ricordarlo, si devono a tre egregi uomini ascritti alla Società Geografica Italiana, la quale fino dal suo nascere mostrò più desiderio di fare, che di parlare. Molti forse li leggeranno. E poi? — E poi impareranno tutto quello che si poteva e si doveva fare, e che non si è fatto ». Nè di ciò sarebbe giusto chiamare in colpa il Governo. Anche il Governo fece, questa volta almeno, il debito suo: prima ancora che si par-[12] lasse del taglio dell'Istmo Egiziano, Cavour comprese il partito che poteva trarsi dalla forma viale della penisola, e mise mano alla più grande delle opere moderne, cominciando arditamente l'escavazione di quella strada sottomontana, che l'Europa guardò lungamente con ironica meraviglia, e che deve davvero abolire le Alpi. Pochi anni dopo, e appena se ne ebbe la possibilità, fu tracciata la grande via ferrata longitudinale che dal sotterraneo alpino del Cenisio doveva riuscire al porto italiano, che più si protende verso l'Egitto, a Brindisi. E queste non sono parole. S'aggiunga l'invio di speciali commissioni e dei delegati delle Camere di Commercio in Egitto, la fondazione di scuole per le lingue orientali, la pubblicazione d'importanti ragguagli commerciali (*Cenni intorno al commercio dell'Egitto, del Mar Rosso, delle Indie, della Cina e del Giappone*, pubblicato per cura del ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio, 1865), gli studj intrapresi per condurre attraverso le Alpi settentrionali un'altra via ferrata, che apra alla Svizzera e alla Germania un agevole passo al Mediterraneo; votava (*Commissioni del 14 maggio 1860, e del 23 luglio 1864*, due volumi. Parte prima, *Studi commerciali*; parte seconda, *Studi tecnici*, 1865), le ingenti spese per l'ampliamento de' porti di Genova, di Napoli, di Brindisi, di Ancona, di Livorno, della Spezia, di Venezia; la creazione d'una marineria militare; la pubblicazione della carta nautica del Mar Rosso (*Carta idrografica del Mar Rosso* rilevata da R. Moresby negli anni 1838-34, e riveduta nel 1865, riprodotta per ordine del Ministero d'Agricoltura e Commercio nel detto anno colla riduzione delle misure inglesi al sistema metrico decimale, e coll'aggiunta del Canale di Suez, e delle Coste del Mediterraneo al porto Said).

Certo si è fatto molto, ma se non si riesce a pigliar posto subito, non si sarà fatto nulla. Marsiglia e Trieste minacciano di girar pe' due fianchi l'Italia, di rendere inutile il gran molo della penisola japigica, di tirar a sè tutte le navi che sboccheranno dal Bosforo egiziano, e di far considerare le costiere italiane nulla più che un inciampo buttato in mezzo al Mediterraneo. Quello che la Francia abbia fatto e sia presta a fare per Marsiglia tutti lo sanno. L'Austria decretava testé la spesa di 20 milioni di fiorini per crescere sicurezza di acquo tranquille, e comodità di calate e di magazzini al porto di Trieste ; ma quello che più importa, provenzali e dalmati, austriaci e francesi danno mano ai loro governi, li aiutano, li precorrono, li trascinano. Mercatanti, avventurieri, studiosi pigliano la via dell'Oriente, tentano gli scali del Levante e dell'India, s'industriano, si associano, sperimentano, arrischiano. Nelle cose commerciali, come nelle scientifiche, vale il famoso motto dell'accademia del Cimento: provando e riprovando e l'altro più semplice e più profondo, con cui il Newton spiegava lutto le sue scoperte: *pensandovi*.



Alois Negrelli (1799-1858), Profilo del Canale di Suez

Trentino e suddito austriaco, ingegnere ferroviario, Negrelli si interessò a Suez fin dal 1836, chiamato poi nella *Société d'Etudes du Canal de Suez* (1846) e nella *Commission Internationale pour le percement de l'isthme* (1855). Subito dopo aver preso parte al congresso di Trieste sullo sviluppo delle ferrovie morì a Vienna per infezione batterica contratta in Egitto.

VANITY FAIR.

Nov. 27, 1869.

Ferdinand de Lesseps, Men of the Day, N°. 2 "He suppressed an isthmus"
Vanity Fair, Nov. 27, 1869.



No. 56.

MEN OF THE DAY, NO. 2.

"He suppressed an isthmus."

Ferd de Lesseps

London Connection

L'unità italiana, il controllo inglese di Suez e la fondazione della Società Geografica Italiana

di Andrea Perrone

Il ruolo dell'unità italiana nell'impossessamento inglese del Canale di Suez

Pubblicato nel 1872, *Il Giro del mondo in ottanta giorni* fu forse la maggiore e più duratura amplificazione mediatica del futuro di progresso e vacanze che l'apertura del Canale di Suez schiudeva alle élite europee. Édouard Riou (1833-1900), uno dei pittori ufficiali dell'evento, fu poi non a caso illustratore dei romanzi di Verne e di Dumas¹, e nel 1875 Verne fu inserito nel Comitato organizzatore del Congresso geografico internazionale di Parigi². Secondo il calcolo del *Morning Chronicle* che nel romanzo ispirava Phileas Fogg, andare a Bombay via Suez anziché doppiando il Capo di Buona Speranza, dimezzava il tempo, ridotto ad appena 20 giorni: «de Londres à Suez par le Mont-Cenis et Brindisi, railways et paquebots, 7 jours. De Suez à Bombay, paquebots, 13 jours»³. In realtà il viaggio via Brindisi durava 22 giorni, contro i 25 via Marsiglia. Che li provochino o ne siano provocate, è comunque un fatto che le reti geoeconomiche sono sempre accompagnate da terremoti geopolitici e identitari, ed è noto il rapporto tra sviluppo delle ferrovie e unità politica della Penisola italiana. Certo però non furono soltanto i tre giorni di risparmio offerti da Brindisi rispetto a Marsiglia a determinare la politica di Lord Palmerston nei confronti dei Borbone⁴. Il determinante appoggio britannico all'unificazione politica dell'inte-

1 Giuseppe Perta, «Suez 1869. Immagini di uno spartiacque», *Annali della Pontificia Insigne Accademia delle Belle Arti e Lettere*, XIII, 2013, pp. 531-548.

2 *Congrès International des Sciences Géographiques. Comptes rendu des séances*, Paris, Société de Géographie, Imprimerie de É. Martinet, 1878, 2 T., I, p. LV.

3 *Le tour du monde en quatre-vingt jours*, 1872, p. 20. Le tappe successive prevedevano 3 giorni in treno per Calcutta, 50 in nave per l'America (13 Hong-Kong, Yokohama, 22 San Francisco) e ancora 7 in treno per New York e 9 in nave per Londra.

4 Sulle responsabilità britanniche v. Piero Pastorelli, *17 marzo 1861. L'Inghilterra e l'Unità d'Italia*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2010. Eugenio Di Rienzo, *Il Regno delle Due Sicilie e le potenze europee 1830-1861*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2011. Edoardo Greppi, Enrica Pagella, *Sir James Hudson nel Risorgimento italiano*, Soveria Mannelli, Rubbetti-

ra Penisola non mirava solo al vantaggio di poterla inserire nelle comunicazioni (ferroviarie, telegrafiche e marittime) dell'Impero, ma anche di creare un contrappeso geopolitico alla Francia: non più, dopo la Crimea, antagonista globale, ma pur sempre concorrente in Africa, nell'Impero Ottomano e in Estremo Oriente⁵. Passare per Brindisi consentiva, all'occorrenza, di bypassare anche Lione, Parigi e Calais e scendere al Mediterraneo via Ostenda e il Sempione. Senza contare l'importanza strategica del Tacco dello Stivale, già compresa da Bonaparte nel 1801, come cerniera tra Malta e le Ionie e proiezione verso il Levante⁶.

Indubbiamente l'unità italiana contribuì a trasformare il progetto francese di apertura del Canale di Suez, inaugurato dall'imperatrice Eugenia, nella cerniera del British Empire, la cui eutanasia fu celebrata novant'anni dopo proprio sul Canale – e col fattivo concorso dell'Italia, ormai auto-investitasi del proconsolato mediterraneo e nordafricano dagli Stati Uniti⁷. Non è qui la sede per ricordare tutti i progetti che, a cominciare da quello veneziano del 1504⁸, ipotizzavano di ritrovare e riaprire il Canale Nilotico di Dario I e Tolomeo II⁹, e i piani strategici, dalla fallita fuga di Cleopatra dopo Azio al dominio portoghese del Mar Rosso

-
- no, 2011. Umberto Levra (cur.), *Cavour, l'Italia e l'Europa*, Bologna, Il Mulino, 2011. Renata De Lorenzo, *Borbonia felix. Il Regno delle Due Sicilie alla vigilia del crollo*, Roma, Salerno Editrice, 2013. Carmine Pinto, *Una prima guerra globale. Impero e nazioni tra Atlantico e Mediterraneo*, in T. Detti (cur.), *Le guerre in un mondo globale*, Roma, Viella, 2017, pp. 79-91. Nick Carter, «Playing the Liberal Game: Sir James Hudson in Italy, 1852-1885», in Mika Suonpää and Owain Weight (Eds.), *Diplomacy and Intelligence in the Nineteenth-Century Mediterranean World*, Bloomsbury Academic, 2019, pp. 101-132.
- 5 I francesi avevano ottenuto dei vantaggi nella spartizione politico-commerciale della Cina, superiori a quelli di altre potenze europee, grazie al riconoscimento dei missionari cattolici della madrepatria. La Francia era stata infatti l'unica nazione in Oriente ad ottenere simili privilegi. Cfr. Luisa Maria Paternicò, *Filo indiretto tra Cina e Santa Sede*, in Federica Casalin (cur.), «Il Lupo e il Dragone. I rapporti fra il Regno d'Italia e l'Impero Qing», *Sulla via del Catai*, VI, n. 7 (2012), pp. 139-153.
- 6 Il progetto coinvolgeva anche i porti di Genova, Venezia e Ancona. Protagonisti della manovra imprenditoriale e finanziaria furono Pietro Bastogi, Ubaldino Peruzzi e Charles Mark Palmer, rappresentato dal banchiere elvetico-piemontese Ulrico Geisser. Andrea Caffarelli, *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione sussidiata per le Indie e l'Estremo Oriente (1866-1914)*, Roma, Viella, 2014, pp. 19-47. Federico Barbieri, Dante Viscconti, *Il problema del Mediterraneo nel Risorgimento*, Milano, Vallardi, 1948.
- 7 Salvatore Bono, *Il Mediterraneo: da Lepanto a Barcellona*, Morlacchi Ed., 2001, pp. 135-154 («Il Mediterraneo da Suez a Suez (1869-1956)»); Id., «Il Canale di Suez e l'Italia», *Mediterranea. Ricerche storiche*, a. III, n. 8 (2006), pp. 411-422.
- 8 Maria Pia Pedani (cur.), *Venezia e Suez 1504-2012*, Autorità Portuale di Venezia, 2011.
- 9 Salvatore Bono, «Precedenti storici del Canale di Suez: idee e progetti dal secolo XVI al XIX», *Atti del Convegno internazionale Luigi Negrelli ingegnere e il Canale di Suez*, Trento, Società di Studi Trentini in Scienze Storiche, 1990, pp. 141-155.



Cesare Correnti (1815-1888), Cristoforo Negri (1809-1896), Guido Cora (851-1919), Alois Negrelli (1799-1858)

e dal *Consilium Aegyptiacum* di Leibniz al Re Sole (1671) a Bonaparte che studiava il segretissimo *Atlas of India* di Rennell e il 26 gennaio 1799, reduce da una ricognizione a Suez, affidava allo sceriffo della Mecca una missiva per Tipu Sahib¹⁰. Sullo sfondo della Questione d'Oriente, dell'indipendenza dell'Egitto dall'Impero Ottomano, della rivoluzione francese del luglio 1830 e soprattutto della rivoluzione ferroviaria, nel 1834 l'idea del Canale fu ripresa da Prosper Enfantin (1796-1864), l'apostolo del movimento saintsimoniano. Il progetto, approvato dal viceré Mehmet Ali (1769-1849), ebbe un inizio di esecuzione, ma a causa della peste e di obiettive difficoltà fu abbandonato nel 1838. Con l'appoggio di Metternich, nel 1846 Enfantin promosse la *Société d'études du canal de Suez*, composta da esperti francesi, inglesi e austriaci, coordinati dall'ingegnere capo delle ferrovie Lombardo-Venete Alois (Luigi) Negrelli (1799-1858), trentino di Fiera di Primiero.

Il progetto saintsimoniano (e in realtà austroveneziano) fu però ostacolato da Ferdinand de Lesseps (1805-1894), bonapartista e figlio del diplomatico francese che aveva favorito l'ascesa di Mehmet Ali e già console al Cairo e ad Alessandria all'epoca dei primi lavori. Archiviato dalla morte del viceré e dalle rivoluzioni del 1848-49, il taglio dell'Istmo fu ripreso all'epoca della guerra di Crimea proprio da Lesseps, che, 'bruciato' dalla mediazione svolta tra i due Bonaparte di Roma e di Parigi durante la spedizione di Oudinot contro la Repubblica mazziniana, era riemerso sotto il Secondo Impero grazie alla parentela con l'imperatrice Eugenia. L'occasione fu, nel luglio 1854, l'assassinio dello scialbo successore di Mehmet Ali, sostituito dallo zio Sa'id Pascià, vecchio amico di Lesseps, che già il 30 novembre lo incaricò di dirigere il taglio dell'Istmo col sostegno della Francia. Tra i vantaggi dell'intervento in Crimea e del traforo del Moncenisio, il Piemonte

¹⁰ V. Ilari, «L'Affaire Dubuc. Napoleone, l'India e le Spie», *Rassegna dell'Arma dei Carabinieri*, a. LXVI, n. 2 (aprile-giugno 2018), pp. 121, 127.

ottenne anche la presidenza della Commissione scientifica internazionale incaricata di selezionare il progetto, affidato al ministro subalpino ed esule veneziano Pietro Paleocapa (1788-1869), già direttore generale dei lavori pubblici a Venezia e progettista di importanti interventi alle bocche portuali della Laguna. A vincere fu il progetto Negrelli, anche se la morte gli impedì di dirigere i lavori, iniziati il 25 aprile 1859¹¹, due giorni prima dell'inizio delle ostilità austriache contro il Piemonte che avrebbero portato al determinante intervento francese nella seconda guerra d'indipendenza italiana.

Esclusa dall'asse francese Torino-Suez che «tagliava il T» della linea Gibilterra – Malta - Ionie, l'Inghilterra cercò di screditare l'impresa del Canale. Robert Stephenson (1803-1859), figlio e collaboratore dell'inventore della locomotiva, sostenne alla Camera dei Comuni che il progetto era irrealizzabile¹². Palmerston e il ministro degli esteri Lord Clarendon dichiararono che comunque sarebbe stato di scarsa utilità e intanto fecero pressioni su Costantinopoli con la facile previsione che la costruzione del Canale avrebbe portato al formale riconoscimento della piena indipendenza dell'Egitto. Ovviamente, però, i ripetuti dinieghi ottomani non riuscirono a fermare il progetto. E nel frattempo Palmerston, con una semplice crociera della squadra di sir Rodney Mundy, riuscì a scippare a Napoleone III la leadership dell'indipendenza italiana e della futura rete ferroviaria della Penisola: non a caso il primo atto di Garibaldi dittatore a Napoli fu l'appalto della ferrovia adriatica al tramite dei finanziamenti inglesi ai Mille. Teano e Mentana archiviarono se non il ricordo almeno l'eredità geopolitica dell'Italia «francese» e consegnarono la Penisola all'influenza britannica, mantenuta pur con ricorrenti tensioni, sino al 1934¹³.

Moncenisio, Brindisi e Suez modificavano la stessa struttura geoeconomica della Penisola Centrale del Mediterraneo, non più «ponte» tra Est e Ovest, come era stata nell'era degli antichi Stati e delle Repubbliche marinare, ma tra Nord e Sud. Tornava l'antica Italia augustea, segmento centrale (e ipertrofico) della *Peu-tingeriana*, tra Britannia e Taprobane (Ceylon). Sbarrata dal nazionalismo liberale la Porta dell'Oriente Vicino, Venezia italiana decadeva a provincia di frontiera, brevemente (1849-1915) supplita da Trieste in attesa di essere a sua volta sostituita da Fiume. In cambio, da Brindisi e poi da Napoli, l'Italia unita si affacciava all'Oriente Estremo. I governi postunitari, con una struttura economica in forte ritardo rispetto al resto del Continente, furono impegnati nella realizzazione di

11 Pedani, *op. cit.*, pp. 9-17.

12 T. C., «Il Bosforo egiziano nel 1859», *Bullettino dell'Istmo di Suez*, a. IV, fasc. 1 e 2 (1859), pp. 3-10.

13 Franco Cardini, *Incontri (e scontri) mediterranei*, Roma, Salerno editrice, 2014. Luciano Cafagna, *Cavour*, Bologna, Il Mulino, 1999, p. 17

strade e ferrovie per favorire i commerci nazionali e internazionali, annullare la penuria di materie prime e superare le differenze tra le diverse realtà regionali¹⁴.

Ovviamente centrale nel dibattito politico coevo¹⁵ l'apertura del Canale lo fu anche nella letteratura geopolitica risorgimentale. In primo luogo Cristoforo Negri (1809-1896)¹⁶, «il Nestore dei geografi italiani e l'apostolo degli studi geografici in Italia»¹⁷. Di origine brianzola, eclettico studioso di vastissima cultura¹⁸, aveva studiato tedesco in Germania e diritto, scienze sociali, geografia e astronomia a Pavia, Graz, Lemberg, Vienna, Budapest¹⁹. Laureatosi in legge a Pavia nel 1839, corrispondente della Royal Geographical Society²⁰ dal 1840, docente di scienze politiche a Pavia dal 1841²¹, membro dell'Accademia delle Scienze di Torino dal 1842, nel 1848 entrò nel comitato di difesa lombardo, organizzando la guardia nazionale e il battaglione universitario²². Giobertiano, estensore del

14 Giancarlo Poidomani, *Fare l'Italia. Destra e Sinistra (1861-1887)*, Acireale-Roma, Bonanno, 2012, pp. 12-13. Id., «Matteo Raeli e la Destra storica nel processo di costruzione dello Stato italiano (1861-1875)», in Giuseppe Barone (cur.), *Matteo Raeli. L'uomo, il patriota, lo statista*, Atti del Convegno Nazionale in occasione del bicentenario della nascita, Noto, 21 e 22 dicembre 2012, Acireale-Roma, Bonanno, 2014, pp. 145-177.

15 Giorgio Borsa, *Italia e Cina nel secolo XIX*, Milano, Comunità, 1961, pp. 14-16.

16 Giovanni Marinelli, «Cristoforo Negri», *Memorie della R. Accademia delle scienze di Torino*, 8, 1897, pp. 1-26.

17 ACS, Fondo Cristoforo Negri, b. 4, fasc. 260: G. Marinelli.

18 Voci biografiche in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 2013, vol. 78, pp. 114-116 (Maggioli) e *Enciclopedia Italiana*, 1951, vol. 24, p. 526 (A. Mori). A. De Gubernatis, *Dizionario biografico degli scrittori contemporanei ornato di oltre 300 ritratti*, Firenze, Coi tipi dei successori Le Monnier, 1879, pp. 753-754.

19 Università di Lecce, Dip. di Scienze storiche e sociali, *La formazione della diplomazia nazionale (1861-1915)*, *Repertorio bio-bibliografico dei funzionari del Ministero degli Affari Esteri*, Roma, Poligrafico, 1987, pp. 527-528.

20 Nonché membro della Società Geografica di New York e del Messico, dell'Istituto Veneto e degli Atenei di Venezia, Brescia, Padova e Barcellona.

21 Negri ricopri incarichi importanti in Austria e Piemonte: Assessore al Tribunale Criminale di Milano (1832-1833), Alunno al Governo di Lombardia (1834-1835), Professore autorizzato di insegnare Diritto Pubblico, Penale e Statistica (1836-1842); Professore Pubblico di Scienze Politiche all'Università di Padova (1842-1848); incaricato più volte anche di supplire alle cattedre di Statistica e di Leggi per gli Ingegneri. Direttore provvisorio degli Studi Politico-legali a Padova nell'aprile-giugno 1848, ebbe vari incarichi politici durante la guerra. Emigrato in giugno, destituito in agosto ed esule in Piemonte. Presidente del Consiglio universitario di Torino e capodivisione al ministero degli esteri subalpino, escluso dall'amnistia dell'agosto 1849, suddito sardo dal 22 gennaio 1850 e sciolto dalla sudditanza austriaca il 7 febbraio, capodivisione agli esteri con RD 11 dicembre 1853. ASMAE, Segreteria e MAE del R. di Sardegna, Personale, ordinamenti, attribuzioni e riforme nel Min. degli Esteri, Incartamenti individuali, lett. L-Z, b. 143.

22 Giampietro Berti, *L'Università di Padova dal 1814 al 1850*, Treviso, Antilia, 2011, *ad in-*

progetto federalista²³, fu invitato a Roma da Pellegrino Rossi e ricevuto da Pio IX. Fu poi esule a Torino, dove fu nominato prorettore di quell'Ateneo e capodivisione per i consolati e il commercio della segreteria di stato sabauda²⁴ retta da Gioberti, dedicandosi alla selezione e formazione del personale amministrativo e diplomatico²⁵ e propugnatore dell'espansione della rete consolare subalpina²⁶.

Cristoforo Negri e l'ammissione dell'Italia tra le Treaty Powers

Esponente di spicco della tendenza all'espansione commerciale, sotto Cavour²⁷ Negri ricevette incarichi di ordine economico-politico, che lo portarono a visitare diversi centri del Mediterraneo e a concepire una sia pur tardiva partecipazione sardo-italiana all'apertura commerciale di Cina e Giappone innescata dalla guerra dell'Oppio²⁸. Dal 1850, Negri riprese infatti il progetto avviato nel 1840 da Clemente Solaro della Margarita con l'istituzione del consolato sardo a Macao e con l'invio di una missione diplomatica in Cina e Giappone, previsto nel 1846 ma archiviato per ristrettezze finanziarie e per il sopraggiungere della crisi del 1848-49²⁹. Negli stessi anni, fallito nel 1844 il tentativo olandese di una apertura pacifica della secolare seclusione giapponese, prendeva corpo in Inghilterra, Austria, Russia e Stati Uniti l'idea di imporre l'apertura con dimostrazioni navali³⁰. L'idea – avanzata fra il 1849 e il 1851 sulla base della descrizione del

dicem. Piero Del Negro, «L'8 febbraio 1848 a Padova: un moto studentesco?», *Archivio Veneto*, Serie V, a. CXXXIV, vol. 160, n. 195 (2003), pp. 63-96.

- 23 Cfr. *Progetto dell'atto federale redatto dalla sezione dei lavori costitutivi nominata dal comitato centrale della società per la confederazione italiana in occasione del primo congresso nazionale in Torino, ottobre 1948*, Torino, Dalle stampe di Girolamo Marzorati, 1948.
- 24 ASMAE, Segreteria di Stato degli Affari Esteri, Archivio del Personale, Serie I – Diplomatici e Consoli, b. 80, fasc. 303: Negri Cristoforo 1864-1896.
- 25 Ruggero Moscati, *Il Ministero degli Affari Esteri 1861-1870*, Milano, A. Giuffrè, 1961, pp. 6-9, p. 15, p. 33. Guido Melis, «Il sistema del merito nel Ministero degli Affari Esteri», *Rivista trimestrale di diritto pubblico*, 37, n. 2 (1987), pp. 429-448.
- 26 C. Negri, *La grandezza italiana. Studi, confronti e desiderii*, Torino, Tipografia Paravia e comp., 1864, pp. V-VI.
- 27 Rosario Romeo, *Cavour e il suo tempo*, 3 voll., Laterza, Bari-Roma, 2012.
- 28 G. Bertuccioli, F. Masini, *Italia e Cina*, Roma-Bari, Laterza, 1996, pp. 223-224; p. 235; p. 247.
- 29 Giovanni Iannettone, *Presenze italiane lungo le vie dell'Oriente nei secoli XVIII e XIX nella documentazione diplomatico-consolare italiana*, Napoli, ESI, 1984, p. 276. Claudio M. Mancini, «Appunti per una storia delle relazioni commerciali e finanziarie tra Italia e Cina: dal 1814 al 1900 (Pt. 1)», *Rivista di Diritto Valutario e di Economia Internazionale*, a. XXXI, fasc. 2 (1987), pp. 401-423.
- 30 Marius B. Jansen, *The Making of Modern Japan*, Harvard, The Belknap Press of Harvard

Giappone pubblicata nel 1832-1852 dal naturalista bavarese Franz von Siebold (1796-1866), che, medico dell'emporio olandese di Dejima, grazie alla sua professione era riuscito a penetrare nei palazzi di Nagasaki e di Edo e a carpire informazioni e mappe segrete – fu poi realizzata durante la guerra di Crimea da due squadre, inglese e americana (le famose «nere navi» a vapore del commodoro Perry), tallonate dalla fregata russa *Pallada* che fu talmente disgraziata da impietosire i giapponesi i quali finirono per concedere ai russi privilegi maggiori che a inglesi e americani³¹.

Nel 1850 era pronto pure il Piemonte: Massimo d'Azeglio, ministro degli esteri e presidente del consiglio, aveva incaricato Negri di stabilire le relazioni diplomatiche con l'Estremo Oriente e designato la corvetta a vela *San Giovanni* al comando di Carlo Pellion di Persano (1806-1883), ma il Parlamento subalpino negò il finanziamento. Così il Piemonte fu preceduto dall'Austria, che nel 1857-59 effettuò la circumnavigazione del globo con la fregata *Novara*, a propulsione vela-vapore. La mancanza di naviglio adatto a lunghe navigazioni oceaniche determinò l'archiviazione di altri progetti piemontesi nel 1859 (corvetta a vela *Euridice*) e 1862 (invio di una intera divisione navale). Nominato console onorario di 1a classe, nel 1863 Negri approfittò del varo a Livorno della prima moderna pirocorvetta a elica *Magenta*, da 2.541 t e 20 cannoni, per condurre una campagna di stampa a favore di una spedizione italiana, mostrando i costi che derivavamo al paese dal fatto di non essere ancora entrato nel club «Treaty Powers»³².

In giugno Negri ottenne così l'incarico di una missione diplomatica preliminare a Londra³³ e Parigi³⁴ per assicurarsi l'appoggio delle due maggiori potenze e

U. P., 2002. John Van Sant, Peter Mauch, Yoneyuki Sugita (Eds.), *Historical Dictionary of United States-Japan Relations*, Historical Dictionaries of U.S. Diplomacy, No. 4, Lanham, Scarecrow Press, 2007. A. B. Makoto, *Diplomacy Far Removed. A Reinterpretation of the U.S. Decision to Open Diplomatic Relations with Japan*, A senior Thesis Submitted to the Department of the East Asian Studies, University of Arizona, 2005.

31 Philip Roudanovski, «La scoperta del Polo Est», *Limes*, 3 (2018), pp. 141-147.

32 Andrea Francioni, *Il Trattato italo-cinese del 1866 nelle carte dell'Ammiraglio Arminjon*, Siena, Working Papers 46, 2003, p. 7. Id., *Il «banchetto della Cina». L'Italia tra le treaty powers*, Siena, Nuova Immagine, 2004. Laura De Giorgi, Guido Samarani, *Lontane, vicine. Le relazioni fra Cina e Italia nel Novecento*, Roma, Carocci, 2011. M. Gabriele, *1866: An Italian Corvette in the Far East*, Roma, Collana Sism, 2014. Gabriella Altana, *L'Italia fascista e la Cina. Un breve idillio*, Roma, Aracne, 2018, pp. 22-26.

33 Taparelli d'Azeglio, inviato straordinario e ministro plenipotenziario, gli presentò Palmerston, che lo introdusse presso Lord Russell. Successivamente incontrò gli ambasciatori Francesi a Londra. ASMAE, Archivio Storico (1861-1887), Archivi di Gabinetto, Istruzioni per Missioni all'Estero, Cart. 1a, Argentina, Baviera, Belgio, Danimarca e Svezia, Egitto, Francia, Giappone e Cina, Gran Bretagna, b. 18, fasc. 8: Gran Bretagna.

34 Ricevendoli a Fontainebleau il 18 giugno 1863, Napoleone III intrattenne per un'ora e

ottenere informazioni da esperti delle relazioni con Siam, Cina e Giappone. Ancora una volta però la missione fu sospesa in attesa dei negoziati franco-nipponici in corso a Parigi circa la chiusura di Yokohama e l'apertura di un altro porto. Nuovamente incaricato da Minghetti e dal ministro della marina (generale Efsio Cugia) di stipulare trattati a difesa dei commercianti italiani in Cina e Giappone, Negri realizzò uno studio comparato dei trattati portoghesi, danesi e prussiani³⁵. Tutto rimasto sulla carta sempre per mancanza di fondi.

Gli indugi penalizzavano però gli interessi commerciali italiani in Estremo Oriente, non tutelati da una rete consolare e privi dei diritti e privilegi riservati alle Treaty Powers. Nel 1865 Southampton fu collegato quindicinalmente con Hong-Kong Shangai e Yokohama da una linea di grandi piroscafi postali veloci. Le *Messageries Impériales* garantivano partenze mensili da Marsiglia. Finalmente Luigi Torelli (1810-1887), ministro dell'agricoltura e commercio nel governo La Marmora, impose la spedizione della *Magenta*, incaricando della missione diplomatica lo stesso comandante, capitano di fregata Vittorio Arminjon (1830-1897), accompagnato dal direttore del Museo zoologico di Torino, senatore Filippo De Filippi (1814-1867) e dal suo giovane assistente Enrico Hillyer Giglioli (1845-1909)³⁶. Partiti da Napoli l'8 novembre 1865 sulla fregata *Regina*, i tre raggiunsero la *Magenta* a Montevideo. Il vantaggio di arrivare ultimi fu che i negoziati col Giappone e la Cina furono semplici formalità e i trattati di amicizia, commercio e navigazione, conformi a quelli stipulati dalle altre Potenze, furono firmati il 26 agosto e il 26 ottobre 1866. De Filippi morì a Hong Kong durante il ritorno. Giunse poi il rappresentante italiano presso le corti di Pechino e di Edo, conte Vittorio Sallier de la Tour, inviato straordinario e ministro plenipotenziario di 2a classe, il quale stabilì la sua residenza in Giappone, esprimendo con questa scelta l'ordine delle priorità della politica estera italiana³⁷.

mezza Negri e Costantino Nigra, mostrando loro il suo Museo cinese e traducendo all'imperatrice i versi recitati da Negri per l'occasione. *DDI*, I serie: 1861-1870, Vol. III (agosto 1862- luglio 1863), Roma, Poligrafico, 1965, pp. 615-616.

35 ASMAE, Archivio Storico (1861-1887), Archivi di Gabinetto, Istruzioni per Missioni all'Estero, Cart. 1a, Argentina, Baviera, Belgio, Danimarca e Svezia, Egitto, Francia, Giappone e Cina, Gran Bretagna, b. 18, fasc. 7: Cina e Giappone.

36 C[risoforo] N[egri], «Il viaggio della 'Magenta'», *Bollettino della Società Geografica Italiana*, IV, 1870, pp. 258-260. E. H. Giglioli, *Viaggio intorno al globo della Magenta*, Milano, V. Maisner, 1875. Vittorio Arminjon, *La Cina e la missione italiana del 1866*, Firenze, Ufficio della Rassegna Nazionale, 1885, pp. 25-26. Luisa M. Paternicò, «La bocca e le orecchie di Arminjon in Cina», in Laura De Giorgi, Stefano Piastra (cur.), *Prua a Oriente. Il trattato sino-italiano del 1866 e i suoi sviluppi, Sulla via del Catai*, X, 2016, 15, pp. 47-57.

37 *DDI*, I serie: 1861-1870, Vol. VIII (novembre 1866-giugno 1867), Roma, Poligrafico, 1986, p. 718. F. Onelli (cur.), «Inventario delle Rappresentanze diplomatiche e consolari

La Società Geografica Italiana (1867) e la Baia di Assab (1869)

Dal 1821, con la fondazione della Société de Géographie di Parigi, si erano moltiplicati in Europa e in America analoghi sodalizi scientifici, che al tempo stesso fungevano da cassa di risonanza del colonialismo. Erano seguite, solo per citare le più importanti, la Gesellschaft für Erdkunde prussiana (1828), la Royal Geographical Society di Londra (1830), l'Imperatorskoe Russkoe Geographičeskoe Obšestvo (1845), l'American Geographical Society (1854), la k. k. geographische Gesellschaft di Vienna (1857). In Italia, dal 1856, usciva a Torino un *Bullettino dell'istmo di Suez*, edito dal professore e ingegnere perugino Ugo Calindri, interamente dedicato a diffondere notizie sui lavori in corso per l'apertura dell'istmo. Nel gennaio 1859 il *Bullettino* riprese con enfasi un articolo francese in cui si pronosticava che il Canale avrebbe assicurato la supremazia italiana non solo nel Mediterraneo, ma pure nel nord Europa³⁸. Ed è in stretto rapporto con la prossima apertura del Canale che, su consiglio di Cesare Correnti (1815-1888) e per iniziativa di Negri, il 12 maggio 1867 si costituiva in Firenze la Società Geografica Italiana³⁹, che aveva come obiettivo prioritario – fra l'altro – lo studio del Mar Rosso per raccogliere informazioni utili alla navigazione e alla realizzazione dei traffici commerciali attraverso l'Egitto e lungo le rotte orientali. Contemporaneamente all'istituzione del sodalizio fiorentino, a Torino il geografo e patriota Celestino Peroglio (1824-1909) dava vita al Circolo Geografico Italiano⁴⁰, mentre a Napoli il geografo Giuseppe De Luca (1815-18)⁴¹ era sul punto di creare un altro sodalizio, quando rinunciò dopo aver saputo della nascita della

d'Italia a Pechino (1870-1952)», *Storia & Diplomazia. Rassegna dell'Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri*, I, 2013, 2, pp. 31-189.

38 Un articolo sul *Courrier Franco-Italien* del 6 gennaio 1859 che pronosticava la supremazia mediterranea dell'Italia come conseguenza del Canale, fu ripreso dal *Bullettino dell'Istmo di Suez*, a. IV, fasc. 1-2 (1859), pp. 28-31: «Ciò che l'Italia può sperare dal Bosforo di Suez».

39 Giuseppe Dalla Vedova, *La Società Geografica Italiana e l'opera sua nel secolo XIX*, Roma, SGI, 1904. Enrico De Agostini, *La Reale Società geografica italiana e la sua opera dalla fondazione ad oggi (1867-1936)*, Roma, R. Società Geografica Italiana, 1937. Claudio Cerreti, *Della società geografica italiana e della sua vicenda storica (1867-1997)*, Roma, SGI, 2000. D. Natili, *Un programma coloniale. La Società Geografica Italiana e le origini dell'espansione in Etiopia (1867-1884)*, Roma, Gangemi Editore, 2008, pp. 24-28. Floriana Galluccio, «La costruzione della nazione e la nascita delle Società geografiche in Italia», *Bollettino della Società Geografica Italiana*, a. V, fasc. 2 (2012), pp. 187-222.

40 Peroglio propose la fusione del Circolo di Torino con la SGI. Cfr. Archivio Storico della SGI, Fondo Amministrativo (1867-1921), Presidenza Cristoforo Negri (1867-1872), b. 1, fasc. 1. Corrispondenza 1867, s/fasc. 1.7. Antinori Orazio.

41 Paul Pierangeli, *Vita e opere del geografo Giuseppe De Luca*, tesi, Roma, 2000.

Società Geografica di Firenze⁴². Al contempo, anche Torelli si adoperò insieme al marchese Giammartino Arconati Visconti, protagonista nel 1865 di un viaggio in Arabia Petrea⁴³ alla costituzione di un Circolo geografico. Alla loro iniziativa aderirono in pochi mesi deputati e senatori, nonché militari e scienziati, che alla fine confluirono nella Società Geografica⁴⁴.

Ministri, ambasciatori, imprenditori e l'opinione pubblica volsero il loro sguardo in direzione del Canale, pensando di poter sfruttare l'occasione per inviare i bastimenti italiani in India, Cina, Giappone e Birmania, per impiantare basi commerciali ed empori sfruttando le relazioni con le antiche monarchie orientali e per favorire gli scambi mercantili fra queste terre lontane e l'Europa centro-occidentale attraverso i porti della Penisola.

Completata nel 1871 con l'apertura del traforo del Moncenisio, che riduceva a 47 ore il tragitto Londra-Brindisi, la linea fu data in gestione alla compagnia britannica *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O)*. La linea fu però collegata anche coi porti di Ancona e di Genova, da cui furono create linee marittime collaterali con Alessandria d'Egitto. Nel 1869 la linea di Genova fu gestita dalla Società Rubattino dell'omonimo imprenditore genovese⁴⁵ che tanta importanza aveva avuto nella spedizione dei Mille⁴⁶ col sostegno di Cavour e della flotta britannica⁴⁷. In cambio della concessione governativa, che la salvava dalla bancarotta, la Rubattino, fu costretta dai governi Menabrea e Lanza a intestarsi il controverso acquisto dell'insospitale baia di Assab perorato fin dal 1863 dal missionario Giuseppe Sapeto (1811-1895)⁴⁸.

Negri, che all'epoca della sua attività al Ministero degli esteri si era dimostrato un deciso assertore dell'espansione commerciale e coloniale italiana, una

42 Maria Carazzi, *La società geografica italiana e l'esplorazione coloniale in Africa (1867-1900)*, Firenze, La Nuova Italia, 1972, p. 3.

43 Su cui pubblicò a Torino nel 1871-72 un *Atlante* e un *Diario*.

44 Torelli, *L'istmo di Suez e l'Italia*, Milano, Stab. Giuseppe Civelli, 1867, pp. 86-87.

45 Giorgio Doria, *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino 1839-1861*, Genova, Marietti, 1990.

46 Paolo Piccione, «I piroscafi Piemonte e Lombardo e la spedizione dei Mille», in Id (cur.), *Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale, 2010, pp. 123-131.

47 Achille Rastelli, «La navigazione a vapore nelle imprese risorgimentali. La flotta di Garibaldi nelle carte dell'Archivio Bertani», in Piccione, *Raffaele Rubattino*, cit., pp. 133-143.

48 Nella risposta del 28 luglio 1863 ad una richiesta di informazioni fatta dal ministro della Pubblica Istruzione Michele Amari, Sapeto sottolineava la necessità di istituire un consolato sul Mar Rosso, sottolineando il controllo inglese di Aden dal 1839 e di Perim dal 1859 e le iniziative di Belgio, Austria e Olanda. Il 13 agosto 1867 Sapeto si era rivolto al ministro degli esteri Pompeo di Campello. Sulla baia v. ora Natili, op. cit., pp. 9-11, 34-35.

volta alla guida del sodalizio preferì sostenere la necessità di un approccio esclusivamente scientifico della Società Geografica⁴⁹, in linea con lo Statuto del sodalizio, finendo per rimanere isolato rispetto alle posizioni di Correnti e di altri influenti rappresentanti della componente espansionistica e africanista, che ebbero la meglio e applicarono il loro programma durante la presidenza dello stesso Correnti (1873-1879)⁵⁰.

Intervenuto alla riunione indetta dal re del Belgio per l'Associazione internazionale africana e a quella per la realizzazione del Canale di Panama, Negri partecipò ai primi tre Congressi Geografici Internazionali⁵¹ di Anversa (1870), Parigi (1875) e Venezia (1881), al Congresso dell'Associazione geografica britannica a Liverpool e alla Conferenza coloniale di Berlino (1884-1885)⁵². Il 31 gennaio 1882 fu insignito del titolo di barone trasmissibile ai discendenti maschi⁵³.



49 Natili, *cit.*, pp. 9-10.

50 Natili, *cit.*, p. 11.

51 ACS, Ministero della Pubblica Istruzione, D. G. antichità e belle arti, 1861-1890, Archivio generale (1860-1890), Esposizioni, congressi, mostre e conferenze (Divisione biblioteche e affari generali) 1860-1894, b. 1, 19, 35 e 36. Personale, b. 1464.

52 E. De Leone, *L'Italia in Africa*, Vol. II: *Le prime ricerche di una colonia e la esplorazione geografica politica ed economica*, Roma, Poligrafico, 1955, pp. 31-38.

53 ACS, Archivio Pisani Dossi, b. 9.



Il Cavo mediterraneo

L'Italia piattaforma mediterranea del telegrafo imperiale

di Cosmo Colavito

Il collegamento telegrafico di Londra con le sue Colonie, soprattutto con l'India, prima fase per la costruzione di una rete imperiale di telecomunicazioni, fu un obiettivo tenacemente perseguito dal governo britannico sin dall'inizio degli anni Cinquanta del XIX Secolo al fine di ottenere una drastica riduzione dei tempi di trasmissione delle informazioni rispetto all'impiego dei mezzi di comunicazione tradizionali, con notevoli vantaggi per la rapidità delle transazioni commerciali e finanziarie e per il controllo dei territori coloniali.

A tale scopo, come per collegare l'Inghilterra all'America attraverso l'Atlantico, fu necessario, nel ventennio compreso tra 1850 e il 1870, compiere decisive innovazioni nella tecnologia dei cavi sottomarini, tra l'altro, molto più "sicuri" rispetto ai collegamenti telegrafici terrestri soggetti a interruzioni dolose, intercettazioni, ritardi nelle stazioni ripetitrici, ecc., specie nell'attraversamento di territori remoti e difficilmente controllabili.¹

Poche Società private inglesi, specializzate nella costruzione e posa dei cavi sottomarini², erogarono un enorme sforzo tecnologico ed economico, spesso supportato dal governo britannico, per attraversare il Mediterraneo, primo ostacolo sulla via marittima da Londra verso le colonie africane e asiatiche. La storia di queste imprese, meno nota di quelle relative alla posa dei primi cavi atlantici,³ è ricordata sinteticamente in quanto segue, unitamente al ruolo rivestito in quest'ambito dalla Penisola italiana.

1 L'intercettazione delle comunicazioni su cavo sottomarino ha inizio durante la Grande Guerra, quando il Signal Corp Americano e l'ATT, dimostrano la possibilità di rilevarle, senza allertare gli operatori alle estremità del cavo. (J. R. Winkler, *NEXUS, Strategic Communication and American Security in World War I*, Harvard University Press, 2013, p.130 e s.)

2 La compagnia inglese Gutta-perca Co., deteneva il monopolio per l'importazione dall'Asia del materiale isolante così chiamato e adatto all'impiego nei cavi sottomarini per l'eccezionale impermeabilità all'acqua. Si sviluppò quindi in Inghilterra l'industria di produzione dei cavi concentrata inizialmente nelle mani delle ditte R.S. Newall & Co. e Glass, Elliott & Company.

3 La letteratura sulla posa dei primi cavi transatlantici è vastissima. Una esauriente bibliografia si trova in *History of Atlantic Cable & Undersea Communications*, <https://www.atlantic-cable.com>.

Il "Cavo Mediterraneo"

L'interesse a raggiungere telegraficamente le proprie colonie in Africa era condiviso dalla Francia che aveva occupato Algeri sin dal 1930. Tuttavia le Società inglesi, a cui era necessario rivolgersi per opere di tal fatta, non avevano, all'inizio degli anni Cinquanta, acquisita la capacità di superare una tratta sottomarina della lunghezza di circa 700 km, necessaria per collegare direttamente la costa mediterranea francese con quella algerina.



Fig. 1: Sezione e prospetto del Cavo Mediterraneo
(cortesia di Atlantic Cable.com website)

D'altra parte, l'attraversamento del Canale della Manica compiuto nel 1851, unitamente allo sviluppo e all'interconnessione delle reti terrestri francese e piemontese, consentivano di telegrafare da Londra fino alla costa ligure.⁴ Si concepì quindi il disegno di raggiungere l'Africa mediante un percorso misto, terrestre e marittimo, dalla Liguria fino alla Corsica e di qui, attraverso le bocche

di Bonifacio, in Sardegna fino a Cagliari. Un'altra tratta sottomarina era prevista tra Capo Spartivento e Bona in Algeria. Si mirava inoltre ad avvicinare il telegrafo all'India, mediante linee terrestri da Bona verso Tunisi, Alessandria d'Egitto e di qui per Suez e oltre.⁵

Nel 1853, il Ministro dei Lavori Pubblici del Regno di Sardegna stipula una convenzione con la "Compagnie du télégraphe électrique de la Méditerranée." di John W. Brett,⁶ comprendente azionisti francesi e piemontesi, alla quale si conce-

4 C. Colavito: *Telegrafi e Telegrafisti del Risorgimento, Storia delle prime comunicazioni elettriche in Italia*, Aracne, Roma 2014, p.124-161. Nel 1953, i Telegrafi sardi realizzano una linea telegrafica da Genova a Sarzana, anche perché «si diparte da essa una diramazione verso Porto Venere, all'oggetto di portare in comunicazione col telegrafo sottomarino di Sardegna»

5 Il percorso previsto era: Dover - Ostenda - Colonia - Karlsruhe - Basilea - Chambéry - Torino - Genova - La Spezia - Corsica - Bona - Tunisi e di qui per l'Egitto e verso l'India. (L. Figuiet, *Les Merveilles de la Science*, Paris 1868, Vol 2° p. 204).

6 I fratelli Brett avevano posato nell'Agosto del 1851 il primo cavo sottomarino tra Dover e Calais, subito interrotto presso la costa francese. Nel dicembre dello stesso anno l'impresa era portata a termine da Newall e Kuper. Nei due anni successivi nuovi cordoni sottomarini venivano posati, sempre da parte di Compagnie inglesi o miste, tra Inghilterra e Irlanda,

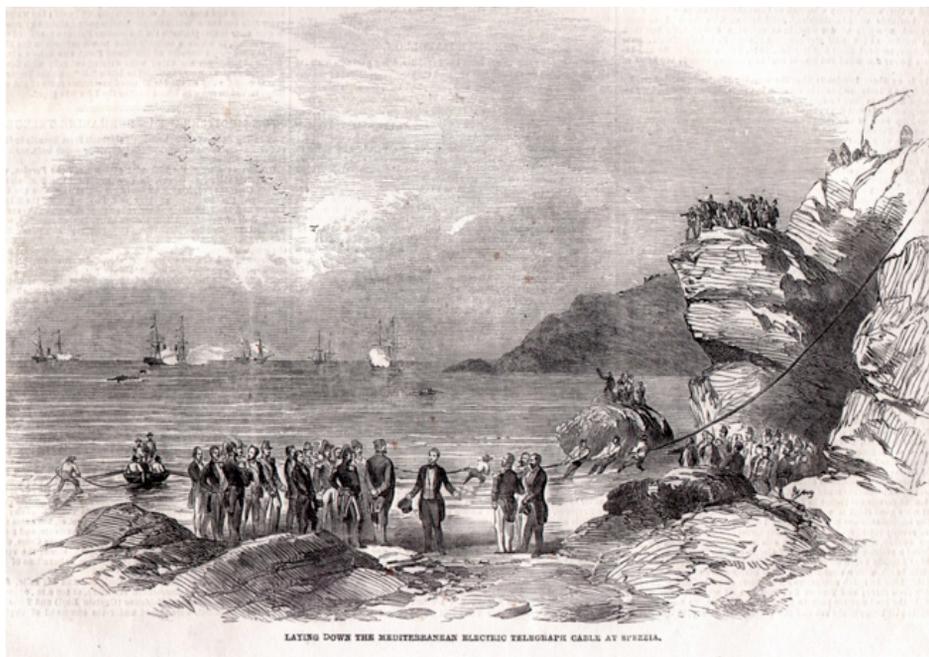


Figura 2: La posa del Cavo Mediterraneo nel Golfo di La Spezia
(Cortesia di Atlantic Cable.com Website)

dono gli approdi della linea telegrafica sulle coste del Regno. La società di Brett sottoscrive contestualmente un'altra convenzione con il Governo Francese, suddividendo gli oneri dell'opera tra le due Amministrazioni.⁷ Lo sforzo economico che il Piemonte compie versando un interesse annuo di 150.000 Lire, giustificato dalla necessità di collegare la Sardegna, è funzionale anche alla strategia di internazionalizzazione perseguita da Cavour, contribuendo a migliorare le relazioni con Francia e Inghilterra, e persegue l'obiettivo commerciale di realizzare in Piemonte il principale snodo delle comunicazioni europee per altri Stati preunitari e soprattutto verso l'Africa, il Medio Oriente e l'India.

La costruzione, il trasporto e l'immersione del "Cavo Mediterraneo" (figura 1) sono per l'epoca un'impresa d'avanguardia, poiché, oltre a essere la prima impresa del genere in questo mare, segna un primato a livello mondiale per la lunghezza (98 Km) e le profondità previste (più di 600 m) della sola prima tratta.⁸

Scozia, Belgio e Danimarca.

7 Ernesto D'Amico: *Cenni sull'Amministrazione dei telegrafi in Italia dalle origini fino al 1885*, Roma, 1886 p. 88 – 90. Il D'Amico rimane a capo dei Telegrafi italiani dall'unità fino al 1885.

8 La matassa prodotta per le prime due tratte La Spezia - Corsica e Corsica – Sardegna è

La nave inglese *Persian*, con a bordo il cordone per due percorsi sottomarini fino alla Sardegna, giunge il 20 luglio 1854 nel Golfo della Spezia ove convergono alcune navi della Marina Militare piemontese, tra cui la fregata *Costituzione* che reca a bordo i Principi di Carignano, i Ministri della Guerra e dei Lavori Pubblici del Piemonte, gli Ambasciatori di Francia e di Inghilterra. La figura 2 rappresenta Brett che spiega alle Autorità le operazioni di sbarco di uno dei terminali del cordone.

La disomogeneità e la profondità dei fondali comportano problemi maggiori del previsto, ma la prima parte dell'impresa si conclude felicemente il 25 luglio, quando la *Persian* raggiunge Capo Corso. L'impresa, definita dalla stampa inglese «un evento di importanza mondiale»,⁹ riscuote una vasta eco in tutta Europa ed è oggetto di cronache e racconti, talvolta anche un poco romanzati. Il cavo resterà attivo per dieci anni, un'ottima prestazione, tenendo conto della durata dei collegamenti sottomarini negli anni Cinquanta.¹⁰

Il lavoro di Brett prosegue sulla terraferma in Corsica e poi in Sardegna, raggiunta il 29 agosto, dopo aver superato le Bocche di Bonifacio. Il collegamento di Cagliari con il Piemonte e con l'Europa, salutato entusiasticamente in tutto il Regno, accentua l'importanza del porto di questa città che il generale e scienziato Alberto La Marmora auspica diventi, con l'apertura del Canale di Suez, «il più comodo scalo del Mediterraneo per il commercio con le Indie Orientali, attraverso il Mar Rosso». Di fatto, per alcuni anni, Cagliari costituirà l'approdo privilegiato per i vascelli provenienti dall'Oriente, consentendo loro di comunicare con le proprie basi in Europa.¹¹

La grande sfida

La posa del cavo da Capo Spartivento a Bona incontra impedimenti ben superiori rispetto alle prime due tratte, sia per la lunghezza e la profondità del percorso, maggiore in alcuni tratti di 2.000 metri, sia per le brusche discontinuità dei

lunga ben 180 km e pesa circa 900 tonnellate. Il cavo è protetto da una robusta armatura esterna che ne aumenta considerevolmente l'ingombro e il peso. I cordoni precedentemente immersi nel Nord Europa, in totale dieci, avevano lunghezze notevolmente inferiori ed erano posati su fondali bassi e sabbiosi.

9 Illustrated London News, *The Mediterranean submarine Telegraph*, august 19, 1854

10 Solo il 22% dei 50 cavi sottomarini immersi nel decennio 1851 – 1860, vanta una durata superiore a 10 anni e ben il 64% si interrompe e non può essere più riparato dopo meno di cinque anni dal momento dell'attivazione (elaborazione da A. L. Tenant: *Manuale pratico di Telegrafia sottomarina*, 1869, tabella XVI).

11 Tenente Generale Alberto della Marmora, *L'Istmo di Suez e la Stazione Telegrafico Elettrica di Cagliari*, Torino, Stamperia Reale, 1856.

fondali. Non hanno successo due tentativi effettuati nel 1854 e nel 1856 dal Brett che a questo punto, affida l'incarico alla Società R. S. Newall & Company, molto esperta nella costruzione e posa di cavi sottomarini.¹²

A dimostrazione dell'interesse di Francia e Regno di Sardegna, navi da guerra di ambedue le Marine collaborano all'operazione e gli Ingegneri Bonelli e Brainville, rappresentanti le due Amministrazioni, sono presenti sulla nave posacavi. Il collegamento inaugurato nel settembre del '57, suscita grande entusiasmo in tutta Europa, ma si degrada rapidamente e cessa di funzionare due anni più tardi.

Nonostante il fallimento dell'impresa comporti pesanti conseguenze economiche, il Governo piemontese non rinuncia al disegno strategico tendente a realizzare nel proprio territorio una piattaforma mediterranea per le telecomunicazioni e la logistica. Infatti, emette subito dopo una concessione a beneficio della "Mediterranean Extension Company" dello stesso Newall, per realizzare il collegamento Cagliari - Malta, con l'intento di far proseguire il traffico telegrafico verso l'Africa, mediante la progettata tratta sottomarina Malta - Alessandria d'Egitto. Il cordone Cagliari - Malta è posato entro la fine del 1857,¹³ ma sfortunatamente cesserà anch'esso di funzionare nel 1859.¹⁴

I tentativi napoletani

Anche a Napoli si coltiva, negli ultimi anni di esistenza del Regno, l'ambizione di inserire la propria rete telegrafica in un contesto internazionale.

La linea Messina - Catania - Modica, da cui era previsto partisse un cavo per Malta, viene completata nel settembre del 1857, ma per realizzare un collegamento interamente telegrafico da Terracina, al confine con lo Stato Pontificio, fino a Modica, manca la tratta sottomarina Reggio - Messina. I telegrammi per attraversare lo stretto erano ancora trascritti a mano e trasportati su barche.

Il cavo di collegamento tra Sicilia e Continente, acquistato in Inghilterra nel

12 Il Newall, secondo una pratica impiegata ancora oggi, costruisce due cavi diversi, uno ben protetto per la posa vicino alla costa e un altro con un'armatura ridotta per il mare aperto. Le operazioni di immersione risultano agevolate per la leggerezza e maneggevolezza di quest'ultimo cavo e per l'impiego sul vapore Elba di meccanismi innovativi di posa (E.E. Blavier, *Nouveau Traité de Télégraphie Électrique*, Vol II, Paris, 1867, p. 108).

13 Un altro cavo connette Malta con Corfù, superando insieme a quello Cagliari - Malta una distanza complessiva di 1.110 Km a profondità maggiori di 1800 m.

14 Il Malta - Corfù si interromperà definitivamente nel '61. Dalle analisi su spezzoni di cavi recuperati dopo le interruzioni, risulta che la loro breve durata era da ascrivere prevalentemente alla debole armatura esterna utile per ridurre il peso e facilitare la posa, ma poco resistente alla corrosione.

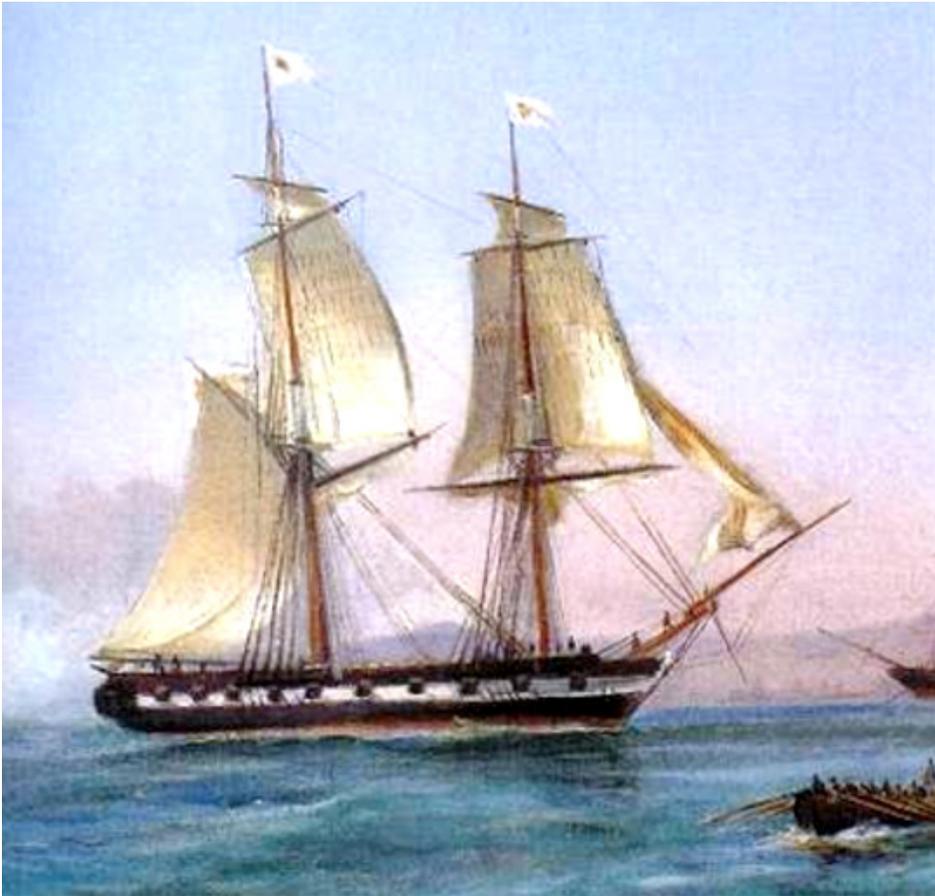


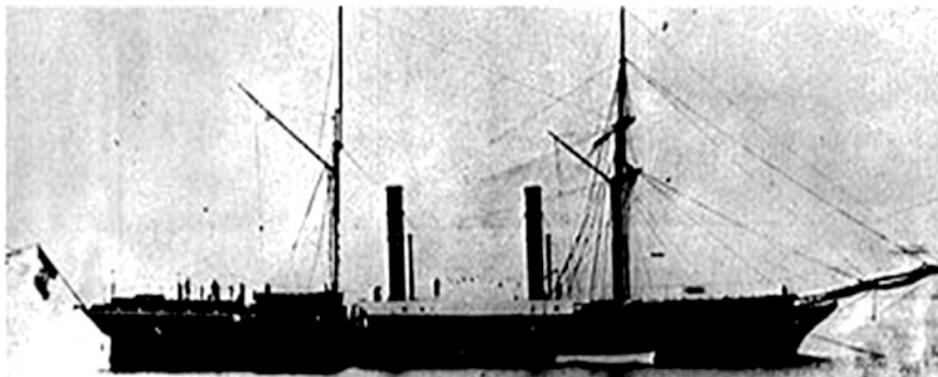
Figura 3: Il brigantino Principe Carlo e, nella pagina a fronte, La pirofregata Veloce della Regia Marina delle Due Sicilie, utilizzate per la posa del cavo Continente-Sicilia

1855,¹⁵ viene posato nel gennaio del 1858 da navi della Real Marina napoletana (figura 3) - un primato in questo sttore - ma il percorso scelto non risulta adatto alla sopravvivenza del cordone, per la natura dei fondali e le correnti sottomarine, sicché il cavo come quelli immersi successivamente in condizioni analoghe, ha vita poco superiore a un anno.¹⁶

Intanto, nel luglio del 1857, un decreto reale aveva autorizzato il cittadino

15 Numerosi testi e statistiche (p. es. L.Figuier e A. Usigli, *Meraviglie e conquiste delle Scienza*, Milano 1886, p. 213) riportano erroneamente la notizia di un collegamento tra il Continente e la Sicilia realizzato nel 1855.

16 Per la descrizione dell'impresa si rinvia a: C. Colavito, *op.cit.* Solo cambiando il percorso iniziale, l'Amministrazione italiana riuscirà a risolvere il problema.



britannico Giovanni de Normann, residente da alcuni anni nel Regno, ad «appoggiare e congiungere alla linea del telegrafo elettrico esistente nel Regno due capi (sic) sottomarini per prolungarli fino a Malta ed al Capo Bon in Tunisia, facendo transitare quest'ultimo cavo a Pantelleria.»¹⁷ Il D'Amico riferisce che «l'impresa non ha effetto»¹⁸, senza spiegare i motivi dell'insuccesso, connessi verosimilmente con la necessità di richiedere la concessione al Governo britannico e con la situazione generale della telegrafia negli Stati preunitari ove le linee dirette erano molto scarse e i messaggi, per giungere all'approdo del cavo in Sicilia, dovevano venire scritti e ritrasmessi più volte anche nelle stazioni di frontiera.¹⁹ Le Società inglesi, per tentare di raggiungere l'Africa e le Indie, preferiscono quindi, almeno per il momento, ricercare vie più dirette attraverso i già citati cordoni facenti capo a Cagliari. Quando però questi ultimi si interrompono definitivamente nel 1859, riprende vigore il progetto inglese di giungere a Malta partendo dalla costa siciliana, nonostante le già ricordate difficoltà dovute alla frammentarietà della rete italiana, ma forse con la prospettiva ormai non tanto remota, di poter superare questi impedimenti entro breve tempo.

Risale infatti al 2 maggio 1859 il decreto con cui Ferdinando II concede «di appoggiare e congiungere alla linea del telegrafo elettrico esistente ne' reali domini un cavo sottomarino per prolungarsi dalla Sicilia a Malta»²⁰, alla Mediterranean Telegraph Extension Company che completa l'opera nello stesso anno.

17 Collezione delle Leggi e dei Decreti Reali del Regno delle Due Sicilie, Anno 1857, Semestre II, Stamperia Reale, Napoli 1857, p 34 – 37.

18 E. D'Amico, *op. cit.* p. 81

19 Il collegamento tra Roma e Bologna così come quello che attraversava la Calabria erano formati da una sola esile linea telegrafica soggetta a frequentissime interruzioni.

20 *Collezione delle leggi e dei decreti del Regno delle Due Sicilie*, Anno 1859 Semestre I, Stamperia Reale, Napoli, Decreto 5698, p.18

Subito dopo, il Governo Inglese, a dimostrazione dell'importanza strategica attribuita alla rete del Mediterraneo, si impegna a finanziare il collegamento di Malta con Alessandria d'Egitto attraverso due stazioni intermedie a Tripoli e Bengasi.²¹ Anche questa impresa viene rapidamente compiuta, ma il Regno delle Due Sicilie è ormai sulla via del tramonto e sarà l'Italia unita a soddisfare le pressanti esigenze dell'Impero Britannico, con il valore aggiunto di una continuità territoriale e telegrafica che, per alcuni anni, renderà il percorso attraverso la Penisola competitivo rispetto a vie alternative.

Una nuova opportunità per inserirsi nella rete internazionale si offre comunque *in extremis* all'Amministrazione dei telegrafi del Regno delle Due Sicilie quando, avendo collegato il territorio pugliese fino a Otranto, ha l'opportunità di posare un cavo sottomarino da questa località a Valona in Albania che faceva allora parte dei possedimenti turchi.

L'importanza strategica di questa linea rimarrà valida ancora per molti anni tanto che il D'Amico evidenzierà come, nel 1864, oltre a collegare l'Italia con la Turchia, il cavo Otranto - Valona servisse «alle corrispondenze dell'Europa Occidentale per la Turchia Europea, per la Russia meridionale, pei possedimenti Turchi e Russi nell'Asia, per la Persia e per le Indie»,

Con la “Convenzione tra il Real Governo e la Sublime Porta Ottomana”²² stipulata nell'ottobre del 1858, la Turchia s'impegna a stabilire i collegamenti terrestri non solo verso la Russia e l'Austria, ma anche verso Costantinopoli da dove, attraverso i territori turchi, si sarebbe potuto raggiungere il Golfo Persico, in competizione con «la linea di Malta ed Alessandria che finiva allora a Suez donde i telegrammi si mandavano per posta a Punta di Galles od a Bombay».²³

Restava a carico delle Due Sicilie la realizzazione e la manutenzione del cavo sottomarino tra Otranto e Valona posato, nel novembre del 1859, da navi della Real Marina napoletana. Anche in questo caso, il cordone si interromperà in modo definitivo dopo poco più di un anno e il Governo Italiano, subentrato negli impegni con la Turchia, provvederà alla posa di un nuovo cavo che, a parte alcuni guasti prontamente riparati, durerà circa vent'anni.

21 Il coinvolgimento diretto del Governo Inglese si era precedentemente verificato soltanto per il cavo del Mar Nero durante la guerra di Crimea.

22 *Collezione delle Leggi e dei Decreti Reali del Regno delle Due Sicilie*, 1° gennaio - 6 settembre 1860, Stamperia Reale, Napoli, Legge N° 666, p.48 - 63. La Convenzione è pubblicata con Legge del 15 febbraio del 1859.

23 E. D'Amico: op. cit. p.95.

L'Italia piattaforma mediterranea

Il Regno d'Italia eredita i collegamenti internazionali già descritti, alcuni dei quali non funzionanti per interruzione dei cavi o per scarsa affidabilità delle tratte terrestri.

Nel 1864, il cavo del Golfo Persico tra Bassora e Karachi rende possibile l'inoltro dei dispacci tra India e Inghilterra con percorso interamente telegrafico, attraverso la Persia, l'Impero Ottomano e l'Europa. Per la tratta europea, la via italiana e di Valona è in competizione con quella che attraversa l'Impero Austro-Ungarico.²⁴

Anche i cavi Modica - Malta - Alessandria si prestano a raggiungere telegraficamente l'Egitto, ma l'impiego sistematico di questa via inizia soltanto nel 1865, quando le condizioni di sicurezza delle linee in alcune aree critiche del Meridione, divengono compatibili con i requisiti richiesti per l'istadamento di dispacci internazionali. La Compagnia "Construction and Maintenance", proprietaria anche del cavo Modica - Malta stipula, in quell'anno, una Convenzione con lo Stato italiano, per costruire e gestire una linea terrestre da Susa a Modica, utilizzata esclusivamente per il traffico internazionale.²⁵

Nonostante che inizialmente i dispacci da Alessandria proseguano per posta cioè su nave fino a Bombay, aumentando i tempi di trasmissione, quest'istadamento viene preferito specie per telegrammi contenenti informazioni sensibili, rispetto alle linee che attraversano vasti e remoti territori dell'Impero Ottomano o della Persia. Anche gli attraversamenti della Russia non sono graditi ai britannici, che sospettano i servizi segreti russi di intercettare i propri dispacci riservati.

La situazione degli istadamenti e dei transiti telegrafici, favorevole all'Italia, si modifica radicalmente nel 1870 quando vengono completati sia il collegamento sottomarino diretto tra Londra e Malta, rappresentato con colore rosso nella figura 4, sia la linea del Mar Rosso, consentendo di raggiungere l'India da Londra solo per via marittima. La svolta fondamentale per la realizzazione di tratte sottomarine lunghe alcune migliaia di chilometri, si era verificata nel 1866 quando, grazie agli studi condotti sulle proprietà elettriche e ai sistemi innovativi di produzione e di installazione dei cavi, era finalmente riuscito il primo collegamento transatlantico stabilmente funzionante.

24 In una proposta di legge del 15 luglio 1865, si prevede che «i dispacci delle Indie che giungono a Costantinopoli invece di proseguire per la via interna della Turchia e dell'Austria prenderanno di preferenza quella attraverso l'Italia per Vallona e ciò con sensibile aumento degli introiti telegrafici».

25 Direzione Generale dei Telegrafi, *Bullettino Telegrafico 1868*, p.24 -25, "Atto addizionale" alla Convenzione del 15 dicembre 1865.

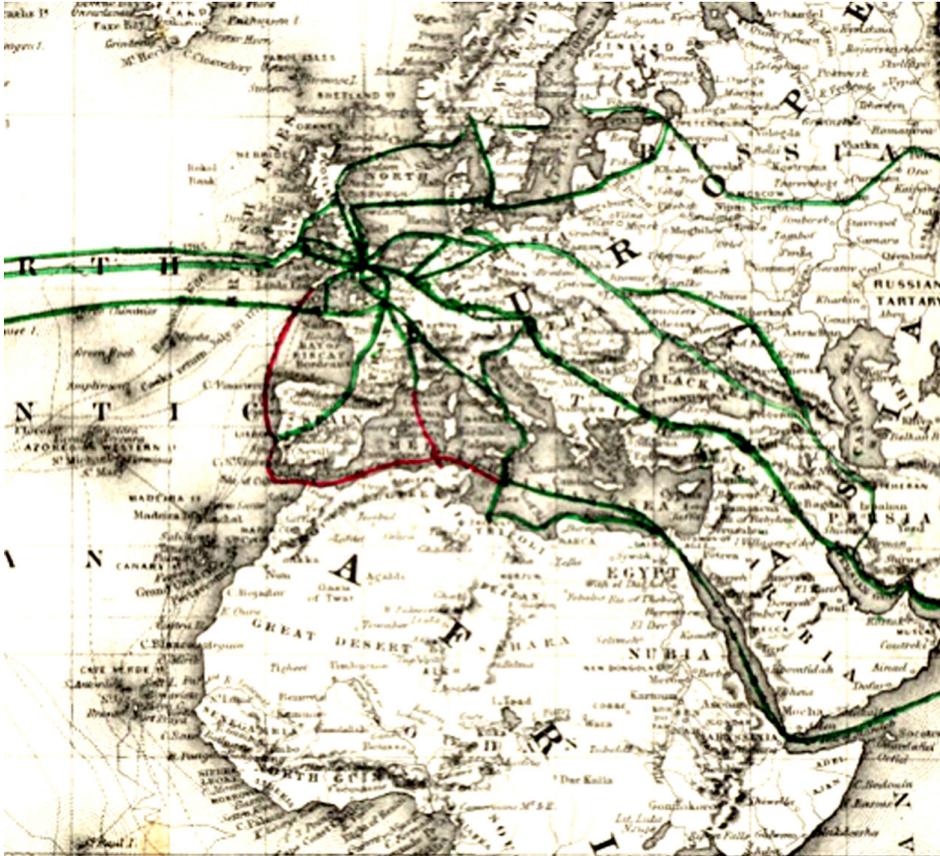


Figura 4: Estratto della mappa di J. H. Cotton & Co. del 1870

Nonostante la conseguente riduzione del traffico telegrafico di transito attraverso l'Italia, quest'ultima rimane per l'Impero Inglese una utilissima piattaforma logistica per il trasporto delle persone e delle merci, come è dimostrato dall'inaugurazione nel 1870 della "Valigia delle Indie".²⁶ A supporto della Valigia, nel 1873 la Società Anglo - Mediterranean Telegraph realizza il cavo sottomarino Brindisi – Alessandria, in base a una Convenzione stipulata due anni prima con la Direzione Generale dei Telegrafi Italiani.

²⁶ Un treno postale giunge in 44 ore da Londra Brindisi da cui un piroscafo trasporta passeggeri e merci fino a Suez e di qui a Bombay, in un tempo totale di 22 giorni, risparmiando 3 giorni rispetto al percorso via Marsiglia.

Conclusioni

Queste vicende mostrano come l'Italia, nel primo decennio dopo l'Unità, costituisca un utile supporto terrestre nell'ambito della rete integrata di comunicazioni e trasporti che innerva l'Impero britannico, estesa negli anni Settanta, sempre ad opera di Compagnie britanniche, fino a raggiungere l'Australia e gli altri possedimenti inglesi in estremo Oriente. Il disegno ancora più ambizioso di collegare telegraficamente tutti i territori dell'Impero soltanto attraverso oceani o territori sui quali sventola l'Union Jack, sarà completato all'inizio del secolo successivo, con la nascita della "All Red Line" schematizzata nella figura 5.²⁷

Inoltre, almeno fino alla prima guerra mondiale, le Compagnie inglesi domineranno l'intero sistema telegrafico sottomarino internazionale e gli sforzi delle Potenze concorrenti tesi ad affrancarsi da tale dipendenza, risulteranno vani a causa del possesso inglese, palese od occulto, di gran parte della rete²⁸ e della supremazia nella costruzione e installazione di cavi e apparati. Le Società di esercizio di molti Paesi si affideranno a compagnie britanniche per la fornitura e la gestione dei propri collegamenti sottomarini e diverrà agevole per il Governo inglese stipulare accordi finalizzati a controllare, non soltanto in caso di emergenze e di guerre, anche il traffico telegrafico non transitante nei territori dell'Impero²⁹.

Insomma, «il mondo comunicherà solo con il consenso britannico»,³⁰ anche a costo di venir "ascoltato" degli onnipresenti agenti al servizio del Governo di Londra.

Il dominio delle telecomunicazioni mondiali fu conseguito dalla Gran Bretagna gradualmente, superando notevoli ostacoli tecnologici, con l'impegno di ingenti capitali privati e pubblici, spesso perduti per clamorosi insuccessi. Negli anni Cinquanta del secolo XIX, quando si tentava senza esito di collegare l'Inghilterra con gli Stati Uniti, la possibilità di congiungere mediante cavi sottoma-

27 Il colore scelto deriva dall'usanza di riportare in rosso sulle carte geografiche i Paesi dell'Impero britannico. Erede degli accordi tra i governi locali per costituire questo "sistema nervoso" dell'Impero, è oggi il Commonwealth Telecommunication Organization (CTO).

28 Nel 1892 le Società inglesi possedevano il 66% dell'intera rete sottomarina e importanti quote azionarie di altre Compagnie di esercizio, con percentuali che non si modificheranno molto fino alla Grande Guerra. (D.R. Headrick, *The Invisible Weapon. Telecommunications and International Politics 1851 -1945*, Oxford University Press, 1991, p. 38 e s.)

29 J.R. Winkler, *NEXUS* – *op. cit.*, p. 34 - 60. Nel 1921, il Presidente della "Postal Telegraph Company" dichiara sotto giuramento che, anche dopo l'abolizione della censura, il Governo britannico pretendeva dalle Società telegrafiche la consegna di tutti i dispacci telegrafici, in forza dei contratti di concessione per gli approdi nei territori dell'Impero (H.O. Yardley, *The American Black Chamber*, Bobbs – Merrill, Indianapolis, 1931, p. 219.).

30 D.R. Headrick, *Al Servizio dell'Impero. Tecnologia e Imperialismo Europeo nell'Ottocento*, il Mulino, 1984, p. 174.

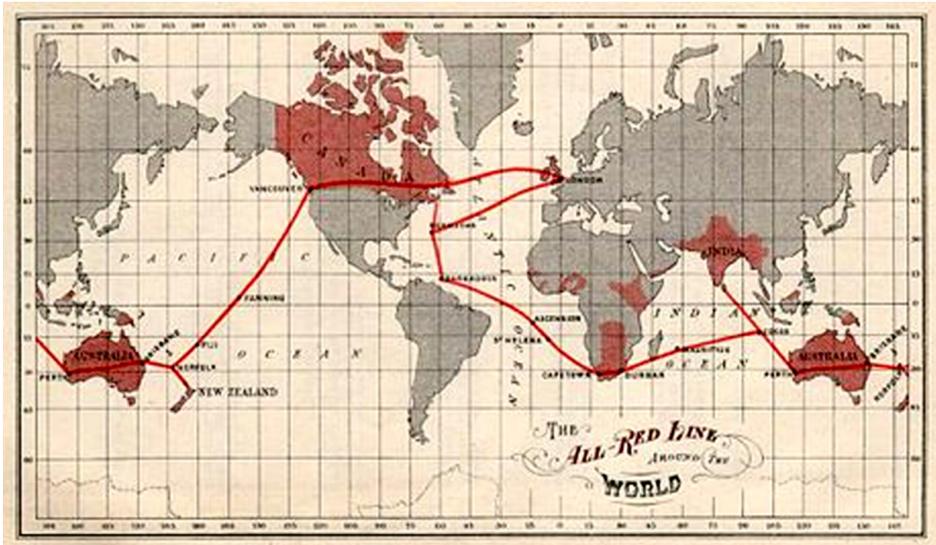


Figura 5: La «All Red Line» nel 1902 - 3

rini, Londra con le colonie inglesi in Africa e in India, era considerata assai remota e ci si doveva affidare a collegamenti ibridi, in gran parte terrestri, transitanti anche attraverso la Penisola italiana.

In tale situazione, l'unità d'Italia avrebbe favorito la realizzazione dei progetti britannici, semplificando enormemente l'attraversamento della Penisola. Di fatto, nel decennio successivo, quando la tecnica non era ancora matura per realizzare una via sottomarina tra l'Inghilterra, l'Egitto e l'India, le Società inglesi non esitarono a usare l'Italia finalmente unificata, per il transito dei collegamenti telegrafici, non appena le condizioni di affidabilità e sicurezza della rete lo permisero.

Come noto, il ruolo di mediazione, di supporto "coperto" e talvolta palese, esercitato dal Governo inglese a favore del processo unitario italiano, fu determinato principalmente da una visione geopolitica mediterranea in funzione antifrancese. Tuttavia, una possibile motivazione dell'interesse britannico è individuabile nei vantaggi ottenuti mediante l'impiego del territorio italiano unito, quale utile piattaforma mediterranea, ai fini delle comunicazioni telegrafiche, oltre che per i trasporti e la logistica.

La Valigia delle Indie.

La stazione italiana del British Empire

di Massimiliano Italiano

«In the name of the Empress, the Overland Mail!»¹

Una vocazione geografica

Geograficamente Brindisi ha le carte in regola per fare da testa di ponte verso l'Oriente, potenzialità che si è realizzata spesso negli ultimi 2000 anni. Nel II secolo d. C., quando Traiano ne fece il capolinea dell'ultima e più sofisticata tra le grandi vie romane. Tra XI e XIV secolo (prima che Venezia monopolizzasse le rotte di Levante) coi viandanti diretti «Oltremare» per motivi religiosi, militari e commerciali. A metà Settecento, per le iniziative postali di Carlo di Borbone². Nel 1801-05, insieme a Otranto e Taranto (la potenziale «Gibilterra d'Oriente»), fu la base della proiezione di forza francese verso le Ionie, la Morea, o Dardanelli, l'Egitto e Malta³. Nel primo cinquantennio postunitario, ancora per esigenze postali, ma questa volta più britanniche che altro. Oggi Brindisi è base logistica delle Nazioni Unite (UNLB) e deposito di «risposta umanitaria» del Programma Alimentare Mondiale (WFP-UNRHD).

I presupposti: il vapore, la posta, la finanza, il Canale di Suez

Brindisi fu, per circa quarant'anni, la stazione italiana dell'impero britannico per un concorso di coincidenze geopolitiche: la rivoluzione nel mondo delle

1 Rudyard Kipling, «The Overland Mail», *Departmental Ditties*, Lahore 1886.

2 La via Appia Traiana, prosecuzione da Benevento a Brindisi dell'Appia antica, formò per secoli l'asse delle comunicazioni stradali dell'Italia meridionale (Renato Stopani, *La Via Francigena del sud*, Firenze, Le Lettere, 1992, pp. 176). Su Brindisi porto d'imbarco per pellegrini e crociati cfr. Piero Porcasi, «La letteratura di pellegrinaggio in Terrasanta nel Medioevo» in E. Cuozzo (cur.), *Studi in onore di Guglielmo de' Giovanni-Centelles*, Salerno 2010, pp. 187-210. Nel 1743 Carlo III «fissò colla Porta Ottomana d'introdurre un regolato corso di poste tra i suoi Stati, e le scale del levante, in modo che in 40 giorni in circa si potessero mandare e ricevere per la via di Durazzo, da Costantinopoli a Napoli, e così all'opposto, lettere con poca spesa»; la via Durazzo-Napoli passava, ovviamente, da Brindisi (Francesco Becattini, *Storia del Regno di Carlo III di Borbone*, Pitteri e Sansoni, Venezia 1790, p. 132).

3 V. Ilari, Piero Crociami, Giancarlo Boeri, *Le Due Sicilie nelle guerre napoleoniche (1800-1815)*, Tomo I (1800-1806), pp. 26-37. G. C. Speciale, *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli*, Bari, Laterza, 1930.

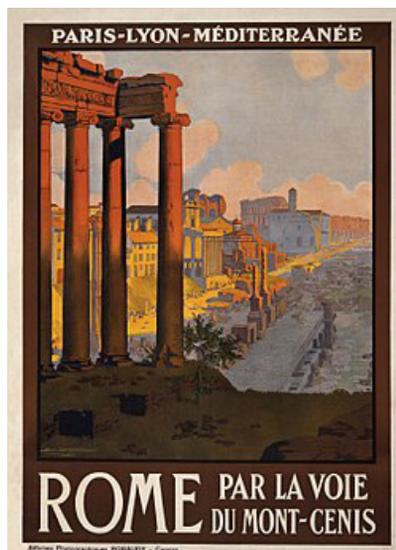
comunicazioni dovuta all'adozione del trasporto a vapore e i molti legami, pale- si o meno, del Risorgimento⁴ coi gruppi finanziari che avevano il loro quartier generale nello *square mile* della City londinese e che si erano da subito lanciati nel nuovo mercato delle comunicazioni, contendendosi i migliori appalti statali per la costruzione di ferrovie e il controllo dei percorsi più veloci⁵.

Fino a tutto il primo trentennio dell'Ottocento per andare da Londra a Bombay, via mare facendo il periplo dell'Africa a vela, ci volevano almeno 3 mesi. La forza motrice del vapore rivoluzionò i trasporti navali e terrestri grazie a una rete infrastrutturale globale formatasi nel giro di un trentennio culminando nell'apertura del Canale di Suez (1869)⁶. Già prima del 1850, però, i tempi del trasporto postale Londra-India (*Indian Mail*) erano scesi a meno di 2 mesi grazie alla *Overland Route*, un percorso misto via terra e mare che si avvaleva di treno, diligenza, piroscalo fluviale e marittimo e che attraversava l'istmo di Suez su carri e cavalli⁷. Si valutavano anche percorsi intercontinentali che evitassero Suez, come

-
- 4 Sui rapporti internazionali del liberalismo risorgimentale cfr. Giuseppe Bedeschi, «Caratteri del liberalismo italiano», in *Dizionario del liberalismo italiano*, Soveria Mannelli, Rubbettino Editore, 2011 (online, bibliotecaliberale.it); Elena Bacchin, *L'Italia degli Inglesi, la Gran Bretagna filo-italiana nell'età del Risorgimento*, IV National Workshop of doctoral students of the Italian Society for the Study of Contemporary History, Siena, 12-13 marzo 2009 (online, sissco.it); Id., «'Italy for the Italians': l'opinione pubblica britannica di fronte al Risorgimento (1859-60)», *Annali della Scuola normale superiore di Pisa. Classe di lettere e Filosofia*, s. 5, (2010), 2/2, pp. 463-488.
- 5 Andrea Giuntini, *Le meraviglie del mondo. Il sistema internazionale delle comunicazioni nell'Ottocento*, Istituto di studi storici postali, 2011, pp. 272.
- 6 Marco Valle, *Suez. Il Canale, l'Egitto e l'Italia, Da Venezia a Cavour, da Mussolini a Mattei*, Roma, Historica Edizioni, 2018. V. qui l'articolo di Eugenio Di Rienzo, «Il Canale di Suez e l'Italia: da Cavour alla Prima Repubblica».
- 7 Ideato da Thomas F. Waghorn (1800-1850), proveniente dalla Royal Navy che nel 1835 organizzò un servizio privato regolare di trasporto postale e passeggeri attraverso l'istmo, che gestì fino al 1842 prima di cedere alla concorrenza della *Peninsular and Oriental Company* (P&O) (A. Giuntini, *cit.*, pp. 54-57 e 61-66). Nel 1846 i collegamenti dall'Inghilterra ad Alessandria d'Egitto potevano seguire diversi itinerari: per mare via Gibilterra e Malta su piroscafi P&O; da Boulogne/Calais in diligenza e treno fino a Marsiglia e poi via mare su piroscafi francesi o sul piroscafo postale governativo che partiva da Londra due volte al mese; da Ostenda attraverso Germania e Austria in treno, diligenza, piroscafo fluviale e marittimo, via Brennero-Venezia o via Zurigo-Milano-Venezia fino a Trieste e da lì via mare su piroscafi del Lloyd austriaco; oppure via Francoforte, Vienna e Istanbul sempre su piroscafi Lloyd. Da Alessandria, attraverso l'istmo, si arrivava a Suez dove ci si imbarcava su piroscafi della *East India Company* diretti a Bombay o a Ceylon da dove via Madras e Calcutta si procedeva per Singapore e la Cina (Messrs. Waghorn & Co., 1846, pp. 7-34, online, archive.org). Sulle modalità del trasporto postale britannico cfr. Cusack P. Roney, *Rambles on Railways*, London, Effingham Wilson, 1868, pp. 427-429 (online, archive.org).

la «via dell'Eufrate»⁸, e vie intermedie che riducessero almeno i tempi di navigazione, ad esempio attraversando la penisola italiana in lunghezza⁹. Dei 150 viaggiatori partiti nell'agosto 1863 da Londra alcuni scesero a Parigi, gli altri arrivarono a Bombay in 35 giorni. Aristocratici e ufficiali dell'Indian Army erano mescolati in prima classe con semplici funzionari del servizio indiano, grandi cotonieri, ricchi mercanti di spezie. In seconda classe signore e ragazze in vacanza accompagnate da cadetti e, in disparte, qualche intellettuale o eccentrico¹⁰.

Con l'avvio dei lavori del Canale di Suez (1858)¹¹, i grandi interessi politici e finanziari si concentrarono sulla costruzione di una vera e propria linea ferroviaria europea, da raccordare col Canale, e sul suo terminale mediterraneo. In prima fila c'erano Marsiglia e Trieste¹² ma la Gran Bretagna guardava con interesse anche alla Puglia, il lembo di Europa più vicino a Suez. Certo, costruire una linea ferroviaria attraverso la penisola italiana preunitaria era assai complesso, viste le differenze di approccio dei singoli stati alla



- 8 A. Giuntini, *cit.*, pp. 51-52. Ancora nel 1868 c'era chi proponeva di aggirare del tutto il futuro Canale di Suez con una ferrovia Aleppo-Baghdad-Bassora, raccordata a Brindisi tramite il porto di Alessandretta e a Bombay tramite il Golfo Persico (cfr. «Railroads from England to India», *The Engineer*, 7 agosto 1868, p. 99-100, online, googlebooks). L'idea, scartata dalla Gran Bretagna, fu ripresa da Germania e Turchia che nella seconda metà del secolo realizzarono una ferrovia tra Anatolia e Mesopotamia.
- 9 In Italia si cominciò a parlare delle potenzialità di Brindisi nella pubblicistica prodotta sulla «questione ferroviaria» dai movimenti d'opinione moderati che, negli anni '40, chiedevano riforme economiche e amministrative da effettuare in accordo con i sovrani (Ernesto Petrucci, «Il '48 e la questione ferroviaria nello Stato pontificio. Saggio storico bibliografico», *Storia e Futuro*, N° 1, Aprile 2002, online, storiaefuturo.com).
- 10 Alfredo Quaranta, *La valigia delle Indie. Cronistoria di un viaggio dal triste epilogo*, Capone editore, 2003, pp 44-46.
- 11 Impresa tutta francese basata sul piccolo azionariato e indipendente dal grande capitale internazionale: il promotore F. de Lesseps rifiutò le offerte di intermediazione di Casa Rothschild impegnandosi in prima persona per piazzare i titoli della *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez* «presso fasce sociali più basse composte da commercianti, professionisti, dipendenti dello Stato e artigiani» (A. Giuntini, *cit.*, p. 120).
- 12 Marsiglia era sostenuta dalle *Messageries impériales*, compagnia di navigazione francese creata nel 1851; Trieste dal locale Lloyd austriaco (fondato nel 1836 in stretto contatto coi Rothschild di Vienna) detentore dal 1838 della privativa di navigazione sulle coste adriatiche e sugli introiti del trasporto postale.

questione ferroviaria e la poca simpatia di Ferdinando II di Borbone per le inge-
renze straniere negli affari interni del Regno duosiciliano¹³. È anche in questa
chiave che vanno letti i successivi interventi diretti e indiretti della Francia e del
Regno Unito a sostegno del Piemonte nel processo di unificazione dell'Italia¹⁴.

Il treno nell'Italia preunitaria tra pragmatismo e ideologia

Mentre negli altri paesi europei le ferrovie diventavano una importante infra-
struttura nazionale al servizio della produzione e del commercio, anche l'Italia
preunitaria cominciò a considerare la questione ma – per così dire - seguendo un
“doppio binario”. I governi degli stati più conservatori, Toscana, Due Sicilie,
Stato pontificio affrontarono il tema con tempi diversi e con una logica localisti-
ca, circospetta e magari poco lungimirante ma pragmatica: si mirava a raziona-
lizzare la circolazione interna di persone e merci e collegare le capitali coi rispet-
tivi porti principali: Roma con Ancona e Bologna tramite la «Pio Centrale», auto-
rizzata nel 1846 da Pio IX ma non costruita, Napoli con Foggia e Manfredonia
con eventuali diramazioni per Brindisi e Taranto¹⁵. L'Austria – che con

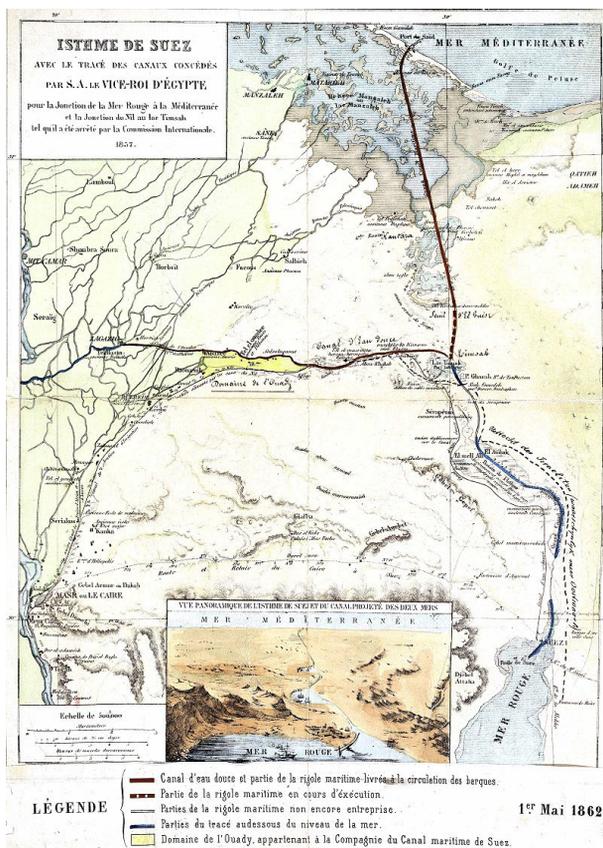
13 Per lui il Regno – diceva Benedetto Croce (*Storia del Regno di Napoli*, Milano, Adelphi, 1992) – doveva essere un organismo «nelle cui faccende nessun altro Stato avesse da im-
mischiarsi, tale da non dar noia agli altri e da non permetterne per sé». Fedele a questo
principio il re autorizzò – dopo molte esitazioni - l'ingegnere barese Melisurgo a costruire
una ferrovia Napoli-Brindisi. I lavori erano cominciati nel 1856 e gallerie e ponti erano già
stati costruiti nel 1860, quando Garibaldi, dopo la conquista di Napoli, revocò la concessi-
one a favore della società dei suoi finanziatori livornesi, Adami e Lemmi (Silvana Musella,
«Melisurgo, Emmanuele», *DBI*, 73, 2009, online, treccani.it).

14 Già nel 1855 l'ambasciatore britannico a Torino, Sir John Hudson, faceva notare a Cavour
che le ferrovie piemontesi, una volta collegate a quelle francesi tramite il traforo del Fréjus
(o Moncenisio), avrebbero formato la migliore via di comunicazione tra il Nord Europa e
l'estremità della penisola (Rosario Mascia, *La valigia delle Indie*, Brindisi, pubblicato in
proprio, 1985, p. 45). I lavori del traforo del Fréjus erano cominciati nel 1853 coll'obietti-
vo di collegare la Savoia (allora ancora parte del Regno di Sardegna) a Genova, rendendo
il porto di quest'ultima più competitivo rispetto a Marsiglia. Ceduta la Savoia alla Francia
(1860), il governo francese «permise» all'Italia di continuare i lavori impegnandosi a ver-
sare un contributo di 19 milioni di lire purché il tunnel fosse concluso entro 25 anni, con
clausola di abbuono sulle spese per ogni anno di anticipo sulla scadenza (i lavori furono
ultimati in 9 anni e il contributo complessivo francese fu di 26,1 milioni).

15 L'ipotesi borbonica prevedeva sostanzialmente un sistema ferroviario articolato in tre
punti: costruire una rete di collegamenti a circuito chiuso al servizio della capitale; realiz-
zare un sistema ferroviario per il commercio interno in alternativa ai collegamenti mari-
tими; sfruttare le potenzialità della Valigia delle Indie. [Franco Mercurio, «Le ferrovie e il
Mezzogiorno: i vincoli 'moralì' e le gerarchie territoriali (1839-1905)», *Meridiana, rivista
di Storia e scienze sociali*, n. 19, 1994, p. 178, online. A. Pellegrini, *Disegno economico
commerciale di una società anonima napoletana per la costruzione di una strada ferrata*

Metternich e l'ingegnere capo delle ferrovie Lombardo-Venete Alois (Luigi) Negrelli (1799-1858), trentino di Fiera di Primiero, progettava fin dal 1846 l'apertura del Canale di Suez¹⁶ – sviluppava piuttosto i collegamenti Milano-Venezia (I.-r. Privilegiata Strada Ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta, autorizzata nel 1837 e completata fra il 1841 e il 1857), Trento e Vienna-Trieste (ferrovia del Semmering, costruita nel 1848-54), mentre l'I.-r. privilegiata società della ferrovie meridionali dello Stato, del Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale (Emilia-Romagna e Toscana), creata nel 1856 con capitali delle banche Rothschild, Talbot e Bastogi, a seguito della seconda guerra d'indipendenza fu incorporata in due società nazionali, italiana e austriaca¹⁷.

Per i circoli intellettuali liberali, invece, la maggior valenza affidata alla ferrovia era di natura politica: il treno, simbolo di progresso e modernità era lo strumento per abbattere le frontiere e accelerare la formazione di una identità nazionale all'insegna della massima libertà di scambio di idee, uomini e merci¹⁸. Capofila di questa scuola di pensiero fu il piemontese Carlo Ilarione Petitti di Roreto (1790-1850) cui si ispirò Cavour per un articolo su *Le strade ferrate in Italia* in cui get-



divisa in varie linee al fine di avvicinare le Provincie al di quà del faro alla capitale, seguito dal progetto dell'analogo regolamento, Napoli 1851].

16 V. qui l'articolo di Andrea Perrone.

17 F. Mercurio, cit., pp. 183 e ss.

18 F. Mercurio, cit., pp. 158-160; v. anche Loris Scaggiante, *Le strade ferrate: l'Italia pre-unitaria e gli elementi dell'identità nazionale*, tesi di laurea magistrale, a. a. 2012-2013, Università Ca' Foscari di Venezia, pp. 304 (online).

tava le basi di quella che sarebbe stata la politica ferroviaria del primo periodo unitario, arroccata sul «primato delle scelte politiche su quelle economiche»¹⁹.

Il primo collegamento Nord-Sud dell'Italia unita

Dopo l'Unità, una visione quasi religiosa della ferrovia come salvifico strumento di progresso continuò a indirizzare le azioni dei nuovi governi²⁰. È significativo in questo senso lo stile con cui Ubaldino Peruzzi de' Medici (1822-1891), ministro dei Lavori Pubblici, partecipava nel 1861 al dibattito parlamentare sulla concessione della linea ferroviaria Ancona-Napoli:

«[Ferdinando II] ha circondato il suo paese di una muraglia come la China, egli ha messo nelle concessioni delle sue strade ferrate delle esclusioni di stranieri; egli ha avuto una costante diffidenza verso tutti quelli che sono venuti a portare i loro valori e i loro capitali nell'ex regno di Napoli. Noi dobbiamo distruggere quello che ha fatto Ferdinando II; noi dobbiamo riparare i mali che egli ha prodotto e ciò dobbiamo fare applicando il principio vivificatore della libertà, senza reticenze, senza meschini timori»²¹.

Tra dichiarazioni altisonanti e legami di interessi finanziari e personali con la Gran Bretagna, prese corpo il progetto di far transitare dall'Italia la *Indian Mail* (Valigia delle Indie). In termini operativi ciò significava dare la priorità alla creazione di un collegamento ferroviario tra Torino e Brindisi²². Era una scelta ragionevole, visto che l'intero tragitto sarebbe stato compreso nel territorio nazionale, al contrario di un eventuale collegamento tirrenico da Torino, Firenze e Napoli, reso più difficoltoso dalla presenza dello Stato pontificio. Ma anche una scelta che avrebbe finito per condizionare sul lunghissimo periodo il sistema ferroviario nazionale: privilegiava le linee costiere a scapito dei collegamenti interni, lasciava prevalere gli interessi delle società private concessionarie della costruzione e gestione delle linee su ogni altra considerazione (compresa l'opportunità di dotare il Sud del Paese di una rete infrastrutturale efficiente come quella delle regioni settentrionali) e lasciava alle élites locali il compito di pen-

19 I. Petitti, *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse*, Capolago, 1845; lo scritto di Cavour in Domenico Zanichelli (cur.), *Gli scritti del Conte di Cavour*, Vol. 2, Bologna, Zanichelli, pp. 3-5.

20 Michèle Merger, «Les chemins de fer italiens: leur construction et leurs effets amont (1860-1915)», *Histoire, économie et société*, 11, 1992, N°1, pp. 109-129 (online, persee.fr).

21 Atti parlamentari, Camera dei Deputati (d'ora in poi APCD), legisl. VIII, Discussioni, tornata del 3 luglio 1861, p. 1752.

22 Michèle Merger, «Les chemins de fer italiens et la Malle des Indes», in Muriel Le Roux (cur.) *Histoire de la poste de l'administration à l'entreprise*, Paris, Éditions Rue d'Ulm, 2002, p. 106.

sare a tutti i collegamenti regionali interni²³.

Gli appalti della ferrovia adriatica e i relativi scandali politico-finanziari

Con decreti dittatoriali del 25 settembre 1860 da Napoli e articoli addizionali del 13 ottobre, Garibaldi concesse l'appalto della costruzione e gestione della linea adriatica e delle ferrovie sicule alla Società Italica Meridionale dei banchieri livornesi e cognati Pietro Augusto Adami (1812-98) e Adriano Lemmi (1822-1906), costituita pochi mesi prima e già incaricata dal governo subalpino di costruire la Firenze-Ravenna.

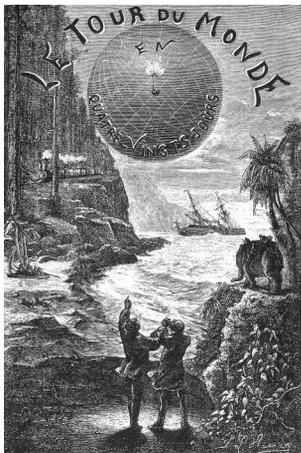
Commerciante a Costantinopoli, nel 1846 Lemmi aveva conosciuto Mazzini a Londra, appoggiando poi la Repubblica Romana e il moto del 1853. Finanziatore delle spedizioni di Pisacane e dei Mille, tanto da essere qualificato da Giuseppe Guerzoni, il segretario di Garibaldi, come «banchiere della Rivoluzione italiana», Lemmi divenne nel 1885 gran maestro del Grande Oriente d'Italia e amico di Crispi²⁴. L'appalto delle ferrovie meridionali fu però subito contestato da Cavour, sponsor politico della cordata francese guidata dalla Talabot, e ne derivò il primo scandalo dell'Italia unita, con la pubblicazione, sul giornale napoletano *Il Nazionale*, dei capitolati segreti da cui emerse che la società livornese aveva lucrato cento milioni di ducati oltre quelli previsti dal contratto, e con le ombre mai chiarite sulla condotta giovanile di Lemmi. In Parlamento la regolarità dell'appalto fu difesa dal Partito d'Azione e da Cattaneo e nel paese da nuovi giornali finanziati coi fondi neri della società livornese, finché quest'ultima non accettò di cedere ai francesi le linee calabro-pugliesi in cambio della ratifica del resto dell'appalto.

Lo stato di guerra contro la resistenza borbonica indusse però la Talabot a ritirarsi e nell'aprile 1861 il governo Ricasoli appaltò la Taranto-Reggio e le linee siciliane alla società livornese. Costretto dai debiti, Adami dovette però vendere



23 F. Mercurio, *cit.*, p. 167.

24 *Sulla concessione delle ferrovie ai signori Adami e Lemmi. Riflessioni di un osservatore imparziale agli italiani delle provincie meridionali*, Napoli, Pei tipi di Vincenzo Marchese, 1860. Carlo Cattaneo, «Sulla concessione delle ferrovie di Napoli e Sicilia, notizie estratte dai documenti del dott. Carlo Cattaneo», *Il Politecnico*, X (1861), pp. 77-92. Atti del Parlamento Italiano, Sessione del 1861 (VIII Legislatura), Raccolti da Galletti Giuseppe e Pompeo Paolo, Documenti dal 1° febbraio al 23 luglio 1861, pp. 584-6 e 615. Carlo de Biase, *Il problema delle ferrovie nel risorgimento italiano*, Modena, 1940, pp. 161-2, 188. Fulvio Conti, «Lemmi, Adriano», *DBI*, 64, 2005.



la sua quota alla Società Vittorio Emanuele, a capitale prevalentemente francese, fondata nel 1853 da Charles Laffitte e Nino Bixio per la costruzione e la gestione delle ferrovie sarde. Caduto Ricasoli il 3 marzo 1862, si scatenò l'assalto alle concessioni ferroviarie, che vedeva in competizione il Crédit mobilier dei fratelli Isacco ed Emilio Pereire e la Rothschild & Talabot, la cui offerta fu accettata il 16 giugno dal governo Rattazzi. La Camera però reagì contro l'idea di affidare il monopolio delle ferrovie ad una società straniera, che mirava a collegare le linee adriatiche con le austriache, e incaricò l'on. ing. Guido Susani (1824-92) di cercare concorrenti sulla piazza di Londra. Susani non ebbe successo, ma il 31 luglio l'ex mini-

stro delle finanze di Ricasoli, il conte livornese Pietro Bastogi (1809-99), dichiarò che un gruppo di 92 capitalisti tutti italiani era pronto a versare un capitale di ben 100 milioni di lire per costituire una Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Il 6 agosto la camera respinse la proposta governativa e approvò quella di Bastogi e la Società, prima grande impresa del nascente capitalismo italiano, fu fondata il 18 settembre con Bastogi presidente e Ricasoli e il barone Giovanni Barracco (1829-1914) vicepresidenti²⁵. Tra i principali finanziatori, oltre a Bastogi c'era il gruppo torinese (dal 1863 Società generale del credito mobiliare) collegato coi Pereire e retto da Domenico Balduino (1824-85), rappresentante per l'Italia della Società per il taglio dell'istmo di Suez e legato anche a Bixio. La Società Meridionale attraversò indenne l'inchiesta parlamentare presieduta da Giovanni Lanza (1810-82) che il 15 giugno 1864

«dichiarò non del tutto infondate le accuse di irregolarità circa il procedimento seguito dalla Camera quando nell'agosto del 1862 si era sostituita al governo nel proporre ed approvare per acclamazione un contratto con destinatari diversi da quelli indicati dal ministero; dal punto di vista del costume politico confermò l'accusa che il Susani, membro della commissione parlamentare che aveva respinto la convenzione con i Rothschild, avesse ricevuto dal B. un compenso di un milione e centomila lire. Accertò che il B. si era fatto rilasciare da tutti i sottoscrittori una dichiarazione con

25 Antonio Crispo, *Le ferrovie italiane storia politica ed economica*, Milano, Giuffrè, 1940, p. 4; Paolo Lavadas e Mauro Luoni, «1861-2011, 150°, L'unità d'Italia attraverso le ferrovie», *Mondo Ferroviario Viaggi*, Desenzano del Garda, Editoriale del Garda, 2011, p. 13; R. Mascia, *cit.*, p. 47. Felice Ippolito, *Amici e Maestri: lo Stato e le ferrovie*, Bari, edizioni Dedalo, 1988. Sui principali azionisti della Società: Gian Paolo Nitti, «Balduino, Domenico», *DBI*, 5, 1963.

cui gli cedevano l'appalto generale della esecuzione dei lavori al prezzo di 210.000 lire al chilometro, e che questi li aveva subappaltati a tre importanti ditte alla tariffa di 198.000 lire al chilometro; due terzi di questo margine di 14 milioni di lire sarebbero stati incassati dal B. stesso. Lo scandalo costrinse il B. a ritirarsi dalla politica attiva ed il Susani a rassegnare le proprie dimissioni»²⁶.

La linea fu inaugurata nel 1865, ma i ritardi nel traforo del Moncenisio fecero rischiare la deviazione del tratto italiano dell'Indian Mail dal Piemonte al Veneto, divenuto italiano nel 1866. Il collegamento Brindisi-Calais più conveniente per l'Italia, infatti, era quello attraverso il Brennero (per Verona, Bolzano, Sargans, Zurigo, Basilea, Metz e Douai), non solo più breve del Moncenisio (2135 km contro 2385) ma anche meno vincolato alle esigenze britanniche²⁷. L'Inghilterra se ne preoccupò al punto che nel 1866 il Board of Trade del Railway Department affidò una ricognizione all'Ispettore delle Ferrovie (una carica istituita nel 1840) sir Henry Whatley Tyler (1827-1908), poi famoso per aver scoperto la causa dell'epidemia di colera scoppiata in alcuni quartieri londinesi nel 1867 e come omeopata e dal 1880 deputato conservatore²⁸. Tyler difese la convenienza della linea del Moncenisio, più lunga ma percorribile in meno tempo (43 ore contro 55) di quella del Brennero, e, per incoraggiare la prosecuzione del traforo, fu perfino creata una società inglese (Mount Cenis Railway Company) per finanziare una ferrovia provvisoria a scartamento ridotto costruita da John Barraclough Fell (1815-1902)²⁹, che dal 1° ottobre 1869 portava la posta a Genova, risparmiando 30 ore rispetto a Marsiglia. La «linea Fell» si rivelò strategica quando la guerra franco-prussiana del 1870-71 rese impraticabile lo scalo di Marsiglia. Dal 1° giugno 1869 era però attiva anche la linea Ostenda-Verona: il primo postale inglese per Brindisi, partito il 25 ottobre 1870, passò infatti per il Brennero. Da Brindisi posta e passeggeri proseguivano per Porto Said su un piroscalo della Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P. O.), alla quale il governo italiano concesse il 14 aprile 1872, per un canone forfetario

26 Luciano Coppini e Giampaolo Nitti, «Bastogi Pietro», *DBI*, 7, 1970. *Storia dei ladri nel regno d'Italia da Torino a Roma fatti, cifre e documenti*, Borri Felice, Libraio Editore, Torino 1873, pp. 100-03.

27 Romano, *op. cit.*, p. 10 e 28.

28 Capitano dei Royal Engineers, inventore di «improved gabions», collaboratore delle riviste militari britanniche, nel 1877 pubblicò un saggio sulla lavorazione dei freni nell'industria inglese (*Brakes: How the Question is Being Manipulated in England*). Membro dell'abortita Commissione del tunnel sotto la Manica (1876-77), presidente del Grand Trunk Railway of Canada, della Westinghouse Air Brake Company, della Rhydney Iron Coy, dei Peruvian Bondholders e della Peruvian Corporation, u 2 e nel 1893, sempre capitano, partecipò alla Chicago Exhibition.

29 P.J.G. Ranson, *The Mont Cenis Fell Railway*, Truro, Twelveheads Press, 1999.

annuo di mezzo milione di lire, il trasporto gratuito nei porti orientali anche della posta italiana. Infine nell'ottobre 1872 transitò per il Moncenisio il primo treno dell'Indian Mail. La Valigia partiva tutti i venerdì sera da Londra e in condizioni ottimali in 42 ore era a Brindisi, di dove la domenica partiva il piroscafo della P. O., arrivando a Bombay in meno di 20 giorni. Dal 1870 la P. O. assicurava anche 2 viaggi al mese da Venezia ad Alessandria d'Egitto.

Lo scollamento tra ferrovie e potenziamento dei porti

La miopia puramente affaristica, priva della razionalità geoeconomica invano perorata da Giuseppe Sapeto, Cesare Correnti, Cristoforo Negri, Nino Bixio e altri³⁰, con cui fu affrontata nei primi anni dell'unità la questione ferroviaria emerge nettamente dallo scarsissimo interesse per il potenziamento dei porti. La prima convenzione postale marittima, stipulata il 2 gennaio 1862 con la Società di navigazione Adriatico Orientale per il tratto Ancona-Brindisi, certificava la natura di mero scalo del porto terminale, ben lontano dall'essere la base di smistamento merci e passeggeri³¹ necessaria al terminale di «60 e più mila chilometri di linea ferroviaria ferrata proveniente del continente europeo»³², definita da Quintino Sella «una delle principali arterie d'Europa destinata ad avere importanza grandissima nel commercio con l'oriente»³³; e del tutto deludente per chi sperava di ridurre il divario economico fra Nord e Sud³⁴. L'inerzia del governo verso i porti era poi cullata dai precursori degli odierni No-TAV:

«sembrano di una certa gravità gli argomenti che da altre persone si allegano per dimostrare come questa Valigia e il suo transito per Brindisi e per l'Italia non costituiscano per tutti questo grand'utile che apparisce a prima vista, e come mentre apporteranno al certo dei vantaggi, questi non siano tali da consigliare al Governo e alle società private delle forti spese che potrebbero eseguirsi a solo opposizione alla rete ferroviaria con gli inglesi».³⁵

30 Giuseppe Sapeto, *L'Italia e il canale di Suez*, Pellas, Genova, 1865. Cesare Correnti, «Sull'istmo di Suez e sul commercio orientale. Memoria bibliografica», Estratto dal *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Fasc. 3°, 1869, pp. 3-12 (riprodotto qui). Pier Luigi Barzellotti, *La questione commerciale d'Oriente. L'Italia e il canale di Suez*. Tipografia Eredi Botta, Firenze 1869. Antonio Romano, *La Valigia delle Indie e l'Europa*, Venezia, Reale tipografia di Gio. Cecchini, 1869.

31 Mascia, *op. cit.*, pp. 26-27. Per la tratta fino ad Alessandria d'Egitto venne stabilita una sovvenzione forfettaria di 1,5 milioni annui, Alle Poste spettavano i ricavi postali, alla Compagnia di navigazione gli introiti delle merci dei passeggeri.

32 Sapeto, *op. cit.*, p. 144.

33 Mascia, *op. cit.*, p. 24

34 Nel 1861, la rete ferroviaria italiana poteva contare su 1758 km, ma solo 128 nel Meridione.

35 Barzellotti, *op. cit.*, p. 121.

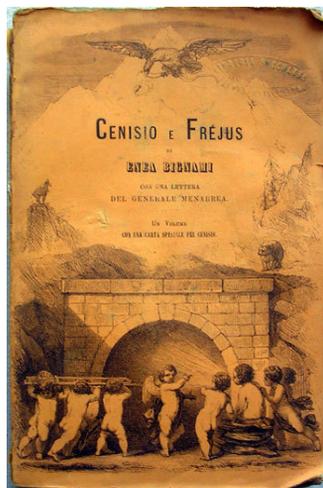
Self-fulfilling prophecies, come vedremo. Fin dall'8 marzo 1862, durante il dibattito sul disegno di legge per il postale Ancona-Brindisi, Nino Bixio aveva affrontato, con grande competenza e veemenza, la questione del rinnovo del sistema portuale italiano³⁶. La retorica sugli effetti miracolosi dell'apertura di Suez copriva infatti la speculazione sulle ferrovie, e non si curava dei porti.

Rimaneva così uno staus quò di compromesso gestionale tra società italiane ed estere che si spartirono la rete ferroviaria italiana. Ma i passaggi non furono indolori e lasceranno il segno politico per i successivi decenni. La Metallurgia e la meccanica italiana, del resto, erano ancora in via di sviluppo, e dunque locomotive, rotaie, dirigenti e tecnici dovettero essere importati:

«Notevolissima appare, agl'inizi della nostra attività, la partecipazione dell'elemento tecnico o dirigente venuto da fuori, quando tedeschi, svizzeri, inglesi, francesi erano nella grandissima maggioranza dei nostri opifici attrezzati per la produzione meccanica, i capifabbrica e il personale tecnico dirigente, che s'importava insieme col macchinario.»³⁷

Le prime delusioni

In realtà però non tutto filava proprio liscio. Già prima dell'apertura del Fréjus cominciarono a vedersi le lacune operative di quello che avrebbe dovuto essere un fiore all'occhiello della politica italiana. Nel 1868, Gaetano Semenza, deputato di Como, mazziniano già esule a Londra, elencava al ministro dei Lavori Pubblici le lagnanze di «diversi signori inglesi ed americani, alcuni dei quali reduci dall'Oriente per la via di Brindisi» incontrati in treno: orari e tariffari inaffidabili, continui e vessatorii controlli doganali e daziari, soste forzate per mancanza di treni diretti in coincidenza con gli arrivi e partenze della Valigia, stazioni sporche e prive dei servizi essenziali, per non parlare dei biglietti che rifiutavano di vendere i biglietti a chi non arrivava coi soldi contati fino all'ultimo spicciolo³⁸.



36 V. qui l'articolo di Cucchi e Ilari.

37 Manlio Magini, *L'Italia e il petrolio tra Storia e cronologia*, Mondadori, 1976, pag.12

38 Semenza, costruttore delle prime ferrovie sarde e fautore di una linea ferroviaria Roma-Fiumicino, condusse una lunga battaglia per la ricostruzione del porto di Brindisi sul giornale finanziario *Il Sole*, da lui fondato e diretto e che riprese anche la filippica sulle ferrovie



Ancora più grave era la situazione del porto di Brindisi, che andava non solo rimesso in sesto ma soprattutto adeguato alle specifiche esigenze della Valigia delle Indie³⁹. Nel luglio 1863 Nino Bixio osservava per esempio in Parlamento che i piroscafi della P&O «erano lunghi dagli 80 ai 100 metri e s'alzavano oltre 3000 tonn., per cui se essi non avessero trovato Brindisi una realtà abbastanza ampia e profonda la manovra d'attracco sarebbe risultata lunga e pericolosa»⁴⁰. Nel 1864 vennero stanziati 6 milioni per i lavori di bonifica e restauro del porto⁴¹. L'impegno effettivo non fu però all'altezza degli intenti. Nel giugno 1867 i

(*Passaggio delle valigie orientali per l'Italia*, 4 marzo 1868).

- 39 Sulla strategicità dell'ammodernamento del porto di Brindisi capolinea di Giuseppe Sapeto, *L'Italia e il canale di Suez*, Genova, Pellas, 1865.
- 40 R. Mascia, *cit.*, pp. 32-33; «Lavori di restaurazione al porto di Brindisi - Spesa straordinaria sul bilancio dei Lavori Pubblici dal 1864 al 1868», *Progetti di legge, Atto C.14 del 29 maggio 1863* (online, storia.camera.it).
- 41 Legge 24 gennaio 1864, N. 1650. – Colla quale è autorizzata una spesa straordinaria per l'esecuzione di lavori nel porto di Brindisi.

lavori, appaltati alla ditta francese Nepwen⁴², erano in netto ritardo⁴³, come faceva notare il deputato brindisino Brunetti: il dragaggio era a metà strada, l'argine del canale e delle banchine completato per meno di 1 km, la cifra di 1,8 milioni di lire appaltata per l'escavazione del porto insufficiente per renderlo tutto navigabile⁴⁴. Eppure la commissione Bilancio della Camera valutava già la riduzione dello stanziamento previsto nel 1864 da 6 milioni ai soli 4,8 impegnati per gli appalti già aggiudicati⁴⁵. Il presidente della commissione⁴⁶ rispondeva a Brunetti che la situazione di bilancio non permetteva di fare di più, che il porto di Brindisi era già adeguato alle esigenze nazionali, addirittura che le opere già affidate e da concludersi entro il 1869, fossero sovradimensionate⁴⁷. Forse il vento politico era cambiato, tanto che lo stesso Nino Bixio, già acceso sostenitore dell'iniziativa, ora era favorevole al fermo di spesa⁴⁸. Certo la volontà di disimpegno rispetto al porto di Brindisi era evidente, benché poco comprensibile, visto l'impegno profuso per ottenere che la Valigia delle Indie passasse da Brindisi e il suo potenziale gettito in termini di tasse postali, noli ferroviari e portuali, posti di lavoro⁴⁹.

La situazione alberghiera del tutto inadeguata nel 1868⁵⁰ migliorò solo relati-

42 Mario De Lucia e Franco A Mastrola, *Società e risorse produttive in Terra d'Otranto durante il XIX secolo*, Napoli, ESI, 1988, p. 505. Funzionava una sola delle 4 macchine escavatrici: una caldaia era scoppiata provocando 4 vittime.

43 Gli stanziamenti di bilancio, dalla promulgazione della legge del 1864, assommavano a 2 150,000 lire. (APCD, legislatura X, tornata del 10 giugno 1867, p. 1191)

44 Eppure, notava lo stesso Brunetti «dall'Inghilterra si versa nell'Oriente e dall'Oriente nell'Inghilterra una massa di merci del valore di 4 miliardi [...] e che ci darà in un anno, come si può dimostrare con cifre, una rendita di 3 milioni e il porto di Brindisi in due anni si sdebiterà della spesa fatta dall'Italia per esso» (APCD, legislatura X, tornata dell'11 giugno 1867, p. 1215).

45 Gli stanziamenti fatti nei bilanci, dalla promulgazione della legge, assommavano a 2,150,000 lire (APCD, legislatura X, tornata del 10 giugno 1867, p. 1191).

46 On. Cesare Valerio, (1820 – 1873) deputato di Torino.

47 APCD, legislatura X, tornata dell'11 giugno 1867, p. 1217.

48 I lavori continuarono a rilento. Nel 1868 su 378 m progettati del muro di sponda di ponte del canale Pigonati ne erano costruiti solo 267. Ancora non si parlava di bacino di carenaggio e scalo di alaggio. Nel 1869 si tentò di varare un piano di investimenti con una ditta italiana, la Gabrielli, cui si garantiva la cessione dei terreni necessari e una sovvenzione di 2 milioni e mezzo. L'accordo fallì per le gravose opzioni di riscatto dell'impianto (R. Mascia, *cit.*, pp. 38-40).

49 ¹¹ Direttore Generale delle Regie Poste nella sua relazione annuale al Ministero dei Lavori Pubblici osservava appunto «E' tale l'importanza [...] del transito della Valigia delle Indie attraverso l'Italia, sono tanti i vantaggi che dovranno scaturire da questo passaggio, da polarizzare il giusto desiderio di vederla al più presto risolta nel senso del maggior vantaggio pel patrio commercio» (*Quinta Relazione sul servizio postale in Italia. Anno 1867*, Torino 1868).

50 «At Brindisi there is one hotel which recent travellers thence state to be tolerably capacious, although of small merit in other respects; but as it possesses a cruet-stand and pro-

vamente con la costruzione de dell'Hotel delle Indie Orientali⁵¹. Come se non bastasse, i dintorni di Brindisi erano malarici⁵². Resosi conto della disastrosa situazione dei porti italiani, il già citato Tyler fece pure un vano tentativo di convincere il governo italiano a revocare gli appalti per consentire la concorrenza di ditte capaci, cioè inglesi.

Nel 1881 la Commissione parlamentare d'inchiesta sulla marina mercantile («Commissione Boselli»), promossa a seguito dell'adozione da parte della Francia di un sistema di sovvenzionamento analogo a quello britannico, certificava lo «stato di profonda sofferenza», anche se non «di decadenza» del comparto. Ma il giudizio sulle cause rifletteva unicamente il punto di vista degli operatori nazionali (armatori, spedizionieri, Camere di Commercio) che chiedevano protezionismo e difese contro la concorrenza e le ingerenze straniere, più che incentivi al recupero di competitività. Come scrive efficacemente Giulio Mellinato, «la velocità della trasformazione in atto venne vista come il principale pericolo, e non come una opportunità. La retorica della «nazione marittima» e degli «interessi nazionali» coperse e giustificò una politica marittima disastrosa, che tra l'altro accentuò il vantaggio del Lloyd austriaco di Trieste, nazionalizzato nel 1891, anche nella concorrenza sulla rotta di Suez⁵³.

Il lento declino e la fine della “stazione italiana” dell'impero

Venuti meno, per età e cambi di orizzonte politico, i sostenitori degli interessi britannici in Parlamento, anche lo status di Brindisi come stazione della Valigia delle Indie ne risentì fortemente, soprattutto dopo la svolta della politica

vides its guests with English mustard, it probably considers itself all that is required as a halfway house» (*The London and China Telegraph*, 8 aprile 1868, p. 190, online, google-books).

- 51 Fu costruito dalla Società delle ferrovie meridionali. Nino Bixio, che fu a Brindisi come membro di una commissione parlamentare nel 1871, lo descrive come «*molto modesto*» (Rendiconti del Parlamento italiano. Discussioni del Senato del Regno, tornata del 31 marzo 1871, interpellanza del senatore Bixio, pp. 653-654).
- 52 «Nei dintorni di Brindisi poi non ci è coltivazione di sorta, non piantagioni, cause tutte che insieme alle altre delle paludi ed ai fili d'acque che non sboccano nel mare, ed alle altre magagne, rendono il paese insalubre e d'impossibile soggiorno a chi non ne è nativo» (Rendiconti, cit.).
- 53 Robert Gabriel, «The Indian and Far Eastern Lines of the Austrian Lloyd», *Maritime History*, 4, 1974, No. 2, pp. 100-125. Ronald E. Coons, *Steamships, statesmen and bureaucrats. Austrian policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd, 1836-1848*, Franz Steiner Verlag, Wiesbaden, 1975. Giulio Mellinato, *L'Adriatico conteso. Commerci, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, FrancoAngeli, 2018. Di Mellinato cfr. pure *Trieste & Cavour 1836-1861. Percorsi, politica e commerci nel Risorgimento*, Milano, FrancoAngeli, 2010.

estera italiana verso gli Imperi Centrali e la stipula della Triplice. La concorrenza delle compagnie di navigazione francese e del Lloyd austro-triestino non era mai venuta meno e già nel 1875 molti viaggiatori britannici erano tornati a preferire Marsiglia o magari Venezia⁵⁴. L'aggiunta (1879) di vagoni letto e carrozze ristorante e la creazione (1890) di un intero convoglio di lusso (Peninsular Express) non compensarono i disservizi e il costo (l'imbarco a Marsiglia costava 300 franchi in meno) e così il transito passeggeri da/per l'India scese negli anni 1890 da 5.440 a 1.162 unità⁵⁵. Molti altri fattori concorsero poi alla cri-

TARIFS RÉDUITS

RÉDUCTION DE 25 %
des prix des billets de Chemin de Fer et des suppléments Wagons-Lits pour les relations de LONDRES et PARIS à ALEP - TRIPOLI - TEL KOTCHEK - MOSUL - KIRKUE - BAGHDAD - BASRA - KHANAQIN et de KHANAQIN - BASRA - BAGHDAD - KIRKUE - MOSUL - TEL KOTCHEK - TRIPOLI - ALEP à TRIESTE, MILANO, PARIS et LONDRES.

RÉDUCTION DE 32 1/2 %
des prix des billets ALLER et RETOUR établis pour les relations ci-dessus. — Les billets Aller et Retour sont valables 2 ans

RÉDUCTION DE 40 %
pour voyageurs en groupe de 6 personnes.

RÉDUCTION DE 33 1/3 %
du prix du TRANSPORT des BAGAGES enregistrés de LONDRES et PARIS pour STANBUL - BUCAREST - ATHÈNES - ALEP - TRIPOLI - TEL KOTCHEK - MOSUL - KIRKUE - BAGHDAD - BASRA - KHANAQIN et vice versa.

**TRANSPORT RAPIDE DES COLIS MESSAGERIES
PAR FOURGONS SPÉCIAUX**

LONDON
PARIS - LAUSANNE - MILANO - TRIESTE - ZAGREB - BUDAPEST - VIENNE - SOFIA - ANKARA - ISTANBUL - ALEP - TRIPOLI - DAIRES
LYON - TORINO
VENEZIA - LJUBLJANA - VINKOVCI - NIS
BUDAPEST - TRIESTE - MILANO - ZAGREB - SOFIA - ANKARA - ISTANBUL - ALEP - TRIPOLI - DAIRES
WEN
PRAGA
BRATISLAVA
SOPRON
BUDAPEST
VIENNE
BUDAPEST - TRIESTE - MILANO - ZAGREB - SOFIA - ANKARA - ISTANBUL - ALEP - TRIPOLI - DAIRES
KONUK - TAMEGAN
BAGHDAD
BASRA

POUR TOUTS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER AUX AGENCES ET BUREAUX
DE LA COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS

J. Barreau et Co, imp.-édit. Paris.

54 Lo osservava un membro del seguito del più distinto viaggiatore passato da Brindisi in quegli anni, l'allora principe di Galles e futuro Edoardo VII, che l'aveva attraversata diretto in India (William H. Russell, *The Prince of Wales' Tour*, London 1877, pp. 3-4).

55 «La decadenza del porto di Brindisi», *La Civiltà cattolica*, Anno LI, Serie XVII, Vol. XII, fasc. 1208, 6 ottobre 1900, pp. 252-253. Le ragioni che hanno mosso i direttori della Peninsular and Oriental Company a mutare di porto sono le cattivissime condizioni del porto di Brindisi, i bassifondi, in certe stagioni, pericolosi, il molo incomodo e in parte mancante affatto, la ferrovia, che come pur dovrebbe, non arriva fino al luogo dell'imbarco, la città sporca e malsana, la cattiva condizione delle sale d'aspetto e degli alberghi, e la poca o niuna coscienza dei vetturini, dei facchini e dei garzoni degli alberghi. Il Governo italiano aveva promesso alle autorità inglesi di provvedere a togliere questi gravi inconvenienti, ma non ne fu nulla. Il municipio di Brindisi trovò denaro per fabbricare un vasto teatro, ma non ebbe un soldo per migliorare il porto [...] e ora deplora inutilmente la perdita di tanti forestieri che lasciavano annualmente alla città una gran somma di denaro. Facciamo voti che Brindisi sappia ritenersi almeno i battelli postali, perché ove questi le venissero a mancare, sarebbe irreparabile la sua rovina». Il costo via Brindisi era nel 1904 di lire 2.143, 20 in meno rispetto al viaggio da Berlino e 118 in più rispetto al viaggio tutto in mare. Il treno da Londra a Brindisi ci metteva 44 ore: da Brindisi a Bombay via Suez ci volevano 22 giorni, da Marsiglia 25. [*Annuario scientifico ed industriale*, Fratelli Treves, Milano, 1904, p. 436].

si della Valigia delle Indie, che non abbiamo qui lo spazio per esaminare in dettaglio. Ripromettendoci di dedicarvi un successivo studio, ci limitiamo quindi ad accennare alla crescente incapacità della P. O. di assicurare i collegamenti merci con Venezia previsti dalla concessione governativa del 1888 (alleggerita nel 1899), alle accuse della stampa angloindiana, alla scarsa incisività della politica ferroviaria e marittima italiana, alla crescente concorrenza portuale e ferroviaria austriaca, che puntava su Trieste e Salonico, all'impatto dell'apertura del tunnel del Sempione (1906) che incanalava il commercio europeo verso Genova. Brindisi manteneva la sua posizione solo grazie al trasporto postale, otto volte superiore a quello di Marsiglia.

Con lo scoppio della grande guerra il tratto italiano dell'Indian Mail divenne improvvisamente problematico sotto il profilo della sicurezza. Sull'*Economist* Demetrius Charles de Kavanagh Boulger (1853-1928), un esperto di cose orientali, analizzati i pro e contro dei percorsi postali italiano e marsigliese, concludeva:

«la questione essenziale, che dovrebbe troncare ogni incertezza e decidere per la risoluzione del problema in favore della via francese è la maggior sicurezza che presenta quest'ultima in caso di guerra. La Francia, infatti [...] è una nazione alleata, mentre l'Italia fa parte della Triplice Alleanza, e per questa ragione deve essere considerata come una potenza nemica. Saggiamente e prudenza richiedono che un sistema così importante per il nostro impero, come il trasporto della Posta Indiana, si basi sopra non transitorie, ma sopra permanenti condizioni di sicurezza»⁵⁶.

E difatti il 15 agosto 1914 la *Indian Mail* abbandonò definitivamente Brindisi per Marsiglia. L'Italia neutrale era un terreno di caccia troppo favorevole per le spie austro-tedesche e la costa pugliese troppo esposta a eventuali colpi di mano della Marina austriaca⁵⁷.

56 «Lettere dalle Indie», *La Città di Brindisi*, 14 giugno 1914, p. 2 (online, emeroteca. provincia.brindisi.it). Boulger notava che il tragitto Marsiglia-Londra era di 8 ore più lungo ma si sarebbe ridotto sostituendo «piroscafi moderni a turbina, [...] di alta velocità» agli ormai vecchioti *Isis* e *Osiris* che operavano su Brindisi.

57 Cfr. Max Ronge, *Spionaggio*, Napoli, Editrice Tirrena, 1930. Domenico Colasante, *In treno dal Tirreno all'Adriatico: Storia della ferrovia Roma-Sulmona-Pescara*, Roma, Gangemi, s. d., p. 114.

Prima di Lawrence

La missione segreta della Regia Marina per il controllo del Mar Rosso nella guerra italo-turca¹

di Claudio Rizza

«Queste istruzioni riguardano solo la parte politica della sua missione, e ne rimane esclusa la parte militare e navale che vi sarà subordinata e legata solo per quel tanto che potrà, a suo giudizio, contribuire al buon risultato finale della missione stessa. Inoltre devo pregare la S.V. di procedere di buon accordo col colonnello Rubiolo, che è stato e continuerà a rimanere investito della cosa per tutto quanto si riattacca alla sua qualità di comandante delle truppe in Eritrea e di facente funzioni di Governatore della colonia stessa, doppia qualità che gli dà modo di poter esercitare una indiscussa influenza sulle persone, dimoranti nella colonia, cui fosse necessario ricorrere, e di assicurarne la discreta cooperazione. Scopo principale della sua missione è di mantenere, e qualora, come si ha ragione di credere, fosse momentaneamente sopita la ribellione dei precitati due capi, di fomentarne il rinnovamento»².

Questi i passi principali della lettera d'istruzioni riservata consegnata dal Presidente del Consiglio Giovanni Giolitti al comandante Giovanni Cerrina-Ferroni nel novembre del 1911, alla vigilia della sua partenza per la zona d'operazioni a bordo dell'incrociatore protetto *Piemonte*.

La scelta del capitano di vascello Giovanni Cerrina-Ferroni quale comandante superiore navale del Mar Rosso non era stata casuale. Egli, infatti, aveva passato lunghi anni imbarcato sulle Regie Navi *Staffetta* e *Barbarigo*, dislocate in Mar Rosso e nell'Oceano Indiano. Durante questi imbarchi il comandante Cerrina aveva sviluppato un forte interesse per le questioni inerenti l'amministrazione delle colonie tanto da essere designato, nel 1905, a partecipare al congresso coloniale, tenutosi ad Asmara. A partire dal gennaio 1906, inoltre, fu nominato

1 Articolo già pubblicato nella Rivista Marittima 2014, che ha cortesemente concesso il permesso di ripubblicarlo qui.

2 Lettera d'istruzioni del Presidente del Consiglio dei Ministri al comandante Cerrina Ferroni datata 28 novembre 1911. ACS, *Carte Giolitti*, b. 23, f. 61, s. f. 4, p. 1.

reggente il governo del Benadir³, carica che egli mantenne per poco più di un anno⁴. Ottimo marinaio e grande conoscitore delle acque del Mar Rosso, dove in passato aveva effettuato numerosi rilievi idrografici, ma anche abile diplomatico, esperto di questioni coloniali e profondo conoscitore della cultura musulmana, il comandante Cerrina Ferroni era, in pratica, l'uomo giusto non solo per condurre le operazioni navali in quello scacchiere, ma anche per portare a compimento la difficile missione affidatagli dal Presidente del Consiglio dei Ministri.

La guerra si estende

Lo scacchiere del Mar Rosso, sebbene distante dal teatro d'operazioni principale del Mediterraneo centro-orientale, fu da subito coinvolto nella guerra italo-turca in quanto frontiera naturale tra l'Impero ottomano e la piccola colonia italiana d'Eritrea. Si trattava, infatti, di un teatro marittimo «periferico, ma non necessariamente marginale»⁵. Si doveva «anzitutto proteggere le nostre colonie contro qualche colpo di mano che la Turchia vi potesse tentare»⁶.

Per assicurare quest'obiettivo strategico la presenza navale italiana in Mar Rosso fu subito incrementata con l'arrivo a Massaua degli incrociatori protetti *Puglia* (il 7 ottobre 1911) e *Calabria* (il 6 novembre successivo) e dell'avviso *Staffetta* (il 10 novembre 1911), in aggiunta alle due anziane unità stazionarie di base laggiù: la cannoniera *Volturmo* e l'incrociatore torpediniere *Aretusa*⁷. Fu altresì costituito il Comando Superiore delle Forze navali del Mar Rosso affidandolo al comandante dell'*Aretusa*, Ugo Rombo, appena promosso capitano di vascello.

Sebbene la prima azione a fuoco in quello scacchiere fosse coincisa con lo «sbarco dei primi contingenti italiani a Tripoli il 5 ottobre 1911»⁸, fu solo in seguito all'arrivo in area degli attesi rinforzi che la Regia Marina poté prendere de-

3 Regione della Somalia ove si trova la città di Mogadiscio.

4 F. Grassi, *Le origini dell'imperialismo italiano. Il caso somalo (1896-1915)*, Bari, Milella, 1980, pagg. 267 – 307

5 M. Gabriele, *La Marina nella guerra italo-turca*, Roma, U.S.M.M., 1998, p. 7.

6 G. Giolitti, *Memorie della mia vita*, vol. II, Milano, Fratelli Treves editori, 1922, p. 409.

7 Per una dettagliata descrizione della campagna navale italiana in Mar Rosso durante la guerra italo-turca v. M. Gabriele, «La Marina italiana nel Mar Rosso durante il conflitto italo-turco», *BAUSMM*, XI, giugno 1997

8 M. Lenci, «La campagna italiana nel Mar Rosso durante la guerra di Libia e la rivolta anti-turca di Al-Idrîsî nell'Asîr», *Storia Contemporanea*, 1985, n. 5/6., p. 972. Si trattò dell'affondamento, da parte dell'*Aretusa* di una piccola barca cannoniera turca appena sbarcata nel porto di Hideidah dal piroscampo britannico *Guidhall*. L'azione era scaturita da una ricognizione offensiva condotta da *Volturmo* e *Aretusa* a seguito d'informazioni sulla presenza di cannoniere turche in quel porto

cisamente l'iniziativa in Mar Rosso. Nonostante la vastità dell'area di operazioni, le limitate forze navali italiane riuscirono, infatti, a condurre numerose crociere volte a dar la caccia ai piroscafi contrabbandieri segnalati di tanto in tanto dalle reti di confidenti e informatori attivate lungo le opposte sponde del Mar Rosso. Il Comando Superiore Navale italiano era però teso, in primo luogo, a impegnare il prima possibile la flottiglia di piccole navi da guerra nemiche di stanza in quel bacino e la cui composizione era nota fin da prima del conflitto⁹. Nonostante ripetute crociere e ricchi solleciti proposti agli informatori quelle navi rimasero, però, introvabili per molte settimane. Il 5 novembre 1911 la divisione italiana ottenne un nuovo successo con l'affondamento, davanti ad 'Aqabah, della cannoniera *Alish* da parte dall'incrociatore protetto *Puglia*. La ricerca delle altre unità turche continuava, però, a essere vana.

Due giorni prima del combattimento di 'Aqabah, il 3 novembre 1911, lo Stato Maggiore della Regia Marina aveva ricevuto, a stretto giro di posta, un *dossier* riservato edito dall'Ufficio Informazioni del Regio Esercito intitolato «Situazione dei turchi nello Yemen e progetto di accordo coi ribelli». Il documento tracciava un quadro aggiornato della situazione in atto nel sud ovest della penisola arabica, dove, già da alcuni anni, era in corso una rivolta antiturca sfociata, oramai, in vera e propria guerriglia capeggiata, nello Yemen, dell'Imâm Yahyâ ibn Hamid ed-Dîn e, nel confinante 'Asîr¹⁰, dallo sceicco Sayyid al-Idrîsî. La «velina» si concludeva con la raccomandazione di entrare in trattative segrete con i ribelli arabi per «svegliarne l'attività e le speranze»¹¹ garantendo, in quel modo, un supporto indiretto alle operazioni italiane nel Mar Rosso. S'individuava, inoltre, in al-Idrîsî l'interlocutore da prediligere sia per la di lui particolare avversione (motivata dal proprio conservatorismo religioso) nei confronti dei «Giovani Turchi», il partito al potere in quel momento a Costantinopoli¹², sia per la vicinanza dell'Asîr a Mas-

9 Una relazione anonima datata 5 ottobre 1911 e indirizzata al Governatore dell'Eritrea riferisce circa la composizione delle forze navali turche in Mar Rosso consistenti, secondo l'informatore, in un cacciatorpediniere (in effetti l'incrociatore torpediniere *Peiki-I-Shevket*) e 8 cannoniere. AUSMM, *Raccolta di base dei documenti storici della R. Marina (1861-1939)*, b. 210, f. 2, s. f. 1. Ai primi di ottobre si venne inoltre a sapere «da alcuni capitani di navi mercatili neutre» che l'unità maggiore e due delle cannoniere precedentemente segnalate avevano lasciato il Mar Rosso per essere internate a Suez

10 La provincia di 'Asîr è ora una provincia SW dell'Arabia Saudita con 81.000 km² e 1.563.000 abitanti. Confina per breve tratto con lo Yemen.

11 Allegato al fg. prot. n. 409 in data 9.11.1911 del MAE, Direzione Centrale degli Affari Coloniali. AUSMM, fondo citato, b. 210, f. 2, s. f. 1.

12 Partito politico, attivo in Turchia prima del 1870, volto ad attuare nel paese vaste riforme e a contrastare il soffocante predominio finanziario delle potenze europee nella vita politico-economica turca. Guidato da giovani ufficiali, il partito diede vita al comitato Unione e Progresso (*Ittihad ve Taraqqi*) che il 22 luglio 1908 insorse e impose il ritorno alla Co-

saua, circostanza questa che semplificava l'invio via mare di eventuali emissari. Attraverso al-Idrîsî si riteneva poi possibile guadagnare le simpatie dell'Imâm dello Yemen, coinvolgendo anche quest'ultimo nella comune causa antiturca. Questo passaggio dell'analisi fatta dall'Ufficio Informazioni dello Stato Maggiore del Regio Esercito si rivelò, però, troppo ottimistico, o meglio semplicistico, poiché non teneva nel debito conto le rivalità esistenti tra i vari notabili arabi della regione, «ben lontani dal voler costituire un fronte unico antiturco»¹³. Prova ne fu il fatto che l'Imâm Yahyâ, preoccupato di un possibile rafforzamento di al-Idrîsî, concluse, nell'ottobre 1911, una tregua con gli Ottomani. In base a tale accordo egli ottenne l'amministrazione autonoma dello Yemen, fatta eccezione per la sola fascia costiera, rimasta sotto l'amministrazione ottomana in quanto la possibilità di spostare via mare le truppe ottomane in un punto o nell'altro della penisola arabica era la condizione necessaria e sufficiente per assicurare il dominio secolare della Porta su quelle terre.

Il documento del Regio Esercito si concludeva indicando nel cavalier Dante Oderisi, Capo sezione affari civili dell'Eritrea (un funzionario coloniale di lunga esperienza e ottimo conoscitore della lingua araba) l'uomo in grado d'individuare un emissario di fiducia attraverso il quale stabilire un contatto con al-Idrîsî.

Missione segreta

La linea d'azione suggerita dall'*intelligence* del Ministero della Guerra fu sposata dal Governo e, pertanto, il 4 novembre 1911 il generale Pollio, Capo di S. M. del R. Esercito, telegrafò al Governatore dell'Eritrea richiedendo che Oderisi si trasferisse d'urgenza a Massaua in attesa d'istruzioni per un «incarico speciale e riservatissimo»¹⁴. Successivamente, con un lungo telegramma cifrato, il 9 novembre Pollio richiese a Oderisi d'individuare, fra i notabili mussulmani di sua conoscenza, una persona fidata che s'incaricasse di far sapere ad al-Idrîsî che il Governo era disposto ad aiutarlo nella rivolta contro i Turchi (beninteso senza accampare alcuna mira territoriale di Roma sulla penisola arabica) fornendogli denaro, fucili e munizioni. Si fissava, infine, in 400.000 lire il limite massimo di spesa per quest'operazione coperta¹⁵. Il 16 novembre, infine, Pollio comunicava a Oderisi di prendere accordi diretti con il Comando Superiore Navale del Mar

stituzione del 1876. Il sultano 'Abd ul-Ḥamîd, cercò di attuare una controrivoluzione, ma i Giovani turchi ebbero il sopravvento (aprile 1909), il sultano fu deposto e fu chiamato a succedergli il fratello, Maometto V.

13 M. Lenci, *op. cit.*, pp. 974-75.

14 Tel. 4.11.1911 di Pollio al Gov. dell'Eritrea. AUSMM, fondo cit., b. 210, f. 2, s. f. 1

15 Tel. 4.11.1911 di Pollio al Gov. dell'Eritrea. AUSMM, fondo cit., b. 210, f. 2, s. f.

Rosso, il quale era «informato della nota missione segreta»¹⁶, per il trasporto via mare in Asîr dell'emissario, nel frattempo individuato da quel funzionario coloniale nella persona di Mohammed Salem Effendi, primo segretario della dogana di Massaua.

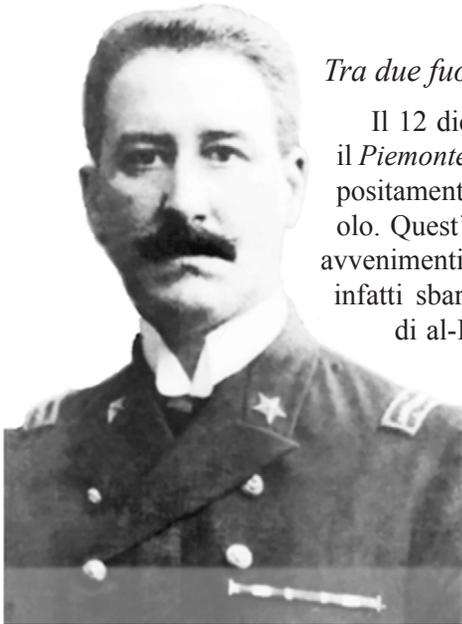
Il 30 novembre 1911 l'incrociatore protetto *Piemonte*, con a bordo Cerrina-Ferroni, appena designato dal Ministero della Marina quale nuovo Comandante Superiore navale in Mar Rosso, salpò alla volta di Massaua. A bordo erano stipati 10.000 fucili col relativo munizionamento, prima *tranche* degli aiuti militari destinati ad al-Idrîsî. Prima di prendere imbarco su quell'unità, rientrata a Napoli il 24 novembre precedente dopo aver compiuto una crociera di guerra nelle acque antistanti la Libia, Cerrina-Ferroni fu chiamato a Roma, dove ricevette direttamente da Giolitti una serie di raccomandazioni e istruzioni scritte in vista della non facile missione che egli avrebbe dovuto condurre una volta giunto in area d'operazioni. Nel documento consegnato a Cerrina-Ferroni dallo stesso Giolitti si evidenziava il concetto che al-Idrîsî avrebbe dovuto essere rassicurato in merito al fatto che quella italiana non era un guerra contro i mussulmani, bensì contro i Turchi «a tutela della nostra dignità e a protezione dei nostri connazionali e dei loro interessi»¹⁷, inoltre, non vi era nessuna intenzione, da parte del Regio Governo, di mettere piede con le proprie truppe nella penisola arabica. Qualora al-Idrîsî si fosse dimostrato favorevole alla collaborazione l'Italia avrebbe fornito denaro, armi e munizioni, nonché il supporto di fuoco delle artiglierie delle Regie Navi per appoggiare, dal mare, l'azione delle milizie arabe. La lettera d'istruzioni del Presidente del Consiglio terminava accennando al fatto che il Khedivè dell'Egitto, Abbās II Hilmī, si era offerto di aiutare l'Italia ad annodare i rapporti con al-Idrîsî, dichiarandosi disponibile a inviare un proprio emissario. Giolitti specificava, relativamente a quest'ultima notizia, di non potersi pronunciare «sull'opportunità o anche sulla convenienza di tale missione», quantunque avesse «ragione di ritenere il Khedivè un vero e disinteressato amico dell'Italia»¹⁸. In realtà, totalmente disinteressato il sovrano d'Egitto non lo era. Egli, infatti, «in quel tempo ostilissimo ai Giovani Turchi, di cui temeva ambizioni e pretese»¹⁹, covava la segreta aspirazione di ottenere il Califfato, diventando così il numero due dell'impero; un suo appoggio al tentativo italiano di rinfocolare la rivolta antiturca in 'Asîr (ma anche nello Yemen) aveva, pertanto, lo scopo di scalare il potere assicurandosi la simpatia e il rispetto dei mussulmani d'Arabia.

16 *Ibidem*. Tel. 16 novembre 1911 del gen. Pollio al Governatore dell'Eritrea.

17 Lettera d'istruzioni del PCM a Cerrina Ferroni, 28 novembre 1911. ACS, pp 2-3.

18 *Ibidem*.

19 Giolitti, op. cit., p. 410.



Giovanni Cerrina-Ferroni

Tra due fuochi

Il 12 dicembre 1911 Cerrina-Ferroni giunse con il *Piemonte* a Massaua, dove trovò ad attenderlo, appositamente giunto dall'Asmara, il colonnello Rubiolo. Quest'ultimo lo aggiornò in merito agli ultimi avvenimenti. Una settimana prima, il 5 dicembre, era infatti sbarcato a Massaua Sayyid Ismâ'il, cugino di al-Idrîsî e inviato del Khedivè d'Egitto, col compito di avviare contatti tra lo sceicco dell'Asîr e le autorità italiane.

Non appena assunto il comando, l'azione di Cerrina-Ferroni ebbe «un carattere molto risoluto»²⁰. Per prima cosa egli decise di aprire un canale diretto di contatti con al-Idrîsî seguendo due percorsi paralleli. Il 15 dicembre gli inviò, tramite Mohammed Salem Effendi, due sambuchi con 3.000

fucili, 480.000 cartucce e 9.000 sterline inglesi²¹. Il 18 dicembre successivo provvide, inoltre, a inviare sulla costa dell'Asîr Sayyid Ismâ'il, affinché gettasse le basi per «un più stretto coordinamento tra l'attività bellica della flotta italiana e la ribellione in 'Asîr»²².

Cerrina-Ferroni provvide, inoltre, a chiedere l'invio in Mar Rosso di ulteriori unità navali. Egli, infatti, intendeva intensificare le crociere di esplorazione offensiva al fine di localizzare e, finalmente, neutralizzare le cannoniere e i trasporti nemici che potevano far pervenire in un qualsiasi momento, sia pure in potenza, rinforzi preziosi, o addirittura decisivi, alle truppe ottomane impegnate contro gli armati di Idrîsî. Erano necessarie, a quello scopo, unità di limitato pescaggio atte a esplorare i canali tra la sponda orientale del Mar Rosso e le numerose isole navigando attraverso acque caratterizzate da bassi fondali, oltretutto poco o punto conosciuti. A stretto giro di posta Cerrina-Ferroni ricevette assicurazione, da parte dello stesso Giolitti, che presto sarebbero giunte in Mar Rosso, insieme a un piroscafo con a bordo un battaglione di ascari eritrei provenienti dalla Libia, l'incrociatore torpediniere *Caprera* e i cacciatorpediniere *Garibaldino* e *Artigliere*.

20 C. Manfroni, *Guerra italo-turca (1911-1912). Cronistoria delle operazioni navali, vol. II*, Roma, Ufficio del Capo di Stato Maggiore della R. Marina, 1926, p. 47

21 Tel. prot. 31/R 15 dicembre 1911 di Rubiolo al PCM. ACS, fondo e busta cit

22 M. . Lenci, *op. cit.*, p 981.

Il 20 dicembre 1911 *Piemonte* e *Calabria* furono inviate in missione esplorativa alla ricerca delle unità nemiche nell'arcipelago delle Farasan; quando dette unità rientrarono, il 25 dicembre, senza aver localizzato la flottiglia turca Cerrina-Ferroni si convinse, per esclusione, che questa potesse trovarsi nelle acque prospicienti Qunfidhah, unico approdo sulla costa dell'Asîr ancora in mano ai Turchi²³.

Il 28 dicembre, Sayyid Ismâ'îl fu finalmente di ritorno a Massaua. La missione presso lo sceicco suo cugino aveva avuto pieno successo e la collaborazione con al-Idrîsî poteva finalmente dirsi avviata. Per mezzo di Ismâ'îl, al-Idrîsî sollecitava «un sempre maggiore invio di armi per i suoi combattenti», ma anche «una massiccia offensiva [...] lungo tutta la fascia sud occidentale della penisola arabica»²⁴, domandando specificatamente il bombardamento della costa tra al-Lith e Qunfidhah dove, come ipotizzato da Cerrina-Ferroni, lo sceicco aveva comunicato altresì la presenza delle cannoniere turche. Al-Idrîsî chiedeva inoltre il bombardamento dei forti e delle caserme turche di Jeddah.

Dietro Qunfidhah

Le richieste avanzate dal nuovo alleato furono subito tradotte in ordini operativi da parte del comandante Cerrina-Ferroni, eccezion fatta per il bombardamento delle installazioni ottomane a Jeddah, trattandosi di un porto di transito dei pellegrini diretti alla Mecca; un attacco avrebbe infatti rischiato di provocare il risentimento di tutte le popolazioni mussulmane del mondo.

Ai primi di gennaio, potendo disporre finalmente dei due cacciatorpediniere appena giunti dall'Italia, Cerrina-Ferroni pianificò un'azione coordinata in grande stile ricorrendo a tutte le unità navali disponibili a Massaua. *Piemonte*, *Garibaldino* e *Artigliere* avrebbero esplorato il canale interno delle isole Farasan da nord, perlustrando prima al-Lith e proseguendo, poi, per Gelaiel e, infine, per Qunfidhah. *Calabria* e *Puglia* avrebbero dovuto invece creare una diversione bombardando un forte e un accampamento ottomano individuati a Jabanah per poi imboccare il canale delle Farasan da sud perlustrando il porto di Hodeidah e tagliando, se del caso, la via di fuga verso sud alle cannoniere nemiche.

Il 2 gennaio *Puglia* e *Calabria* bombardarono le truppe turche a Jabanah, le quali, secondo le notizie avute, erano in procinto di essere spostate via mare per rinforzare i reparti impegnati contro i ribelli di al-Idrîsî. Il bombardamento provocò notevoli danni alle modeste infrastrutture di quello scalo, oltre a numerose vittime tra i Turchi. Il 5 gennaio il *Calabria* effettuò un ulteriore bombarda-

23 Tel. 25 dicembre 1911 di Cerrina-Rubiolo al PCM, ACS, fondo e busta cit

24 M. . Lenci, *op. cit.*, p 981.

mento contro il forte di Maydî distruggendolo quasi completamente.

Nel frattempo, a nord, *Artigliere* e *Garibaldino* perlustrarono rispettivamente al-Lith e Jeddah, riunendosi, la sera del 5 gennaio, col *Piemonte* all'ingresso del canale delle Farasan per poi dirigere, insieme, verso Qunfidhah. La mattina del giorno 7 gennaio i due cacciatorpediniere sorpresero, al ridosso dell'isola prospiciente il porto di Qunfidhah, otto cannoniere turche²⁵, alcune di esse con i fuochi accesi e pronte a muovere²⁶, iniziando con esse un nutrito duello a colpi di cannone sostenuto, da terra, anche dalle artiglierie delle truppe turche. Alle 16 si unì il *Piemonte*, giunto a dare supporto alle due siluranti italiane con le proprie artiglierie principali da 152 mm.

Al tramonto le unità italiane erano riuscite ad aver ragione di tutte le cannoniere nemiche senza subire alcun danno di rilievo. La flottiglia ottomana del Mar Rosso era stata annientata mentre la squadra italiana aveva ottenuto il completo controllo delle acque del Mar Rosso.

Il 12 gennaio 1912 Cerrina-Feroni poté inviare al Capo di Stato Maggiore della Marina il seguente telegramma:

«Sono orgoglioso informare E.V. che Garibaldino giunto ora comunica Piemonte Garibaldino Artigliere scontratisi giorno 7 dinanzi Kunfidah con sette cannoniere turche un yacht armato. Dopo violenta resistenza tutte le cannoniere annientate. Yacht Fauvette catturato. Fra qualche giorno arriverà qui anche Piemonte con parte cannoni, bandiere e altri trofei di guerra turchi»²⁷.

Dietro il successo tattico ottenuto dalle Regie Navi nelle acque di Qunfidhah era stata fondamentale la risoluta e brillante azione politica e militare del comandante Cerrina-Feroni, le cui unità navali potevano fornire adesso, con piena libertà d'azione, il necessario supporto all'alleato al-Idrîsî.

25 Si trattava delle cannoniere *Ajutah*, *Ordon*, *Costamuni*, *Refakie*, *Moka*, *Bafra* e *Quankeche*, tutte affondate o rese inutilizzabili dal fuoco delle unità italiane, e dello yacht armato *Shipka*, già battente, in precedenza, bandiera francese col nome di *Fauvette*.

26 Articolo comparso nella *Rivista Marittima* della Imperiale Marina ottomana (fascicolo 2° del 1915) dal titolo «3° anniversario della battaglia di Qunfidhah». USMM, fondo cit., b. 235, f. 3.

27 Telegr. 12.01.1912 Cerrina al Ministero Marina. AUSM, fondo cit., b. 427, f. 1

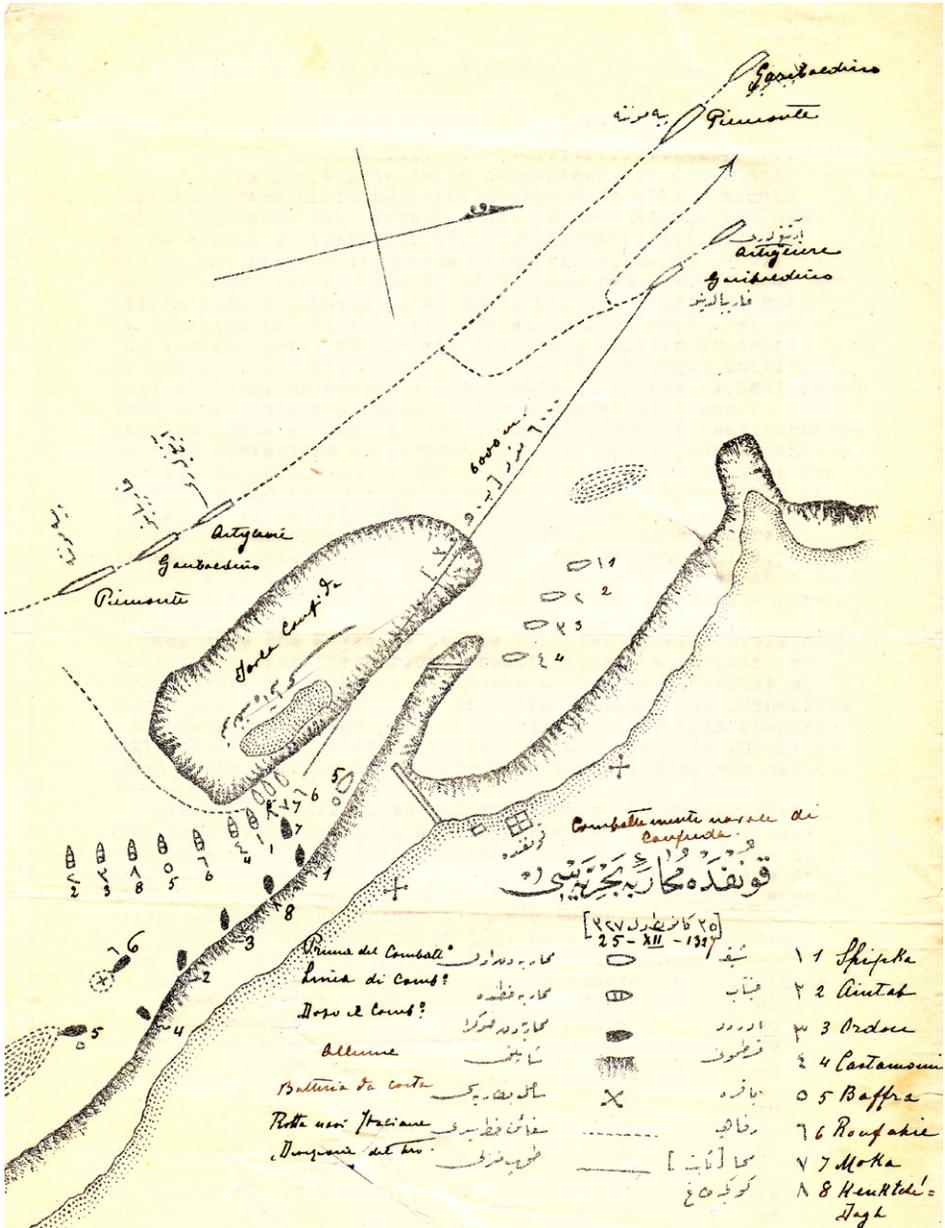


Grafico della battaglia di Qunfidhah comparso in un articolo della Rivista della Marina turco ottomana del 1915 (Archivio USMM)

Epilogo

A seguito del successo ottenuto dalla Regia Marina a Qunfidhah, al-Idrîsî scatenò una decisa offensiva contro i Turchi, forte del puntuale supporto delle artiglierie navali italiane e di regolari rifornimenti di armi e munizioni²⁸. Lo sceicco dell'Asîr mosse le proprie forze, a sud, contro Maydî e Luhayyah, con l'obiettivo di aprirsi la strada verso Hodeidah sfruttando a proprio vantaggio il blocco navale italiano proclamato contro quella città il 24 gennaio; a nord, invece, al-Idrîsî attaccò la piazzaforte di Qunfidhah con l'intenzione di puntare, successivamente, sulle città sante mussulmane di Mecca e Medina.

Nella primavera 1912, però, nonostante il consistente aiuto italiano, l'offensiva di al-Idrîsî perse vigore, sia in direzione del Higiâz, essendo fallito il tentativo di prendere Qunfidhah, sia in direzione dello Yemen, dove lo sceicco non riuscì ad andare oltre la conquista della piazzaforte di Maydî.

La conseguente situazione di stallo nell'offensiva terrestre di al-Idrîsî, verificatasi a partire dal maggio 1912, rimase sostanzialmente immutata, nonostante «nove mesi di attivismo politico e militare italiano»²⁹, fino alla fine del conflitto italo-turco. Pur disponendo di materiale bellico moderno ed efficace, Al-Idrîsî pagava, invero, lo scotto di essere a capo di una colonna formata, sostanzialmente, da «contadini, commercianti e marinai»³⁰, le cui modeste capacità militari, anche a causa dell'ostinato rifiuto opposto da quello sceicco a qualsiasi presenza di istruttori militari italiani, non furono mai paragonabili a quelle delle truppe regolari turche.

A ogni modo, l'aver ottenuto il completo controllo sul Mar Rosso e fomentato la ribellione degli Arabi dell'Asîr bastò, all'Italia, per scongiurare qualsiasi velleità turca d'insidiare la colonia Eritrea abitata, dopotutto, da mussulmani, molti dei quali servivano, per tradizione familiare, da oltre quattro secoli il Sultano.

L'azione politico-militare italiana, brillantemente condotta sul campo dal comandante Cerrina-Ferroni, aveva inoltre dimostrato a tutti che l'autorità della Sublime Porta in Medio Oriente poteva essere messa in crisi con un impegno economico-militare, tutto sommato, piuttosto limitato facendo leva sul sentimento antiturco delle popolazioni arabe.

Quattro anni dopo, in piena guerra mondiale, fu il Governo di Sua Maestà Britannica a scommettere sui sentimenti indipendentistici degli Arabi

28 Secondo Enrico De Leone, *Le relazioni italo-yemenite negli ultimi ottant'anni*, CEDAM, Padova, 1956, al-Idrîsî ricevette dall'Italia, nel corso dell'intero conflitto italo-turco, 30.000 fucili, 3 milioni di cartucce e 28 cannoni di vario calibro con il relativo munizionamento

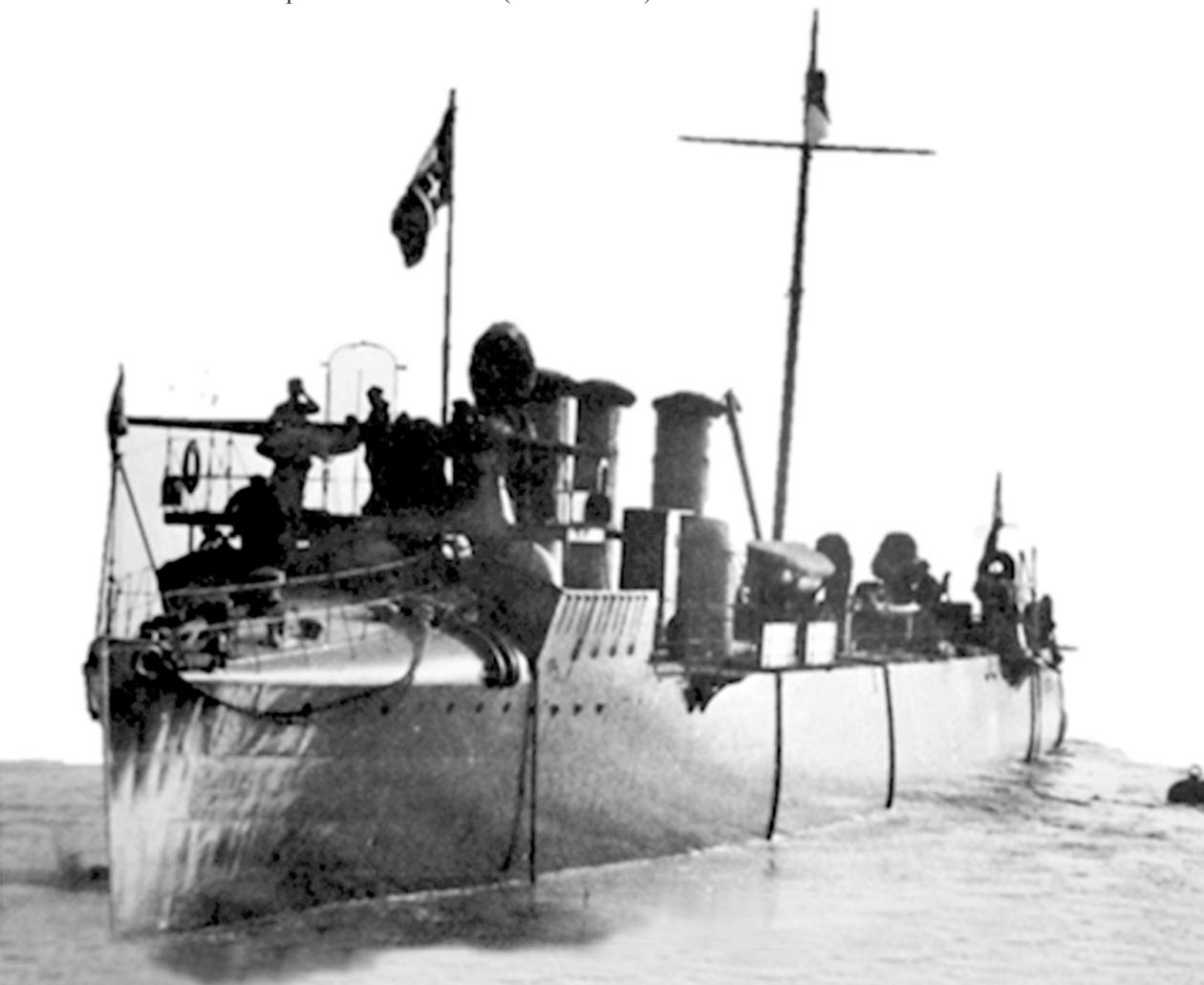
29 M. Lenci, *op. citata*, p. 981.

30 *Ibidem*, p. 991

nel tentativo di combattere (con un limitato impiego di truppe terrestri, ma col fondamentale supporto della Royal Navy) le forze ottomane stanziato nella penisola arabica.

Ancora una volta, come già avevano fatto gli Italiani quattro anni prima, fu necessario puntare su un profondo conoscitore dei costumi e della cultura araba nel tentativo di guadagnare (naturalmente col consueto appoggio delle solide ghinee d'oro della tradizionale «cavalleria di San Giorgio») la fiducia del notevole arabo di turno individuato, in quell'occasione, in Faysal ibn al Husaayn Alī, figlio dello sceriffo hascemita della Mecca e futuro capo della rivolta araba. Il resto di quella storia è divenuto, infine, un mito grazie a libri e film legendari riassumibili nel semplice nome di

Il cacciatorpediniere Garibaldino (naviearmatori)





Marinai italiani posano per una foto ricordo mostrando le bandiere delle cannoniere turche catturate (F.lli Treves via *L'Illustrazione italiana*)

Lawrence d'Arabia, una figura magari controversa³¹, ma che rivaleggia, a buon diritto, con Robin Hood. Cerrina-Ferroni, viceversa, che pure fece di più con molto meno, non lo conosce nessuno. Forse è meglio così: il Potere Marittimo è, infatti, tanto più efficace, nel tempo, quanto meno rumore fa.

31 F. Bandini, «Lawrence d'Arabia, visionario della guerriglia», *Storia Illustrata*, novembre 1972

Mare Nostrum

Il “grande spazio” del fascismo

Un esercizio di metodo geopolitico

di Edoardo Boria e Ugo Gaudino¹

Geopolitica e metodo

Nonostante una tenace attitudine storiografica a interpretare l'avvento del fascismo come uno strappo radicale nella storia nazionale, sotto il profilo geopolitico la politica estera fascista fu tendenzialmente caratterizzata da una forte continuità con quella dell'Italia liberale, specie nel periodo crispino ma anche in quello giolittiano². La continuità emerge anche (e soprattutto) attraverso la dovuta attenzione alla permanenza delle condizioni geografiche, *in primis* la collocazione dell'Italia al centro del Mediterraneo, che imponeva una proiezione meridionale e marittima al paese.

Da ciò scaturisce una considerazione metodologica cruciale per l'analista geopolitico, che ritiene poco utili i ragionamenti storici su periodi brevi e affronta le difficoltà di fissare precisi limiti temporali alle sue ricerche. La perduranza della geo-struttura e l'inerzia degli immaginari geopolitici richiedono infatti di ragionare su un arco temporale più esteso. In pratica, mentre la nostra tradizionale inclinazione storiografica spinge a cercare nette cesure cronologiche, frammentando inutilmente il quadro generale, la geopolitica attribuisce importanza a elementi di continuità, sia di ordine materiale (la struttura geografica e morfologica, cara al filone realista³), sia simbolico (rappresentazioni⁴ e discorsi⁵ geopolitici, seguendo il filone critico), che consentono di leggere i processi nei loro svolgimenti di lungo periodo e di pensare in termini pre-politici, sganciandosi dalla cronaca.

1 Pur concepito congiuntamente, il presente articolo è stato redatto da Edoardo Boria per il primo e l'ultimo paragrafo, da Ugo Gaudino per i due centrali.

2 G. Mammarella, P. Cacace, *La politica estera dell'Italia. Dallo Stato unitario ai giorni nostri*, Laterza, Roma-Bari, 2010, p. 108.

3 R. Kaplan, *The Revenge of Geography*, Random House, New York, 2012, pp.23-38; J. Grygiel, *Great Powers and Geopolitical Change*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2006.

4 Y. Lacoste, «Che cos'è la geopolitica?», *Limes* 4, 1993, p. 267.

5 J. Agnew, G. O'Tuathail, «Geopolitics and Discourse. Practical geopolitical reasoning in American foreign policy», *Political geography*, Vol.11, n.2, marzo 1992, pp. 190-204.

Emancipata da una forzata ricerca di eventi a cui attribuire il valore di “trauma nazionale”, tale prospettiva di indagine non nega i condizionamenti della storia, ma li seleziona e gerarchizza. Consente cioè di individuare con maggiore lucidità le novità veramente significative, quelle cioè in grado di esercitare un cambiamento profondo nel percorso storico di un paese. Al riguardo, la nostra analisi geopolitica ha evidenziato una successione di fasi significative dotate della potenza di intervenire in profondità sulle visioni dello spazio politico e, di conseguenza, sulla stessa politica estera italiana.

| <i>Periodo storico</i> | <i>Carattere geopolitico</i> |
|------------------------|---|
| Risorgimento | Consolidamento interno. Processo di <i>nation-building</i> . Il <i>Mare nostrum</i> è presente solo nella dimensione teorica. |
| Età crispina | Tentativo di affacciarsi tra le grandi potenze e dotarsi di sbocchi coloniali. Nazionalismo ancora allo stato embrionale, motivato da ragioni economiche. |
| Età giolittiana | Impresa militare vittoriosa (Libia, Dodecaneso), occupazione di avamposti strategici nel Mediterraneo. Nazionalismo in fase di ascesa. |
| Fascismo | Potenza imperiale che si espande nel “grande spazio” del Mediterraneo, non più presente solo nella dimensione teorica. Narrativa razziale ed etnica. |

Durante il Risorgimento, il nascente Regno italiano guardava prima all’interno e poi al di fuori dei propri confini, nonostante l’antica idea di *Mare Nostrum* fosse presente anche tra gli intellettuali dell’epoca (Mazzini, Gioberti)⁶. Con i governi di Crispi e di Giolitti si verificarono i primi tentativi di espansione coloniale, che seguirono però una logica priva di un preciso quadro ideologico e spaziale di riferimento, e anzi più dettata da motivazioni contingenti (dirigersi verso quei territori africani non ancora occupati dalle potenze europee) attente all’occupazione di snodi strategici e di luoghi in cui canalizzare l’emigrazione di manodopera italiana. Una concezione dello spazio che si potrebbe definire “reticolare”, concepita inizialmente sulla penetrazione attraverso “stazioni commerciali”⁷ e

6 Anche nel pensiero mazziniano si trovano riferimenti al ruolo di guida italiana tra i popoli balcanici, all’annessione della Tunisia e della Libia, all’estensione della sfera d’influenza in Egitto, nel Mar Rosso e in Siria, come scrive Angelo Scocchi, altro collaboratore della rivista *Geopolitica*. (G. Sinibaldi, *La geopolitica in Italia (1939-1942)*, Webster, Padova, 2010. Cfr. anche F. Cresti, M. Cricco, *Storia della Libia contemporanea*, Carocci, Roma, 2015, p. 50).

7 G. Mammarella, P. Cacace, *La politica estera dell’Italia. Dallo Stato unitario ai giorni nostri*, op.cit., p. 40.



Fig.1 Le 4 tavole marmoree apposte sul muro esterno della Basilica di Massenzio raffiguranti la progressiva espansione dell'antica Roma, con la 5a tavola (poi rimossa) relativa all'Impero fascista. (Agenzia fotografica Filippo Reale, Roma, 1938 ca.)

non ancora matura per teorizzare l'estensione dell'influenza materiale ed etica sull'intero Mediterraneo, nonostante le pressioni dell'opinione pubblica italiana affinché «l'energia nazionale si affermasse vigorosamente in qualche modo», parafrasando Antonino di San Giuliano⁸.

I cambiamenti intervenuti nel Ventennio possono essere percepiti guardando all'intreccio tra dimensione spaziale e spirituale e interpretati alla luce di un vero e proprio salto di scala. Il peculiare afflato etico che permea l'ideologia fascista emerge nel recupero dell'idea di una civiltà imperiale⁹ e di una missione civilizzatrice legata al recupero dell'eredità della Roma antica¹⁰ (fig. 1).

⁸ Ivi, p. 58.

⁹ E. Gentile, «La nazione del fascismo. Alle origini della crisi dello stato nazionale», in G. Spadolini, *Nazione e nazionalità in Italia. Dall'alba del secolo ai nostri giorni*, Laterza, Roma-Bari, 1994, p. 68.

¹⁰ V. G. Bottai, *Contributi dell'Italia fascista al nuovo ordine*, Istituto Nazionale di Cultura Fascista, Roma, 1941; B. Spampanato, *Perché questa guerra*, Politica nuova, Roma, 1942; R. De Felice, *Mussolini il duce. Lo stato totalitario, 1936-40*, Einaudi, Torino, 1981,

La sensibilità etnica, inoltre, sfocia in un razzismo paternalistico e in un sentimento di superiorità storica e culturale che conduce alla separazione “assoluta ma cordiale delle razze”¹¹. A livello geopolitico, il salto di scala menzionato in precedenza si manifesta nella volontà di estendere l’influenza italiana su una sfera più vasta, rappresentata dal bacino mediterraneo. La capacità di ragionare in termini di “grande spazio” e di uscire dai confini metodologici dello Stato-nazione permettono di leggere la geopolitica fascista come animata dai medesimi principi geo-organizzativi del “grande spazio” elaborati in quegli anni dalla geopolitica tedesca (*Grossraum*). Non solo da Karl Haushofer¹², che ispirò parte della politica estera della Germania nazista, ma anche dai richiami presenti in alcune opere di Carl Schmitt¹³.

Il Mediterraneo: “grande spazio” unitario

Questi presupposti contribuiscono a spiegare la centralità della proiezione mediterranea e del discorso sul *Mare Nostrum*, vero perno della geopolitica fascista, che mette in crisi la tradizionale divisione per continenti su cui si incardina il pensiero geografico convenzionale e stato-centrico. Come si legge in un numero del 1942 della rivista *Geopolitica*, organo divulgativo e serbatoio ideologico dell’autorappresentazione spaziale del fascismo:

“Non si può tuttavia fare a meno di osservare che la così chiamata continentalità della massa emersa è piuttosto unita che non separata da un mare interno che sia veramente mediterraneo nel senso etimologico della parola (...) Dimodoché il parlare di un continente Europa o di un continente Africa o di un continente Asia ha valore in senso ristretto, cioè solo quando ognuno di essi si consideri solo in una funzione e per una funzione complementare rispetto agli altri”¹⁴.

p.300; D. Rodogno, *Il nuovo ordine mediterraneo. Le politiche di occupazione dell’Italia fascista in Europa (1940-1943)*, Bollati Boringhieri, Torino, 2003, pp. 72-78.

- 11 B. Francolini, «L’evoluzione della vita indigena nella politica coloniale italiana», *Geopolitica*, II, n.1, 31 gennaio 1940 – XVIII, pp. 75-76.
- 12 Su cui K. Haushofer, *Geopolitik der Pan-Ideen*, Zentral Verlag, Berlino, 1931, trad. it. *Geopolitica delle pan-idee*, Nuove Idee, Roma, 2015; Id., *Defense of German geopolitics* (1948), in G. O’Tuathail, S. Dalby e P. Routledge (ed.), *The Geopolitics Reader*, London, Routledge, 1998, pp. 40-43.
- 13 C. Schmitt, *Il concetto di impero nel diritto internazionale*. Settimo Sigillo, Roma, 1996. p.13. V. anche la raccolta *Stato, Grossraum, Nomos*, Adelphi, Milano, 2015, e alcune opere della bibliografia secondaria dedicate a Schmitt, tra cui J. W. Bendersky, *Carl Schmitt teorico del Reich*, Il Mulino, Bologna, 1989, e il più recente C. Minca, R. Rowan, *On Schmitt and space*, London, Routledge, 2016, pp. 165-184.
- 14 L. Maguliani, «Il Mediterraneo centro geopolitico del blocco Euro-Asio-Africano», *Geo-*

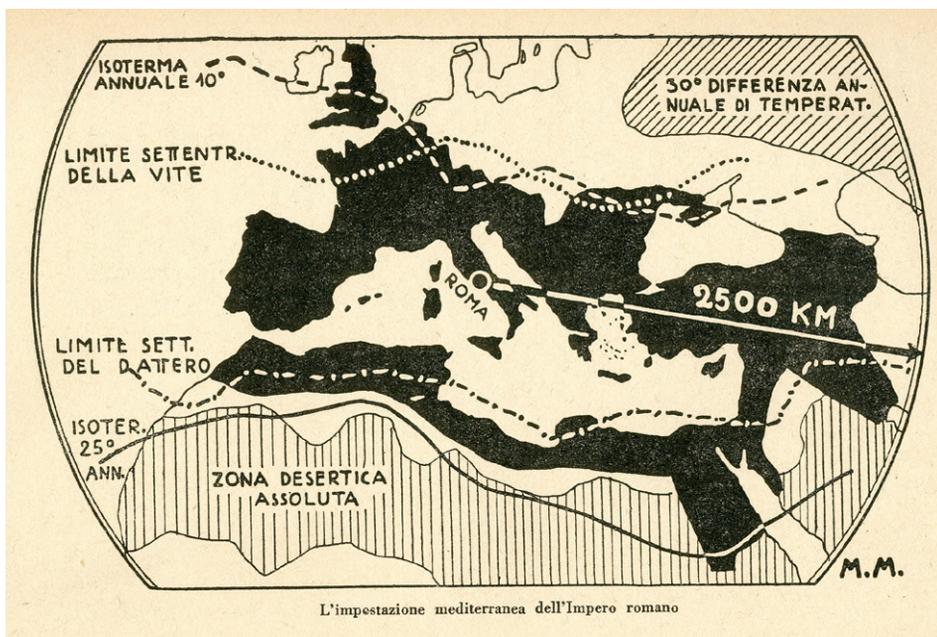


Fig.2. M. Morandi, *L'impostazione mediterranea dell'Impero Romano*, da E. Moleti di Sant'Andrea, *Mare Nostrum*, E.L.I.C.A., Milano, 1938, p.75.

La cultura geografica moderna, con la convenzionale ripartizione per continenti¹⁵, ha condotto all'affermazione di una concezione del Mediterraneo come spazio di separazione. Il fascismo, sia per il pragmatismo delle sue ambizioni espansionistiche, sia per il potente richiamo evocativo dell'antica Roma, deve contestare questa narrazione e sostenerne una alternativa, in cui questo mare si presenta come spazio unitario. La retorica del fascismo valorizza la riconoscibilità del Mediterraneo come regione culturale a sé stante, spazio geograficamente unitario (per elementi climatici e paesaggistici) e culturalmente coerente grazie a una storia comune (unità romana, esperienza medievale) e a una lontanissima tradizione di scambi (fig.2).

Visione, del resto, condivisa da Braudel¹⁶ e André Siegfried (1943):

«La Méditerranée est une route, c'est aussi une civilisation dans la quelle persistent, à travers les âges, des conceptions qui lui sont propres... Gé-

politica, IV, n.11, 30 novembre 1942, pp. 495-504.

15 M. W. Lewis, K. E. Wigen, *The Myth of Continents. A critique of meta-geography*, University of California Press, Berkeley, 1997.

16 F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, 2002.

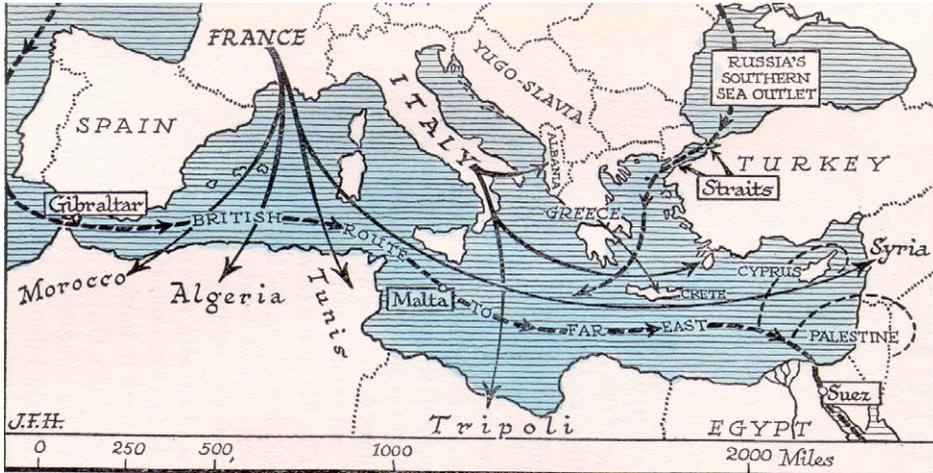


Fig.3. J. F. Horrabin, *Conflicting interests in the Mediterranean*, da *An Atlas of Current Affairs*, Londra, Victor Gollancz, 1934, carta 26, p.62.

graphiquement c'est un carrefour, historiquement une source»¹⁷.

Per la sua posizione geografica l'Italia si considerava detentrica di una sorta di diritto naturale al dominio politico dell'area e come una potenza marittima il cui compito storico consisteva nella proiezione nel *Mare Nostrum*. Ciò si evince anche dai numerosi libri e riviste monografiche pubblicate in quegli anni¹⁸ e dagli articoli che esprimono l'italianità del Mediterraneo¹⁹ e l'essenzialità del mare per l'esistenza stessa dell'Italia, destinata a governarlo per ragioni geografiche e demografiche²⁰.

Le aspirazioni italiane non possono essere lette oscurando il contesto internazionale dell'epoca e i rapporti con le potenze alleate che, seppur interessate principalmente ad altri scenari geopolitici, avrebbero potuto entrare in rotta di collisione coi disegni italiani nel bacino mediterraneo. Una chiara frizione esi-

17 A. Siegfried, *Vue générale de la Méditerranée*, Gallimard, Paris, 1943, p. 179.

18 Ad esempio P. Silva, *Il Mediterraneo dall'Unità di Roma all'Impero Italiano*, Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, Milano, 1941, uscito in prima edizione col titolo *Il Mediterraneo dall'Unità di Roma all'Unità d'Italia*. Tra le riviste si ricordano: *Il Mediterraneo* pubblicata fino al 1943 dall'Istituto di Studi Mediterranei (fondato nel 1931); *Rassegna Italiana del Mediterraneo* (1921-23), che assumerà poi il nome di *Rassegna Italiana del Mediterraneo e dell'espansione italiana*.

19 Quale, ad esempio, L. Chersi, «Ambiente mediterraneo e diritti italiani», *Geopolitica*, II, n.5, 31 maggio, 1940, pp. 214-215.

20 G. Ambrosini, «Le ragioni per cui spetta all'Italia la funzione direttiva nel Mediterraneo», *Geopolitica*, III, n.3, 31 marzo 1941, pp. 170-172.

steva ra i progetti italiani e le mire dell'Inghilterra, potenza marittima egemonica nel Mediterraneo benché geograficamente esterna ad esso (fig.3), così come tra l'Italia e la *grandeur* della Francia, potenza coloniale ma non talassocrazia pura, che disponeva di territori in Nord Africa (fig.4) ed influenza significativa nell'area danubiano-balcanica (oltre ad altre colonie extraeuropee).

All'interno dell'Asse, la propensione italiana all'espansione era più modesta rispetto a quella della Germania, potenza terrestre che mirava senza dubbio all'*Heartland* mackinderiano, e del Giappone, potenza marittima orientata invece sul *Rimland*²¹ dell'Asia orientale e dell'Oceano Indiano e su parte della Cina (in funzione anti-sovietica). Finché l'*hard power* lo permise, il fascismo riuscì a cucirsi in autonomia una sua sfera di influenza sull'antico *limes* orientale dell'Impero Romano, cioè l'area danubiano balcanica²², che con il tempo riuscì a fatica a sottrarre alla preponderante minaccia della Germania nazista. La complementarità tra le proiezioni geopolitiche dei due imperi non va dunque sopravvalutata, viste le preoccupazioni di Mussolini sull'ascesa dirompente di Hitler e sull'eventualità che il ruolo dell'Italia diventasse gradualmente quello di un subalterno *junior partner*²³.

Per quanto riguarda l'area perno individuata da Mackinder, corrispondente all'incirca alla massa eurasiatica su cui storicamente si è estesa la Russia²⁴, essa rimaneva sostanzialmente estranea alle elaborazioni geopolitiche italiane, tutte rivolte a una proiezione monoassiale e latitudinale eurafricana. La spinta verso Est rimase dunque appannaggio dei tedeschi (*Drang Nach Osten*²⁵), mentre l'Italia si mantenne su posizioni marginali a riguardo, finché non volle partecipare alla campagna di Russia. Il sostegno fascista alla conquista tedesca dell'*Heart-*

21 Concetto elaborato da Nicholas Spykman negli anni 1940. N. Spykman, *The geography of peace*, Harcourt, Brace and Company, New York, 1944.

22 G. Sinibaldi, *La geopolitica in Italia (1939-1942)*, op.cit., p.121; R. Pracchi, «L'Italia nell'economia degli Stati balcanici dal 1918 al 1938», *Geopolitica*, II, n.11, 30 novembre 1940, pp. 491-495.

23 Si veda E. Collotti, *Fascismo e politica di potenza. Politica estera 1922-1939*, La Nuova Italia, Milano, 2000.

24 Che Mackinder inizialmente individua al centro dell'Eurasia e poi, dopo la seconda guerra mondiale, sposta più ad Ovest, nella frontiera tra l'Europa Orientale e la Russia. Se prima del 1919 l'autore britannico ha in mente il pericolo cinese, dopo la Grande Guerra egli esaspera la possibilità di un'alleanza tra la Germania e la Russia. La prospettiva sarebbe poi stata ripresa da Haushofer. Si vedano H. J. Mackinder, «The geographical pivot of history», *The Geographical Journal*, Vol. XXIII, n.4, aprile 1904, pp. 421-444, trad. it. *Il perno geografico della storia*, I castelli di Yale I (1), 1996, pp.129-162, e *Democratic Ideals and Reality*, Holt, New York, 1919, e P. Chiantera Stutte, *Il pensiero geopolitico. Spazio, potere e imperialismo tra Otto e Novecento*, Carocci, Roma, 2014, p. 77.

25 Per le sue ricadute geopolitiche v. Chiantera Stutte, op.cit., p. 93.



*Fig.4. Biserta in mano francese è una pistola puntata contro la Sicilia
(manifesto di propaganda, 1940 ca.)*

land contribuì anzi alla parabola discendente del regime e fomentò un sentimento fortemente ostile nei confronti dell'alleato nazista²⁶.

L'interesse chiave di Roma guardava invece a Sud, verso le sponde africane e del Vicino oriente. La spazialità del *Mare Nostrum* denotava dei contorni diversi da quelli di un grande spazio mackinderiano. A prima vista, sarebbe più agevole paragonare il Mediterraneo ad una serie di *rim-lands*, di "bordi" e terre costiere che racchiudevano la sfera di influenza storicamente destinata all'Italia. Per tentare di applicare Spykman alla geopolitica fascista occorre considerare quali porzioni del suo *Rimland* possono effettivamente ricadere nel bacino mediterraneo. L'area balcanica che si affaccia sul mare rientra ampiamente all'interno di queste considerazioni²⁷, in virtù delle mire espansionistiche teorizzate dagli intellettuali vicini al fascismo, ad esempio in alcuni articoli della rivista *Geopolitica*. L'Albania veniva considerata come "argine contro eventuali velleità espansionistiche e come testa di ponte per una nostra penetrazione politico-economica nei Balcani" e dunque come uno Stato perno per la sicurezza adriatica²⁸. Peraltro, il controllo dell'Albania avrebbe permesso all'Italia di irradiarsi verso la Grecia. A tal proposito, numerosi studi furono dedicati alla penetrazione italiana nello Jonio, nell'Epiro e nell'Egeo, inglobati nella sfera di influenza del fascismo: solo con il controllo integrale di questi snodi, infatti, sarebbe stato possibile "ridurre il Mediterraneo ad un *Mare Nostrum*", riportando nell'alveo italiano territori che per secoli avevano "gravitato tendenzialmente verso l'Italia e benedetto il dominio italiano"²⁹. Infine, nell'area balcanica sotto potenziale controllo italiano doveva rientrare anche la Dalmazia, ponendo Roma come erede della talassocrazia veneziana³⁰.

L'Italia concepiva sé stessa come uno Stato marittimo posizionato regionalmente e limitatamente ad un certo segmento del *Rimland*. Ciononostante, gli scritti di Mackinder sull'*Heartland* influenzarono alcuni redattori di *Geopolitica*, sia nella concezione dello spazio eurasiatico in sé³¹ sia nell'adozione della ter-

26 F. Focardi, *Il cattivo tedesco e il bravo italiano*, Laterza, Roma - Bari, 2016, p. 102.

27 In generale v. E. Massi, «La nuova situazione adriatica», *Geopolitica*, I, n.4, 30 aprile 1939, pp. 203-208.

28 R. Pess, «Aspetti geopolitici dell'Albania», *Geopolitica*, II, n.1, 31 gennaio 1940, pp. 13-14.

29 L. Cappuccio, «Epiro, Acarnia ed Isole Jonie, territori geopoliticamente italiani», *Geopolitica*, III, n.5, 31 maggio 1941, pp. 255-256. V. anche G. Roletto, «Storia dell'egeismo italiano», *Geopolitica*, I, n.11, 30 novembre 1939.

30 R. Sertoli Salis, «Croazia storica e politica», *Geopolitica*, III, n.6-7, giugno-luglio 1941, pp. 303-311. G. Carelli, «La Dalmazia e i suoi confini», *Geopolitica*, III, n.5, 31 maggio 1941, pp. 243-249.

31 V. E. Bonetti, «Aspetti storici, geografici, politici ed economici dello Spazio Nord-Eura-

minologia – spostando però l’“area fulcro” nel Mediterraneo³². L’appropriazione del nucleo concettuale del geografo britannico, anche se indiretta e parziale, è importante perché permette di pensare (e conseguentemente di elaborare strategie) in termini di grande spazio.

Eurafrica: proiezione globale verso il Rimland

Se proprio si volesse parlare di proiezione “globale”, è comunque sul *Rimland* che va ricalibrata la nostra analisi, in particolar modo seguendo lo sviluppo del progetto di espansione imperiale in Africa - incarnato dal quadrante intercontinentale eurafricano - e dall’idea di “blocco mediterraneo a guida italiana”, che emerse soprattutto nel 1940 nelle pagine scritte da Ernesto Massi³³. La centralità garantita al Mediterraneo nella narrazione storica e geopolitica del fascismo si accompagna a un dinamismo di fondo che permette di “allargarne” i confini, spingendolo oltre il *Rimland* tradizionale ed arrivando a comprendere parte del continente africano – che a sua volta è schiacciato tra *Inner* e *Outer Crescent*. La volontà che condusse il fascismo ai tentativi di conquista del Corno d’Africa e alla creazione dell’Impero va interpretata sia in linea con la missione civilizzatrice del regime³⁴, sia spazialmente come una delle tre direttrici – balcanica e nordafricana – su cui era stata costruita la strategia di unificazione del bacino mediterraneo, che sarebbe stata portata a compimento dai paesi dell’Asse.

Tra i maggiori teorizzatori della concezione fascista di Eurafrica (fig.5) merita di essere menzionato Paolo D’Agostino Orsini di Camerota, docente di geografia coloniale alla Regia Università di Roma. Al di là delle considerazioni di ordine demografico ed economico che facevano del continente africano uno spazio adatto a esportare materie prime e ad accogliere l’emigrazione europea, ai fini della nostra analisi è importante sottolineare l’orizzonte geografico in cui l’Africa viene inserita. Essa infatti “*si trova sull’asse preciso dell’Europa*”³⁵, da cui è unita,

siatico», *Geopolitica*, III, n.4, 30 aprile 1941, pp. 197-204, e G. Pullé, «Fattori geografici e razziali della vita politica russa», *Geopolitica*, I, n.2, 28 febbraio 1939, pp. 98-102.

32 L. Maguliani, «Il Mediterraneo centro geopolitico mondiale», *Geopolitica*, IV, n.12, 31 dicembre 1942, pp. 548-554; G. Sinibaldi, *La geopolitica in Italia (1939-1942)*, op.cit., p. 142.

33 E. Massi, «Problemi mediterranei», *Geopolitica*, n.12, 31 dic, 1940, pp. 531-540.

34 «La guerra in Africa offrì un nuovo contesto per gli schemi di ingegneria sociale del fascismo; venne vista come il motore primo dell’istanza di rinnovamento degli italiani, come il punto più alto del mito fascista di rigenerazione nazionale e come il crogiolo di una nuova civiltà che avrebbe portato l’Italia a una posizione di leadership in ambito europeo» (D. Rodogno, op.cit., p. 69).

35 P. D’Agostino Orsini, «Note geo-economiche sull’Eurafrica», *Geopolitica*, III, n.2, 28 febbraio 1941, pp. 93-94; dello stesso autore si veda anche «Che cos’è l’Eurafrica», *Africa*

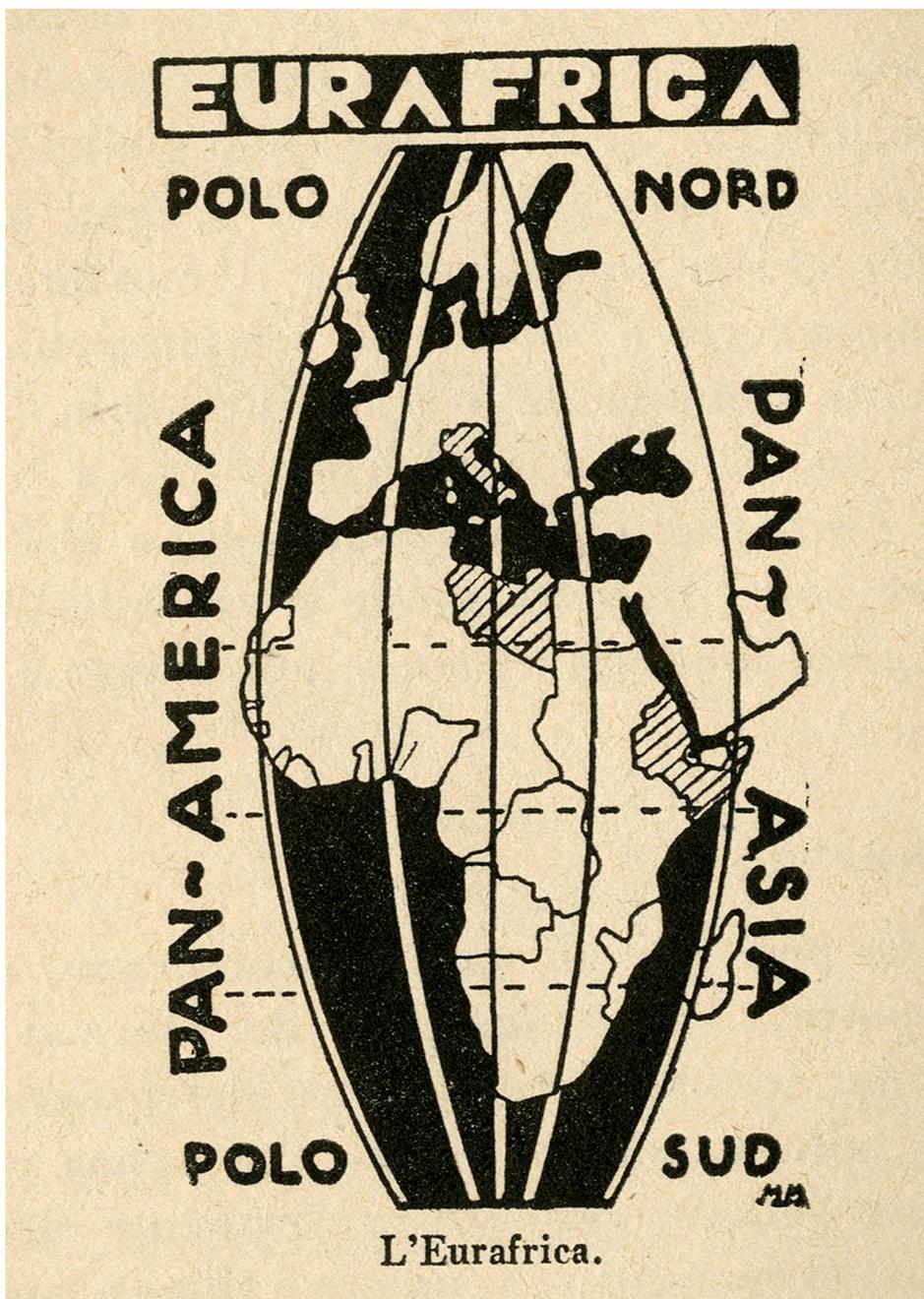


Fig.5. M. Morandi, *Eurafrica*, da E. Moleti di Sant' Andrea, *Mare Nostrum*, E.L.I.C.A., Milano 1938, p.291.

più che separata, dal Mediterraneo: la perpendicolarità spiega quanto sia cruciale seguire la direttrice eurafriana per realizzare una fusione tra i due continenti. Questa “*unica continuità geografica-terrestre-marittima*” ricorda in un certo senso la teoria di Haushofer sulla ripartizione dell’assetto globale in pan-idee³⁶ e dunque qualifica parte del discorso dell’intelligenza fascista come pienamente valido da un punto di vista geopolitico.

Bisogna, infine, accennare al valore dei territori a maggioranza araba localizzati sulle sponde meridionale e orientale del Mediterraneo (Egitto, canale di Suez, Levante) i quali, seguendo le idee di Spykman, rappresentano un segmento rilevante del *Rimland* globale, pur essendone la periferia. Questa porzione del Mashreq si affaccia sulla fascia peninsulare individuata dall’autore americano più di paesi del Maghreb come la Tunisia e la Libia. Pertanto, essi rientrano in una concezione strategica unitaria del Mediterraneo fungendo sia da ponte verso l’Eurafrica che, potenzialmente, verso il *Rimland* indo-pacifico e il “grande spazio” dell’Oceano Indiano.

Dal 1939 la rivista *Geopolitica* si schierò a favore delle rivendicazioni italiane sul canale di Suez (per via anche del contributo dei triestini alla sua realizzazione³⁷), considerato come la porta orientale del Mediterraneo. Di conseguenza, l’Egitto entrò progressivamente a far parte del discorso imperiale italiano, fomentato da veementi accuse contro i britannici, geograficamente estranei al *Mare Nostrum*³⁸. Come scrisse D’Agostino Orsini:

“È ormai chiaro che i futuri rapporti tra i due paesi saranno basati sulla nuova situazione di fatto che si viene formando, in base alla quale l’Italia sarà la più Grande Potenza del Mediterraneo, mentre l’Egitto è il portiere naturale del Canale di Suez (che nel 1969 deve appartenere pienamente all’Egitto): quindi possiede nel suo territorio la porta attraverso la quale passa la via di congiunzione fra l’Italia e l’Impero”³⁹.

Italiana, n.2, 1941, pp. 11-19.

36 K. Haushofer, *Geopolitica delle pan-idee*, op.cit., p. 53 sull’idea di Pan-Africa.

37 G. Gaeta, «Il contributo di Trieste alla realizzazione del canale di Suez», *Geopolitica*, II, n. 10, 31 ottobre 1940, pp. 429-433; L. Chersi, «Suez: centro geopolitico d’interesse mondiale», *Geopolitica*, III, n. 1, 31 gennaio 1941, pp. 42-45; G. Sinibaldi, op.cit., pp. 143-144.

38 Già nel 1940 Ernesto Massi scriveva che «l’eliminazione dell’Inghilterra dal Mediterraneo è il presupposto di ogni realizzazione unitaria» (Massi, «Problemi mediterranei», op.cit., p. 534).

39 P. D’Agostino Orsini, «L’Egitto», *Geopolitica*, II, n. 10, 31 ottobre, pp. 440-441.

Per una geopolitica non deterministica

Alla luce dell'analisi spaziale della politica estera fascista qui condotta, va fatta una considerazione finale sul rapporto tra geografia e storia politica. Il peso dei fattori geografici non va interpretato deterministicamente come elemento che segna fatalmente il destino delle nazioni. C'è un contesto generato dalle azioni e controazioni da parte degli attori che "muove" il quadro immobile della geostruttura e quello inerziale degli immaginari. È proprio l'analisi di questo "spazio-in-movimento" la chiave prospettica adottata dalla geopolitica: l'osservazione di un complesso di attori che elaborano strategie e le traducono in azioni all'interno di uno spazio, nel tentativo di sfruttarne al meglio le opportunità, sempre consci dei limiti morfologici che esso racchiude. Non dunque solo la geopolitica come valutazione del peso delle determinanti geografiche sulla politica internazionale, ma anche come esercizio di interpretazione in un'ottica diversa da quella propria a uno storico di mestiere. In questa prospettiva, fenomeni di un dato tempo non si spiegano tanto per quello che è avvenuto in precedenza, quanto per le loro interrelazioni con i coevi mutamenti storici e spaziali, con i quali si intersecano, si incrociano e si sovrappongono.

Al tempo dell'Italia fascista questo "spazio-in-movimento" andava acquisendo un'accelerazione per via dell'avvento di nuovi attori con ambizioni egemoniche non più solo a livello regionale, quali Germania⁴⁰ e Giappone⁴¹. L'esaurimento di territori da colonizzare non consentiva più di soddisfare i loro appetiti attraverso la conquista extra-continentale, e ciò condusse irrimediabilmente alla collisione aperta con le potenze ai vertici dell'assetto internazionale. In questo contesto risultò inevitabile che l'Italia si schierasse con gli avversari dell'ordine costituito. Così come divenne necessario rivolgere le mire verso quadranti non già oggetto di interesse dei suoi alleati naturali: ecco dunque che i Balcani persero gradualmente interesse nelle logiche d'espansione, mentre il Mediterraneo, con il suo carico di significati storici e simbolici, rimase la proiezione primaria della politica estera italiana. Nonostante i mutamenti della forma di Stato e di governo successivi alla seconda guerra mondiale, il *Mare Nostrum* continuò ad essere privilegiato dagli artigiani della diplomazia e della politica europea ed interna-

40 E. Collotti, *L'Europa nazista: il progetto di un nuovo ordine europeo, 1939-1945*, Giunti, Firenze, 2002. Sul "nuovo ordine europeo" concepito dal fascismo si vedano R. Sertoli Salis, «Gerarchia e giustizia internazionale», *Gerarchia*, luglio 1942; F. Orestano, «Del nuovo ordine europeo», *Gerarchia*, maggio 1943; G. Longo (cur.), *Il fascismo e l'idea d'Europa. Il convegno dell'Istituto Nazionale di Cultura Fascista (1942)*, Fondazione Ugo Spirito, Roma, 2000.

41 M. Losano, *La geopolitica del Novecento: dai grandi spazi delle dittature alla decolonizzazione*, Mondadori, Milano, 2011.



zionale italiana⁴².

In questo quadro, l'*Heartland* mackinderiano appare lontano e ininfluenza. A livello operativo è certamente così. Ma non lo è a livello della cornice teorica che dà vita a ogni elaborazione concettuale. La geopolitica fascista, infatti, ha assunto proprio da Mackinder la suggestione a ragionare in termini di “grandi spazi” e di interrelazioni tra quadranti geopolitici. Si deve dunque concludere rilevando che la teoria dell'*Heartland* ha rappresentato un'effettiva fonte di ispirazione concettuale ma non ha influito a livello operativo in quanto è mancata qualsiasi seria pulsione a estendere l'orizzonte strategico e commerciale oltre il Mediterraneo. Le cause di tale limite vanno ricercate nel primato della visione eurafricana e nei rapporti di forza asimmetrici nella competizione con realtà geopolitiche più attrezzate.

42 M. De Leonardis, *Il Mediterraneo nella politica estera italiana del secondo dopoguerra*, Il Mulino, Bologna, 2003.

L'Impero come everzione dell'ordine di Versailles

La riflessione di Carlo Costamagna (1935-36)

di Enrico Silverio

Carlo Costamagna e la rivista Lo Stato

Il presente contributo intende affrontare il rapporto esistente tra Guerra d'Etiopia, fondazione dell'Impero dell'Italia fascista ed everzione dell'ordine internazionale sancito dai trattati di pace di Versailles e vigilato dalla Società delle Nazioni. In particolare, saranno presi in considerazione il pensiero e le scelte editoriali del giurista Carlo Costamagna come espressi attraverso alcune tra le pagine più significative delle annate 1935 e 1936 della rivista *Lo Stato*, che egli fondò con Ettore Rosboch nel 1930 e che in seguito diresse da solo sino alla cessazione delle pubblicazioni nel 1943¹. La scelta di soffermarsi sul pensiero di

1 Su Carlo Costamagna [Quiliano (SV), 24 settembre 1881 - Pietra Ligure (SV), 1° marzo 1965, ma sussistono incertezze circa l'esatta data di nascita] v. essenzialmente Gennaro Malgieri, *Carlo Costamagna. Dalla caduta dell'«ideale moderno» alla «nuova scienza» dello Stato*, Sette Colori, Lamezia Terme 1981; Marco Cupellaro, «Costamagna, Carlo», *Dizionario Biografico degli Italiani* [d'ora in poi *DBI*], 30, Treccani, Roma 1984, pp. 276-279; Mario Sbriccoli, «Costamagna, Carlo», in Victoria de Grazia - Sergio Luzzatto (a cura di), *Dizionario del fascismo*, I, Einaudi, Torino 2002, p. 367; Monica Toraldo di Francia, «Carlo Costamagna», in *Il Contributo italiano alla storia del Pensiero. Diritto = Enciclopedia Italiana, Appendice VIII*, Treccani, Roma 2012, pp. 504-507; Irene Stolzi, «Costamagna, Carlo», *Dizionario biografico dei giuristi italiani (XII - XX secolo)*, I, Il Mulino, Bologna 2013, pp. 598-600, Rodolfo Sideri, *L'Umanesimo nazionale di Carlo Costamagna*, Settimo Sigillo, Roma 2015 e Andrea Ridolfi, «I "decostituiti" de "La Sapienza": Santi Romano, Maurizio Maraviglia e Carlo Costamagna», *Nomos. Le attualità nel diritto*, n.s. 22.3, 2017, consultabile on line. Su Ettore Rosboch [Torino, 19 aprile 1893 - Roma, 28 agosto 1944] v. Fernando Salsano, «Rosboch, Ettore Bernardo», *DBI*, 88, 2017, pp. 453-455. Si è qui privilegiata l'esposizione del pensiero di Costamagna attraverso le pagine de *Lo Stato* e non anche attraverso, ad es., la *Dottrina del Fascismo* (UTET, Torino, 1940) o le voci redatte per il *Dizionario di politica* curato dal P.N.F. (4 voll., Treccani, Roma 1940) perché gli interventi sulla rivista, che all'epoca aveva periodicità mensile, consentono di meglio calare la riflessione del giurista nella sua immediata contemporaneità. Sui temi oggetto di questo intervento mi permetto di rinviare ai miei «Roma antica, l'Italia fascista e l'Impero attraverso le annate VI-IX (1935-1938) de *Lo Stato. Rivista di Scienze politiche*,

Costamagna non è casuale né deriva soltanto dal fatto che egli fu un «autorevole giurista del regime»² e neppure si deve esclusivamente alla circostanza come *Lo Stato* avesse un valore quasi ufficiale in quanto strumento che – secondo le parole di Giuseppe Bottai – si inseriva a pieno titolo nel processo di «*sistemazione dottrinale del Fascismo*»³. Oltre a tutto ciò, infatti, nell’ambito del tema che qui interessa Costamagna riveste un particolare interesse soprattutto perché gli aspetti centrali della sua riflessione lo resero naturalmente sensibile all’idea della Guerra d’Etiopia e della proclamazione dell’Impero come reazione eversiva all’ordine internazionale creato a Versailles e vigilato dalla Società delle Nazioni. Egli infatti fu sempre al centro della «discussione scientifica e politica degli aspetti istituzionali del ‘nuovo ordine’»⁴ che il fascismo andava costruendo tanto all’interno che all’esterno, e sostenne «un concetto essenzialmente politico di diritto, funzionale a una concezione ‘integrale’, totalitaria, del nuovo ordine»⁵. Si trattava di una decisa rottura con l’esperienza giuridica precedente che, dopo essersi già fondata anche sulla L. 24 dicembre 1925 n. 2263, relativa alle attribuzioni e prerogative del capo del Governo, e sulla Carta del Lavoro del 21 aprile 1927, identificò nell’Impero il tema giuridico-politico essenziale attraverso cui ridiscutere gli equilibri di Versailles ed il sistema ginevrino.

Anno 1935: scontro tra visioni del mondo e tra concetti di Impero

Nell’annata 1935, dopo Uàl Uàl e nel clima che avrebbe condotto al secondo conflitto italo-etiope, una presa di posizione nei riguardi dell’idea di impero si coglie implicitamente già in un testo del fascicolo di febbraio in cui, passando in rassegna un contributo di Pietro de Francisci sulla continuità e l’universalità

giuridiche ed economiche (parte 1a)», Civiltà Romana, IV, 2017, pp. 47-129 e «Roma antica, l’Italia fascista e l’Impero attraverso le annate VI-IX (1935-1938) de Lo Stato. Rivista di Scienze politiche, giuridiche ed economiche (parte 2a, con due appendici)», ibidem, V, 2018, in corso di stampa.

- 2 Così Emilio Gentile, «La cittadinanza nel regime totalitario fascista», in Mihai Bărbulescu - Maurilio Felici - Enrico Silverio (cur.), *La cittadinanza tra Impero, Stati nazionali ed Europa. Studi promossi per il MDCCC anniversario della constitutio Antoniniana*, «L’ERMA» di Bretschneider, Roma, 2017, pp. 271-280 (278).
- 3 Così nella «Lettera-programma di S.E. Bottai», *Lo Stato*, 1.1, 1930, pp. 1-5 (5, corsivo originale). Sul rapporto tra Costamagna e Bottai, all’epoca ministro delle Corporazioni, v. Cupellaro, «Costamagna, Carlo», op. cit., p. 277.
- 4 *Ibidem*.
- 5 Toraldo di Francia, «Carlo Costamagna», op. cit., pp. 504. Per “integrale” si deve intendere – con riguardo alla dottrina dello Stato – un’interpretazione «irriducibile agli schemi della logica giuridica o economica»: v. Cupellaro, op. cit., p. 277.

di Roma⁶, l'anonimo autore – Costamagna o un collaboratore a lui molto vicino – così commentava le idee di «diritto alla potenza in quanto è propagatrice di civiltà, che, con la sua conquista, rivelatrice di orizzonti sconosciuti, largisce veramente, secondo, scriveva Plinio, l'umanità agli uomini»⁷ e quella di «supremazia dello spirito»⁸ sulla materia: «Parole da meditare»⁹.

Solo però nel mese di giugno Costamagna sferrava un attacco frontale alla Società delle Nazioni, custode dell'ordine di Versailles. Chiarendo come l'Italia fascista fosse rimasta sino ad allora nell'alveo societario solo per il suo «amore per la causa dell'ordine europeo»¹⁰, il giurista sosteneva come la questione etiopica avesse reso palese «la incompatibilità irriducibile del temperamento spirituale del Fascismo con l'insieme dei principi teorici che presiedono la S.d.N.»¹¹. Ricordato poi come in ogni caso esistessero delle formule atte a garantire l'ordine internazionale diverse ed alternative rispetto a quelle ginevrine – come ad esempio il progetto fascista dei “patti regionali” – il giurista si scagliava contro i fini ultimi della S.d.N, ovvero la costituzionalizzazione del diritto internazionale per l'attuazione di un “diritto mondiale della pace” e della sovranità universale della norma giuridica «secondo il postulato di Kelsen e l'utopia del panteismo giuridico»¹². Inoltre Costamagna denunciava che «la ‘Lega delle Nazioni’ non è più affatto una *comunità*, ma una lega opportunistica, un sistema di alleanze vecchio stile; qualche cosa insomma di meno che la ‘Santa Alleanza’ la quale, almeno, si appellava a un’idea»¹³. Occorreva allora «impostare su basi profondamente diverse il problema del rapporto fra gli Stati»¹⁴ e riconoscere che l'idea fascista di «*Stato-Popolo*, ha un valore rivoluzionario nell'ordine internazionale, per nulla inferiore a quella che esso possiede nell'ordine costituzionale»¹⁵. Proprio

6 Pietro de Francisci, «Continuità di Roma», *Gerarchia*, 15.1, 1935, pp. 6-17. Circa de Francisci v. almeno Carlo Lanza, «De Francisci, Pietro», *DBI*, 36, 1988, pp. 58-64 ed ora anche Idem, «De Francisci, Pietro», *Dizionario biografico dei giuristi italiani (XII-XX secolo)*, I, op. cit., pp. 675-678.

7 De Francisci, *Continuità di Roma*, op. cit., p. 14.

8 *Ibidem*.

9 Anonimo, «Spirito dello Stato romano», *Lo Stato*, 6.3, 1935, pp. 230-232 (232).

10 Carlo Costamagna, «Fascismo e Società delle Nazioni (primo saggio di un diritto federale dei popoli)», *Lo Stato*, 6.6, 1935, pp. 401-413 (402).

11 *Ibidem*.

12 *Ibidem*, p. 404, maiuscoletto originale. Su Kelsen v. almeno, per quanto qui interessa, Norberto Bobbio, *Diritto e potere. Saggi su Kelsen*, Giappichelli, Torino 2014² e Hauke Brunkhorst - Rüdiger Voigt (Hrsg.), *Rechts-Staat: Staat, internationale Gemeinschaft und Völkerrecht bei Hans Kelsen*, Nomos, Baden-Baden 2008.

13 Costamagna, *Fascismo e Società delle Nazioni*, op. cit., p. 405, corsivi originali.

14 *Ibidem*, p. 406.

15 *Ibidem*, corsivi originali.

da ciò sarebbe derivato il valore rivoluzionario dell'Impero del 9 maggio 1936 ma intanto occorreva «liquidare i due concetti della *pace eterna* e della *sovranità giuridica*»¹⁶ riconosciuta a tutti gli Stati indifferentemente, due principi che in realtà erano altrettanti *instrumenta regni* impiegabili a piacimento dalle potenze imperiali dietro la S.d.N. ed in primo luogo dal *British Empire*. Quei principi avrebbero potuto essere validamente sostituiti dalla nozione di Stato-popolo come espressa al punto I della Carta del Lavoro del 21 aprile 1927¹⁷. A sua volta, nell'ambito delle relazioni tra gli Stati l'idea di Stato-popolo avrebbe generato un sistema essenzialmente imperiale – pur se ancora definito “federale” – anche al di là ed a prescindere dalle dimensioni della conquista territoriale, come si evince dalla parole di Costamagna: «Appunto per tale via si può ascendere agli orizzonti virili di un ‘*diritto federale dei popoli*’ e di una ‘*giustizia sociale tra i popoli*’»¹⁸. Del resto poco più avanti, discutendo dei “patti regionali” sostenuti dall'Italia fascista in coerenza con la nozione di Stato-popolo e contro gli astratti principi ginevrini e di Versailles, Costamagna sosteneva espressamente come essi avrebbero dovuto essere considerati «l'attuazione della nuova idea di civiltà, la quale sarà più autenticamente *europa*, cessando di essere ipocritamente *mondiale*»¹⁹. Ed il fulcro di questa nuova civiltà che si sarebbe irradiata a tutti i popoli sarebbe stata in ogni caso e prima di ogni altri l'Italia fascista.

Il confronto con la S.d.N. tornava nel fascicolo di luglio palesando la sua natura di conflitto per la revisione dei trattati e quindi dell'ordine mondiale uscito da Versailles. Ci si riferisce ad un contributo affidato al giurista Mario Grisolia ed intitolato appunto *Il Fascismo e la revisione dei trattati*²⁰. Scagliandosi contro alcuni *beati possidentes* – in cui è facile riconoscere la Francia e soprattutto il *British Empire* – che avrebbero abilmente manovrato la S.d.N. e che «difendono *unguis et rostris* l'inviolabilità dei trattati ed ammoniscono che revisione significa

16 *Ibidem*, p. 410, corsivi originali.

17 «La Nazione italiana è un organismo avente fini, vita, mezzi di azione superiori per potenza e durata a quelli degli individui divisi o raggruppati che la compongono. È una unità morale, politica ed economica che si realizza integralmente nello Stato fascista». Sulla rilevanza della Carta del Lavoro nella riflessione di Costamagna v. Toraldo di Francia, «Carlo Costamagna», op. cit., p. 506.

18 Costamagna, «Fascismo e Società delle Nazioni», op. cit., p. 410 e cfr. p. 412, corsivo originale: «è necessario scientificamente non isolare il concetto dello Stato-popolo nella storia, come vorrebbero i ‘razzisti’».

19 Costamagna, *Fascismo e Società delle Nazioni*, op. cit., p. 412, corsivi originali.

20 Mario Grisolia, *Il Fascismo e la revisione dei trattati*, *Lo Stato*, 6.7, 1935, pp. 521-527 (l'articolo di Costamagna su cui ci siamo appena soffermati è citato a p. 525). Sull'autore v. Lorenzo Casini, «Grisolia, Mario», *Dizionario biografico dei giuristi italiani (XII-XX secolo)*, I, op. cit., pp. 1069-1070.



guerra»²¹, il giurista concludeva che la revisione dell'ordine mondiale avrebbe potuto compiersi solo da parte «di quello Stato che sappia erigersi a difensore della civiltà e, con la sua autorità e la sua forza, sappia imporre il riesame di quei trattati e di quelle situazioni, che, oltre a costituire una grave offesa ai propri interessi, rappresentano anche un imminente pericolo per la pace e l'avvenire della comunità internazionale»²². Alcuni mesi dopo, quella civiltà menzionata poco sopra sarebbe stata identificata con chiarezza e con la civiltà europea sorta da Roma e di cui il fascismo si considerava l'erede naturale.

Si giunse nel frattempo al mese di ottobre ed allo scoppio delle ostilità. Il primo testo di nostro interesse è un anonimo "corsivo" nella Direzione, riconducibile quindi a Costamagna, dal titolo *Volontà e potenza della Nazione* in cui – tenendo conto della programmatica messa in discussione dell'ordine mondiale vigilato dalla S.d.N. – è riconoscibile *in nuce* ed ancora sotto l'idea dello "Stato forte" la concezione tra impresa etiopica e quella che Andrea Giardina ha definito la «fase universale del fascismo», in cui l'idea fascista si sarebbe diffusa tra le «genti civili» anche perché «avvalorata da un'Italia assurda, nel nome di Roma,

21 Grisolia, *Il Fascismo e la revisione dei trattati*, op. cit., p. 524, corsivo originale.
 22 *Ibidem*, pp. 526-527.

al ruolo di grande potenza imperiale»²³. Scriveva infatti la Direzione: «Quest'è davvero il tempo della chiara e manifesta capacità e forza dello Stato Fascista, che, compiuta la sua interna organizzazione politica e morale, proietta, come Stato forte, la sua azione lungimirante oltre i confini della Patria»²⁴. Alcune pagine più avanti un altro anonimo "corsivo" della Direzione, e quindi ancora di Costamagna, identificava definitivamente il fascismo con l'idea di difesa della civiltà e della concezione europea dell'uomo, giudicata superiore, concreta, realmente mondiale in quanto sorta da Roma antica e per tutto ciò naturalmente nemica della S.d.N. e degli astratti principi di Versailles: «In verità, vi è nella situazione volgente un significato culturale che occorre accentuare. Il Fascismo si presenta ormai come il movimento di difesa supremo della 'umanità europea'. Quell'umanità che con Roma e per Roma si è identificata di fronte al mondo e che da Roma non può divorziare senza smarrire il senso di sé medesima; mentre la deviazione ginevrina alla cultura tende a spegnerne la coscienza specifica»²⁵.

Impostato in questo modo l'ambito del confronto con la S.d.N. sul tema della revisione dei trattati emerso in occasione della questione etiopica, nel fascicolo di novembre-dicembre Costamagna affrontò a viso aperto l'avversario che si nascondeva dietro lo strumento societario e che governava l'ordine del mondo disegnato a Versailles, il *British Empire*. In un denso "corsivo" dal significativo titolo *Imperialismo romano e imperialismo britannico* il giurista chiariva in primo luogo i presupposti ed i veri termini del conflitto, che in tal modo palesava la propria natura di contesa *de imperio*: «Il conflitto in corso tra l'Italia e l'Inghilterra, da questa raffigurato come conflitto tra l'Italia e la Società delle Nazioni, viene scoprendo a poco a poco la vera trama dell'imperialismo britannico»²⁶. Costamagna passava poi a rilevare come l'Inghilterra non avesse mai nascosto «la sua ambizione ad una funzione imperiale» e come da tempo avesse accettato «anche in via ufficiale la formula di un 'Impero britannico'» riuscendo però contemporaneamente a presentarsi come «la vindice della giustizia e la garante della libertà dei popoli europei nel vecchio e nel nuovo continente»²⁷. L'Inghilterra, contin-

23 Andrea Giardina, «Ritorno al futuro: la romanità fascista», in Andrea Giardina - André Vauchez, *Il Mito di Roma. Da Carlo Magno a Mussolini*, Laterza, Roma-Bari 2000, pp. 212-296 (254).

24 La Direzione, «Volontà e potenza della Nazione», *Lo Stato*, 6.10, 1936, pp. 641-643 (641, originale corsivo).

25 La Direzione, «Ginevra e Fascismo», *Lo Stato*, 6.10, 1935, pp. 671-672 (671, originale corsivo).

26 Carlo Costamagna, «Imperialismo romano e imperialismo britannico», *Lo Stato*, 6.11-12, 1935, pp. 705-714 (705, originale corsivo).

27 *Ibidem*, originale corsivo.

uava il giurista, dall'alto della sua posizione di pretesa garante «della libertà e dell'indipendenza dei popoli»²⁸, in realtà aveva sempre curato il proprio interesse a scapito dell'Europa continentale. Si trattava allora di interrogarsi sul «titolo per cui l'Inghilterra pretende ad una funzione rappresentativa della civiltà europea nel mondo ad esclusione di tutti gli altri popoli dell'Europa»²⁹, di mettere cioè in discussione il titolo imperiale posto alla base «della pretesa per cui l'Inghilterra si arroga il diritto di continuare l'opera di Roma a danno dell'Europa»³⁰. Dal confronto emergeva la totale differenza tra l'«imperialismo» romano – vero paradigma di tutte le esperienze imperiali – e quello britannico. Secondo Costamagna, infatti, se Roma «afferma il valore umano dello Stato e da città si fece mondo e il mondo fece città, chiamando tutti coloro che vivevano nella sua legge alla dignità civile del Romano»³¹, l'Inghilterra «praticò e praticherà sempre il triplice metodo della plutocrazia, del mercenarismo e del privilegio»³². La revisione dei trattati e lo scontro con la S.d.N. avevano quindi come posta reale una *translatio imperii* dall'Inghilterra all'Italia-nuova Roma, vera erede della «civiltà europea» perché l'Europa «nacque romana con l'Impero, si riorganizzò romana con la Chiesa e si ritrovò romana ancora nell'umanesimo e nel rinascimento, e dovrà riconoscersi sempre romana, quando vorrà tentare qualche cosa che sia veramente grande e veramente civile, o una qualsiasi impresa collettiva che possa dirsi effettivamente europea»³³. Si trattava, è bene rilevarlo sino da ora, di una civiltà universale anche al di là di ogni dato geografico o territoriale dell'esperienza statale o imperiale da cui essa promanava o avrebbe promanato, perché erede, oltre che di Roma antica, anche di due tradizioni come quella cattolica e quella rinascimentale rilevanti soprattutto a livello spirituale.

Anno 1936: vittoria e Impero

Già nel fascicolo di gennaio 1936 Costamagna tornava a ribadire gli stessi concetti che avevano contrassegnato l'annata 1935, chiarendo ancor di più il nesso tra impresa etiopica, crisi dell'ordine di Versailles vigilato dalla S.d.N. ed auspicabile apertura di una nuova stagione della centralità del continente europeo³⁴: «L'impresa italiana in Abissinia col suo contributo realistico, può, forse, diventare l'inizio di formazione di una "coscienza europea". Da essa possono scaturire

28 *Ibidem*, p. 707, originale corsivo.

29 *Ibidem*, pp. 710-711, originale corsivo.

30 *Ibidem*, p. 712, originale corsivo.

31 *Ibidem*, originale corsivo.

32 *Ibidem*, originale corsivo.

33 *Ibidem*, p. 713, originale corsivo.

34 Carlo Costamagna, «Revisione societaria», *Lo Stato*, 7.1, 1936, pp. 1-5.

i cominciamenti di quella liquidazione societaria, che sola può condurre all'apertura delle "Assisi d'Europa"»³⁵.

Dopo il 5 ed il 9 maggio 1936, cioè a vittoria avvenuta e ad Impero proclamato³⁶, un intervento di nostro interesse è già presente nello stesso fascicolo del mese di maggio. Si tratta di una polemica sul titolo di diritto internazionale dell'assunzione della sovranità italiana sull'Etiopia, che Santi Romano identificava nella *debellatio* e Costamagna invece nella *occupatio*³⁷. La polemica era tutt'altro che teorica perché secondo Costamagna aderire alla teoria della *debellatio* avrebbe significato muoversi più o meno implicitamente sempre nell'ambito dei principi di diritto internazionale riconosciuti anche dalla S.d.N. e quindi negare la portata eversiva della nascita dell'Impero che solo la teoria dell'*occupatio* avrebbe invece potuto garantire. Secondo il nostro giurista infatti: «In verità l'Impero Italiano di Etiopia' sorge come una creazione ex novo della politica e della potenza italiana, [...] non presenta alcuna analogia nè coll'Impero Britannico delle Indie, nè tanto meno col Sacro Romano Impero del Medio Evo, sebbene respinga anche il sospetto di una investitura Societaria in nome della 'civiltà universale'. Sorge a *titolo originario* e non a *titolo derivativo*, certificando anche in ciò il valore irriducibilmente rivoluzionario della impresa popolare e nazionale

35 Così, efficacemente, nella rubrica *Spoglio delle riviste* della *Rivista internazionale di Scienze sociali*, 44.2, 1936, p. 218.

36 Circa le fonti politiche relative alla proclamazione dell'Impero del 9 maggio 1936 v. Benito Mussolini, «La proclamazione dell'Impero», in *Scritti e Discorsi di Benito Mussolini. Edizione definitiva*, X, *Scritti e discorsi dell'Impero (novembre 1935-XIV - 4 novembre 1936-XV E.F.)*, Hoepli, Milano 1936, pp. 115-122. V. inoltre Anonimo, «163ª riunione del Gran Consiglio del Fascismo», in Edoardo e Duilio Susmel (cur.), *Opera omnia di Benito Mussolini*, XXVII, *Dall'inaugurazione della provincia di Littoria alla proclamazione dell'Impero (19 dicembre 1934 - 9 maggio 1936)*, La Fenice, Firenze 1959, p. 267 e, *ibidem* pp. 268-269, Mussolini, «La proclamazione dell'Impero». Circa le fonti giuridiche v. invece R.D.-L. 9 maggio 1936, n. 754 *Dichiarazione della sovranità piena ed intera del Regno d'Italia sull'Etiopia ed assunzione da parte del Re d'Italia del titolo di Imperatore d'Etiopia*, R.D.-L. 9 maggio 1936, n. 755 *Nomina del Maresciallo d'Italia Pietro Badoglio a Governatore generale dell'Etiopia col titolo di Vice Re*, e R.D.-L. 1º giugno 1936, n. 1019 *Ordinamento e amministrazione dell'Africa Orientale Italiana*.

37 Carlo Costamagna, «Il titolo dell'Impero ("debellatio", o "occupatio?..)", *Lo Stato*, 7.5, 1936, pp. 257-262. L'articolo si sovrapponeva a quello dal titolo pressoché identico «Il significato giuridico dell'Impero: "Debellatio" o "Occupatio"», pubblicato da Costamagna nella *Gazzetta del Popolo* del 13 maggio 1936 in polemica con Santi Romano, «La "debellatio" dell'Etiopia», *Il Popolo di Roma*, 6 maggio 1936, che sosteneva invece la tesi della *debellatio*. Anni dopo la fine della seconda guerra mondiale, nel *Novissimo Digesto Italiano*, come del resto già anche in precedenza, si ribadiva in effetti la teoria della *debellatio*: v. Arnaldo Bertola, «Impero d'Etiopia (ex) dell'A.O.I.», in Antonio Azara - Ernesto Eula (dir.), *Novissimo Digesto Italiano*, VIII, UTET, Torino 1975, pp. 212-220 (214).

del Fascismo di fronte alle ideologie razionaliste e materialiste che si estrinsecano nella istituzione societaria»³⁸.

Mettendo «in guardia contro l'errore che si possa trovare una dottrina giuridica comune tra il Fascismo e Ginevra, nemmeno a costo di sacrificare all'utopia dell'uguaglianza delle razze la dignità stessa della civiltà europea», e quindi implicitamente tornando sul tema del Fascismo come difensore di quest'ultima, Costamagna, mostrando di aver compreso come la nuova idea imperiale comportasse la necessità di un nuovo *ius gentium* in sostituzione del vetusto diritto internazionale degli Stati tutti uguali e tutti ugualmente sovrani, concludeva affermando il dovere del Fascismo di «rielaborare i presupposti del diritto pubblico, non soltanto all'effetto della organizzazione costituzionale dello 'Stato Nuovo', ma anche per gettare le basi di un nuovo 'Diritto delle Genti'»³⁹.

Nel fascicolo del mese di giugno Costamagna tornava a riflettere sul senso dell'Impero dell'Italia fascista, sostenendo peraltro che mentre «si proclamava l'Impero, in quanto dominio dello Stato italiano su altre genti, il Duce affermava, in cospetto a tutto il popolo italiano e agli altri popoli, che l'idea dell'Impero ritornava sui colli fatali di Roma, assumendo il concetto d'Impero in un significato infinitamente più alto di quello riferibile alla formula dell'«Impero di Etiopia'»⁴⁰. L'Impero proclamato il 9 maggio 1936 era quindi collegato alla «nuova grandezza dell'Italia», che però non derivava tanto dalla «conquista materiale effettuata, quanto dalla posizione acquisita oramai dall'Italia nella sfera supernazionale che tocca i vertici del problema della civiltà»⁴¹.

Per Costamagna l'Impero del 9 maggio 1936 era intrinsecamente legato alla posizione sovranazionale assunta dall'Italia e la sovranazionalità è in quanto tale un modello alternativo e sotto diversi aspetti oppositivo a quello internazionale emerso secoli addietro dalla Pace di Westfalia. In definitiva con la proclamazione dell'Impero del 9 maggio 1936 che costituiva l'apogeo di uno scontro tra due modi di intendere il mondo, l'Italia era entrata in una sfera sovranazionale nella quale essa si era «elevata a ministra di una missione propriamente imperiale, nel senso morale della parola, quale erede di quella virtù romana che fu l'autrice appunto della identità civile dell'Europa e fissò il significato civile ed europeo dell'Impero»⁴². Quello dell'Italia fascista era quindi un Impero teso a rivendicare i valori della civiltà europea nata dalla civiltà romana, tanto che Costamagna poteva affermare chiaramente: «L'Impero che ritorna, fondatore

38 Costamagna, «Il titolo dell'Impero», op. cit., p. 262, originale corsivo.

39 *Ibidem*, originale corsivo.

40 Costamagna, «Impero e dominio», *Lo Stato*, 7.6, 1936, pp. 321-328 (322).

41 *Ibidem*.

42 *Ibidem*, corsivo originale.

MUSSOLINI, è dunque un Impero dello spirito europeo, aspirazione a un nuovo sistema di solidarietà europea, aperto alla speranza e al concorso dei popoli di buona volontà. Il Fascismo ha impugnato l'impostazione universalistica e astratta del problema della civiltà, compiuta dalla Società delle Nazioni»⁴³. Ovvero, in altri termini: «l'*Impero* in senso romano e fascista è il compito di una missione estrinseca, in quanto ultranazionale e positivamente europea, che un popolo deve perseguire nella sua marcia nel tempo, in mezzo agli altri popoli affini»⁴⁴.

Un concetto analogo veniva proposto sempre nel fascicolo di giugno in un "corsivo" firmato dalla Direzione, e quindi da Costamagna, che si inseriva nell'ambito di una polemica contro Giovanni Gentile e nel quale si sosteneva: «la necessità palmare di restituire ai popoli dell'Europa la forza di Roma, che li ha forgiati e la fede di Roma che li ha definiti e difesi nel tipo di una comune civiltà; quando il valore della Rivoluzione fascista, insomma, implica il mutamento del punto di vista da cui si considerano i problemi dello spirito»⁴⁵.

L'opera di approfondimento concettuale proseguiva nei successivi fascicoli dell'annata 1936 e, tra di essi, di particolare importanza è quello di settembre-ottobre a causa della scelta di Costamagna di affiancare due contributi, entrambi di carattere giuridico ed affidati a Salvatore Villari e ad Ennio Giurco, per ribadire il carattere specifico dell'Impero italiano e soprattutto distinguere tra "Impero" inteso come ex Impero etiope o A.O.I. e "Impero" nel senso più profondo sotteso alla proclamazione del 9 maggio 1936⁴⁶, cioè per distinguere la portata territoriale e quella spiritual-rivoluzionaria del frutto dell'impresa etiopica. Infatti, secondo Villari: «Con l'impostazione che abbiamo dato al problema, malgrado l'espressa dizione dell'art. 2 del decreto-legge 1° giugno, non è il caso di parlare di 'Impero', nel senso comune della parola. L'Impero, creato da MUSSOLINI, è '*l'Impero del popolo italiano*' e il suo contenuto è altamente spirituale in quanto si rifà alla potenza di Roma e alla sua civiltà nel mondo, potenza e civiltà che il Fascismo ha rivendicato e messo avanti per caratterizzare un'era e salvare l'Europa»⁴⁷.

43 *Ibidem*, maiuscoletto originale.

44 *Ibidem*, p. 324, corsivo originale.

45 La Direzione, «La tradizione italiana», *Lo Stato*, 7.6, 1936, pp. 360-362 (362, originale corsivo).

46 Cfr. *supra* nota 36.

47 Salvatore Villari, «La colonia imperiale dell'A.O.I.», *Lo Stato*, 7.9-10, 1936, pp. 520-530 (524-525, maiuscoletto e corsivi originali). Il «senso comune della parola» cui si riferiva Villari è quello che consisteva nell'intendere come ancora esistente un "Impero d'Etiopia", eventualmente esteso a comprendere l'intera A.O.I. Al testo trascritto *supra* non casualmente corrispondeva una "nota della Direzione" – e quindi di Costamagna – in cui si specificava (corsivo originale): «Quindi l'Impero ha il significato di una *missione europea* e questo significato occorre sempre accentuarlo, anche per evitare che altri se lo appro-

Dal canto suo Ennio Giurco, discutendo su *Contenuto e forma dell'Impero* e definendo l'imperialismo come tensione verso la realizzazione di un impero, sottintendendo l'esistenza di uno spirito italiano "imperialista" nel senso anzidetto, poteva affermare: «Essenza dello spirito imperialista è sempre stato un ideale di riforma universale: l'armonia raggiunta da un popolo, si tenta di imporla colla stessa formula a tutti gli altri»⁴⁸.

Conclusioni

L'analisi degli scritti più rilevanti di Costamagna e delle scelte editoriali più significative del direttore de *Lo Stato* nel periodo 1935-36 aiutano a meglio comprendere in che modo sotto il profilo giuridico-politico il conflitto italo-etiope prima e, in seguito, l'Impero dell'Italia fascista fossero intesi come eversivi dell'ordine di Versailles in un contesto in cui – a torto o a ragione – si riteneva ancora pensabile ed efficace un principio di centralità europea del mondo. Si trattava, beninteso, della prima fase di un percorso che ben presto avrebbe portato il giurista e la rivista da lui diretta a confrontarsi con i progetti egemonici della Germania nazionalsocialista e che fino al 1943 sarebbe stato denso di riflessioni e di approfondimenti, tesi non di rado a rimarcare le specificità e, in un certo senso e più o meno apertamente, la superiorità cultural-spirituale dell'Impero italiano anche rispetto allo stesso *Reich* germanico⁴⁹.

prii».

48 Ennio Giurco, «Contenuto e forma dell'Impero», *Lo Stato*, 7.9-10, 1936, pp. 531-540 (533).

49 V. Enrico Silverio, «Roma antica, l'Italia fascista e l'Impero (parte 2a)», op. cit.



L'Oceano Indiano e la Grande strategia italiana

di Fabio De Ninno

Sin dalla fine del XIX secolo l'Oceano Indiano, complice l'accelerazione tecnologica dell'età industriale, si è configurato come uno spazio geografico capace di fungere da connettore per il resto del mondo.¹ L'apertura del Canale di Suez ridisegnò completamente l'architettura delle comunicazioni marittime mondiali, facendo del Mar Rosso, fino ad allora solo un braccio d'acqua circondato da terre aride e quasi inospitali, una delle principali arterie dell'economia mondiale², rendendo le sue due uscite, Suez e lo stretto di Bab-el-mandeb, due dei choke-points strategicamente più rilevanti del pianeta.³

A questa nuova dimensione l'Italia si affacciò immediatamente dopo la conclusione del Risorgimento, con l'acquisizione delle colonie dell'Eritrea e della Somalia. Spazi geografici privi di un reale valore economico, il cui principale interesse per l'Italia era il prestigio politico derivante dal partecipare alla spartizione dell'Africa allora in corso.⁴ Tuttavia, sebbene tali motivazioni fossero predominanti, in sottofondo persisteva anche una dimensione marittima, connessa alle trasformazioni delle comunicazioni globali in atto. Non a caso,



Il Faro Crispi eretto nel 1924 a Guardafui (Somalia) dalla Regia Marina. Riscoperto nel 2013 dal fotoreporter Alberto Alpozzi che ne ha ricostruito la storia (Il Faro di Mussolini, Ed. 001. 2015)

- 1 Edward A. Alpers, *The Indian Ocean in World History*, Oxford U. P., Oxford, 2014, pp. 127-128.
- 2 Valeska Huber, *Channelling Mobilities, Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869–1914*, Cambridge U. P., 2014, pp. 20-21.
- 3 Graeme J. Milne, *Ship Canals*, in N.A.M. Rodger, a cura di, *The Sea in History*, Vol. IV, *The Modern World*, Boydell Press, Woodbridge, 2017, pp. 285-295; Prospettive sull'ultimo trentennio sono discusse in Anoushiravan Ehteshami, Emma C. Murphy, *The International Politics of the Red Sea*, Routledge, Londra, 2011.
- 4 Nicola Labanca, *Oltremare, Storia dell'espansione coloniale italiana*, Il Mulino, Bologna, 2002, p. 66.

gli inizi di quelle magre imprese coloniali furono dovuti all'armatore genovese Raffaele Rubattino, che installò nella Baia di Assab una stazione di carbonamento necessaria per lo sviluppo delle linee di navigazione tra l'Italia e l'Oceano Indiano anche grazie al supporto logistico della R. Marina.⁵ Interessi successivamente condivisi dal resto della marineria italiana di quel periodo.⁶

Questa eredità marittima pesò a lungo sulle ambizioni oceaniche del paese portate avanti dal fascismo. Nell'agosto 1932, Raffaele Guariglia, allora a capo della Direzione generale per gli Affari politici per l'Europa ed il Levante del Ministero degli Esteri, controllato da Dino Grandi, in vista della preparazione alla conquista dell'Etiopia, evidenziava come la politica coloniale dell'Italia liberale interconnetteva le aspirazioni imperiali in Africa orientale con la necessità di "metter piede" sulle coste del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano.⁷

Fino alla Grande guerra, l'importanza di questo spazio marittimo però rimase limitata. Pasquale Stanislao Mancini, ministro degli Esteri che favorì l'adesione alla Triplice, fantasticava sul sostegno britannico alla creazione di un impero italiano dalla Tripolitania al Corno d'Africa, che, aggirando Suez, permettesse al paese di fuggire dalla sua prigionia mediterranea. Progetti naufragati in seguito all'occupazione britannica del Sudan e alle pressanti esigenze militari del paese, stretto in Europa tra il peso militare di Francia e Austria-Ungheria.⁸ Inoltre, l'importanza economica dell'Oceano Indiano per l'Italia era limitata. Le colonie italiane avevano un interscambio limitatissimo con la metropoli e sebbene l'economia italiana fosse dipendente dall'estero per l'importazione di materie prime strategiche, i movimenti commerciali con le regioni al di là del Mar Rosso restarono una componente limitata (tab. 1).

5 Mariano Gabriele, *Il potere marittimo italiano, 1861-1915*, USMM, Roma, 2017, pp. 42-43; Ludovica De Courten, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione, 1860-1914*, Bulzoni, Roma, 1989, pp. 44-50.

6 Orazio Cancila, *I Florio, Storia di una dinastia imprenditoriale*, Bompiani, Milano, 2010, p. 238.

7 *Documenti Diplomatici Italiani (DDI)*, Serie VII, Vol. XII, n. 223, Guariglia a Mussolini, relazione, 27 agosto 1932.

8 Brian Sullivan, *The Strategy of Decisive Weight: Italy 1882-1922*, in Williamson Murray, MacGregor Knox, Alvin Bernstein (Eds.), *The Making of Strategy, Rulers, States, and War*, Cambridge U. P., Cambridge, 1994, pp. 312-313.

| Movimento del commercio speciale, media annua del quadriennio 1908-1912 | | | | |
|--|------------------------|------|------------------------|------|
| Regione | Importazioni valore | % | Esportazioni valore | % |
| Europa | 2.278.494.000 | 69,6 | 1.345.470.000 | 65,5 |
| Asia ed Oceania | 296.330.000 | 9,1 | 367.761.000 | 4,2 |
| Africa | 84.441.000 | 2,6 | 106.172.000 | 5,1 |
| America | 613.171.000 | 18,7 | 501.927.000 | 24,4 |
| Tabella 1, fonti: Annuario Statistico italiano, 1914, Serie II, Vol. IV, p. 224. | | | | |

In questa fase, l'unico momento in cui il Mar Rosso sembrò acquisire una certa valenza strategica fu durante la Guerra di Libia (1911-1912). Il teatro marittimo in questione aveva una valenza secondaria nel confronto tra l'Italia e l'Impero ottomano, i quali si trovavano geograficamente contrapposti nel controllo delle due sponde di questo braccio di mare. Le forze navali italiane ripulirono rapidamente la zona dalla presenza navale nemica, acquisendo il controllo delle acque prospicienti la penisola arabica, bloccando le coste nemiche e attuando il blocco navale dei territori controllati dagli ottomani, supportando allo stesso tempo l'azione dei ribelli yemeniti, isolando in questo modo il porto di Hodeida all'imboccatura meridionale del Mar Rosso. Si trattò di un importante esercizio di potere marittimo che permise per la prima volta il controllo navale italiano su acque extra-mediterranee.⁹

La grande guerra rappresentò una svolta sotto molti punti di vista. Dal 1915 al 1918, per sostenere l'economia di guerra italiana furono ancor più necessarie che in passato massicce importazioni di materie prime, in particolare carbone, ferro e generi alimentari. Il paese divenne pericolosamente esposto al tentativo degli U-boat tedeschi di bloccare le comunicazioni dell'Intesa. Nel corso del 1916 e del 1917, il traffico italiano, concentrato largamente nel Mediterraneo occidentale, dove giungevano i collegamenti italiani col Regno Unito e le Americhe, i principali mercati da cui acquisire materie prime, fu messo sotto pressione dalla guerra subacquea tedesca.¹⁰ Perciò, a partire dalla primavera 1917, date le crescenti dif-

9 Mariano Gabriele, *La marina italiana nella Guerra italo-turca, Il potere marittimo strumento militare e politico*, USMM, Roma, 1999, p. 130.

10 L'opera di sintesi migliore sulla guerra navale nel Mediterraneo resta Paul Halpern, *La guerra navale nel Mediterraneo 1914-1918*, 2 Voll., Leg. Gorizia, 2009 (ed. or. 1987); uno studio sulla guerra delle comunicazioni italiana e i suoi effetti sulle importazioni manca, recentemente alcune considerazioni interessanti sull'efficacia della guerra antisommergibile italiana e dell'Intesa, ma basate su fonti e bibliografia limitate, in Stefano Marcuzzi, «From the Adriatic to the Mediterranean: Italy in the Allied Naval Strategy (1915–1918)», *War in History*, December 2018.

ficoltà dell'Intesa nella guerra antisommergibili in Atlantico e la pressione sulle rotte Americhe/Regno Unito-Gibilterra-Italia, crebbe di importanza il traffico proveniente dai mercati collegati alla penisola dall'Oceano Indiano, in particolare per le vitali importazioni di grano, che servivano a compensare la deficitaria produzione nazionale (tab. 2)

| Importazioni di grano 1916-1918 per area geografica (in tonnellate) | | | | |
|---|--------------|-------------|---------|-----------|
| Periodo | Nord America | Sud America | India | Australia |
| Luglio-Dicembre 1916 | 914.274 | 313.303 | 4.156 | 16.750 |
| Gennaio-giugno 1917 | 350.605 | 265.699 | 306.013 | 381.451 |
| Luglio-dicembre 1917 | 261.640 | 63.867 | 639.550 | |
| Gennaio-giugno 1918 | 840.303 | 369.666 | 420.046 | 31.953 |
| Luglio-dicembre 1918 | 539.968 | 635.392 | 413.840 | 10.482 |

Tabella 2, fonti: AUSMM, Raccolta di base, b. 499, Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, Dati e notizie relativi alla situazione e all'impiego del tonnello nazionale ed estero sotto il controllo italiano, Situazione di tutte le merci importate via mare durante gli anni 1915-1919, ripartite per qualità e provenienza.

Tale mutamento espose anche l'estrema vulnerabilità dell'Italia ad una chiusura dello stretto di Gibilterra, dal quale fino al 1916 era arrivato oltre il 90% del traffico italiano, spingendo già durante la guerra ad ipotizzare che le importazioni italiane andassero orientate verso i mercati del Mar Nero e dell'Oceano Indiano.¹¹ Tale lezione era ben chiara ai governanti e ai militari italiani del primo dopoguerra. La sopravvivenza della penisola, in pace e in guerra, dipendeva dalle sue connessioni con il resto del mondo. In tali prospettive strategico-marittime, evidenziò il ministro della Marina Giovanni Sechi, rientrava anche la sicurezza delle comunicazioni oltre Suez:

«Si può per altro fin d'ora avvertire, che la marina dovrà provvedere per tempo indeterminato, ma non certo breve, a servizi navali costieri di rilevante importanza nel Mediterraneo Orientale, Mar Nero, Mar Rosso, Oceano Indiano, Libia, missioni presso le maggiori colonie italiane d'America allo scopo di appoggiare la politica estera e coloniale.^{12.}»

11 AUSMM, Rdb, b. 610, f. 6, *Condizioni del problema antisommergibile*, Studio del capitano di fregata Alfredo Baistrocchi, 28 novembre 1916.

12 Atti Parlamentari, Camera dei deputati, Legislatura XXIV, 1 sessione, Discussioni, Vol. XVII, seduta del 9 luglio 1919, pp. 19053-19060.

Le parole di Sechi riflettevano il più generale interesse apertosi con la fine della Grande guerra e le trattative di pace riguardo l'espansione italiana verso l'Oceano Indiano. Già nel dicembre 1918, il ministro degli Esteri Sidney Sonnino ricordava alla sua controparte britannica, Lord Balfour, che in ottemperanza alle clausole del Patto di Londra, che aveva portato l'Italia al fianco dell'Intesa, Roma si aspettava la cessione del Giubaland come parte dei compensi coloniali previsti dall'accordo. In questo modo l'Italia avrebbe avuto finalmente a disposizione un porto sull'Oceano Indiano.¹³ Tali interessi furono poi ribaditi nel corso della conferenza di pace di Parigi all'interno della diplomazia italiana.¹⁴ Versailles però non portò ad alcun accordo sulle cessioni coloniali all'Italia. La cessione del Giubaland, e del porto di Chisimaio, avvenne poi effettivamente nel 1924, dando all'Italia l'auspicato sbocco oceanico, senza però riuscire a ottenere la cessione delle altre colonie anglo-francesi contigue all'Etiopia, contribuendo così al mito della vittoria mutilata.¹⁵

Nello stesso periodo tra i militari, in particolare nella Marina, la consapevolezza della nuova connessione dell'Italia con l'Oceano Indiano era ancora più forte, data la ritrovata rivalità navale con la Francia. Infatti, caduto l'Impero austro-ungarico, ridimensionata la Germania, isolata l'Unione Sovietica ed essendo impossibile la sopravvivenza italiana senza il supporto britannico, la vicina d'oltralpe si prefigurava come la principale minaccia alle comunicazioni italiane.¹⁶ Sin dal 1920, data la superiorità numerica della flotta francese e il controllo strategico esercitato sul Mediterraneo occidentale, grazie alle colonie nordafricane, in caso di guerra gli ammiragli italiani si aspettavano che Parigi tagliasse le comunicazioni italiane con le Americhe, forzando la ricerca delle materie prime verso oriente.¹⁷ Queste preoccupazioni furono poi più volte ribadite dai capi di stato maggiore che si susseguirono nel primissimo dopoguerra.¹⁸ In

13 *DDI*, Serie VI, Vol. I, n. 436, Sonnino a Balfour, 2 dicembre 1918, allegato, p. 234.

14 *DDI*, Serie VI, Vol. II, Promemoria del delegato e consigliere tecnico alla conferenza di pace, relativo alle aspirazioni italiane nel riassetto coloniale africano, 24 gennaio 1919, p. 59.

15 Angelo Del Boca, *Gli italiani in Africa Orientale, Vol. I, Dall'unità alla Marcia su Roma*, Mondadori, Milano, 1999, edizione digitale, pos. 1479.

16 Paul Halpern, *French and Italian Naval Policy in the Mediterranean*, in John B. Hattendorf, *Naval Strategy and Policy in the Mediterranean, 1898-1945*, Frank Cass, Londra, 1998, p. 89.

17 AUSMM, Rdb, b. 1574, Promemoria circa l'assetto militare marittimo dell'Italia, Luglio 1920, pp. 4-5.

18 Giorgio Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico, La Marina Militare italiana dal fascismo alla Repubblica*, Mondadori, Milano, 1989, pp. 131-132; Alessandro Mazzetti, *Marina italiana e Geopolitica mondiale, Il ruolo della flotta, la potenza e le trasformazioni alla fine della Grande guerra*, Aracne, Roma, 2018, p. 177.

realtà, la dimensione commerciale delle relazioni italiane con l'Oriente rimase limitata, anche prima che le conseguenze della crisi del 1929 si facessero sentire sul commercio mondiale (tab. 3).

| Commercio italiano verso Asia e Oceania in % del totale 1925-1928 | | |
|---|--------------|--------------|
| Anno | Importazioni | Esportazioni |
| 1925 | 15,20% | 6,50% |
| 1926 | 12,64% | 9,20% |
| 1927 | 13,20% | 9,30% |
| 1928 | 11,50% | 9,90% |

Tabella 3: fonti, calcoli su Annuario statistico italiano, Serie III, Vol. IV, 1930, Commercio speciale distinto per paesi di provenienza e destinazione, p. 279.

Perciò la penetrazione italiana tra Mar Rosso e Oceano Indiano, più che da motivazioni economiche, fu guidata da un disegno politico e militare del fascismo. Sin dal 1919, Mussolini e il suo movimento, poi partito, si erano appropriati del programma di politica estera del movimento nazionalista, combinandolo nella nozione di spazio vitale, premessa alla necessaria giustificazione di un'espansione che guardava al Mediterraneo, al Medio Oriente e allo sbocco sugli oceani.¹⁹ Nel primo decennio del fascismo (1922-1932), data la situazione di stallo in Europa, creatasi dopo la Grande guerra in attesa del risveglio della Germania, proprio in Medio Oriente e nell'Oceano Indiano la politica estera italiana avrebbe assunto una dimensione di frattura. In queste aree Mussolini tentò di rovesciare precocemente l'ordine internazionale esistente, al fine di creare i successivi presupposti dell'espansione italiana nella regione ai danni delle potenze occidentali.²⁰ L'Oceano Indiano e bracci di mare ad esso connessi (Mar Rosso e Golfo Persico), e gli stati, i mandati e le colonie che vi si affacciavano perciò furono precocemente oggetto delle attenzioni del revisionismo fascista. Al tempo stesso, in questa regione maturò una dimensione di confronto navale tra l'Italia e la Francia.

La Persia fu il caso più significativo di tentata penetrazione da parte italiana in relazione all'Oceano Indiano. Il paese era situato alla periferia dello spazio vitale rivendicato dall'Italia e sotto la guida di Reza Shah (1925-1941) entrò in una fase di modernizzazione, puntando allo soprattutto sviluppo delle forze armate e richiedendo il supporto italiano, data la forte ammirazione per il fascismo come

19 Aristotle Kallis, *Fascist Ideology: Territory and Expansionism in Italy and Germany, 1922-1945*, Routledge, Londra, 2000, pp. 49-50.

20 Massimiliano Fiore, *Anglo-Italian relations in Middle East, 1922-1940*, Ashgate, Farnham, pp. 6-7.

forma di modernizzazione autoritaria.²¹ Il sovrano persiano mirò alla costruzione di una marina che potesse consentire di guadagnare il controllo marittimo sul Golfo Persico.²² I piani presero forma dal 1929, quando Teheran ordinò 4 corvette e 2 cannoniere da cantieri italiani e nel gennaio 1929, il capitano di vascello Luigi del Prato fu inviato in Persia per riorganizzare la marina locale, progettando anche un piano di sviluppo decennale che avrebbe dovuto portare alla costruzione di una flotta di 8 corvette, 2 cannoniere, 3 incrociatori, 4 cacciatorpediniere e 3 sommergibili.²³ A questo fece seguito l'invio di una missione navale, composta da 5 ufficiali e 23 sottufficiali specializzati per addestrare il personale persiano, mentre i cadetti iraniani furono inviati all'Accademia navale di Livorno.²⁴ La missione aveva una notevole importanza per gli obiettivi di Mussolini, perché la presenza di una marina locale sotto il controllo indiretto di Roma avrebbe potuto minare il controllo britannico del Golfo Persico.²⁵ Tuttavia, come tutti i regimi nazionalisti, anche quello persiano non vedeva di buon occhio la "tutela" straniera sul proprio processo di modernizzazione, anche se in opposizione a quella delle tradizionali potenze coloniali. Perciò, durante il 1935, la missione rientrò e sebbene i contatti per la costruzione di navi in Italia proseguissero²⁶, lo Shah intese emanciparsi da una potenziale ingombrante presenza fascista, che era in contrasto con i suoi obiettivi di politica interna.²⁷

Più efficace fu la penetrazione nella penisola arabica. Dopo il collasso dell'Impero Ottomano, la regione costiera del Mar Rosso si era divisa in una serie di stati (Nedj, Asir e Yemen) formalmente indipendenti ma di fatto sotto il controllo britannico. Il governo fascista infatti intese immediatamente usare l'Eritrea come base d'appoggio per la penetrazione italiana nella penisola araba.²⁸ L'obiettivo

21 Matthew Elliot, *New Iran and the dissolution of party politics under Reza Shah*, in Touraj Atabaki, Erik J. Zürcher (Eds.), *Men of Order, Authoritarian Modernization under Atatürk and Reza Shah*, I.B. Tauris, Londra-New York, 2004, pp. 67-68.

22 ASMAE, Affari Politici 1931-45, Persia 3, Vigilanza marittima Golfo Persico, 233137/573, 20 August 1925.

23 Maria Gabriella Pasqualini, «La marina italiana e la Persia (1925-1936)», *BAUSSMM*, IV:3, (Dicembre 1992), pp. 53-105.

24 ASMAE, Affari Politici 1931-45, Persia 5, Teheran, La direzione generale del personale e per conoscenza all'ufficio di gabinetto del ministro, Rapporto n. 2, missione Persia, Allegato 2, Personale rimasto in Persia, 1 gennaio 1933.

25 Fiore, *Anglo-Italian relations*, p. 120.

26 Andrea Filippo Saba, *L'imperialismo opportunista: politica estera italiana e industria degli armamenti, 1919-1941*, ESI, Napoli, 2001, p. 118.

27 Stephanie Cronin, *Riza Shah and the paradoxes of military modernization in Iran, 1921-1941*, in Stephanie Cronin, a cura di, *The Making of Modern Iran: State and Society Under Riza Shah, 1921-1941*, Routledge, Londra, 2003, p. 61.

28 Gianpiero Carocci, *La politica estera dell'Italia fascista (1925-1928)*, Laterza, Bari, 1969,

della politica estera fascista fu impedire il consolidamento della presenza di Londra nella regione, inevitabile premessa al predominio marittimo del Mar Rosso, suscitando anche non poche preoccupazioni a Londra, data l'importanza strategica della rotta Suez-Oceano indiano per la tenuta delle comunicazioni imperiali.²⁹

A partire dal 1924, il governatore dell'Eritrea, Jacopo Gasparini, si adoperò per accelerare la penetrazione diplomatica e commerciale italiana nell'Asir, istituendo un consolato a Hodeida e intensificando le esportazioni di prodotti agricoli. Inoltre, navi italiane visitarono ripetutamente i porti dell'Asir e intervenendo direttamente nella convulsa politica locale, anche allo scopo di assicurarsi diritti di estrazione petrolifera. Di fatto, dal 1927, l'influenza italiana sul piccolo stato divenne predominante, ma con l'invasione saudita del 1930, che mise fine all'esistenza dello stesso, cessarono anche i progetti italiani.³⁰ Fino al 1934, l'interventismo italiano proseguì comunque con il tentativo di aiutare lo Yemen ad emanciparsi dall'influenza britannica e anche supportando rivolte di matrice hashemita dirette contro la dinastia saudita, che stava allora consolidando il proprio potere nella penisola araba. Di fatto, tali operazioni di sostegno, condotte anche attraverso la vendita e la cessione di armamenti, impiegate nelle lotte tra i potentati locali, portarono ad una "proxy war" tra l'Italia e l'Impero britannico nella regione, conclusasi con un insuccesso italiano, dato che nel maggio 1934, i britannici videro riconfermato da Imam Yahya il loro protettorato su Aden e gli scontri tra yemeniti e sauditi si conclusero con la sconfitta dei primi.³¹

Se la diplomazia spingeva l'influenza italiana sulla sponda orientale, la Regia Marina intanto pensava alle possibilità d'azione che l'Oceano Indiano e il Mar Rosso potevano offrire. Dopo il Trattato di Washington (1922), spinta dalla rinnovata rivalità navale con la Francia, la flotta aveva avviato un rapido processo di espansione, che alla fine degli anni Venti permise di pensare anche a una proiezione oceanica. Nel 1931, i piani per una guerra con la Francia parlavano apertamente di utilizzare l'Oceano Indiano come teatro preferenziale per colpire le comunicazioni marittime francesi.³² Da questi piani nacque l'ipotesi di impiegare mercantili camuffati ed eventualmente la neutralizzazione della base di Gibuti,

p. 222.

29 Fiore, *Anglo-Italian relations*, p. 16.

30 John Baldry, *Anglo-Italian Rivalry in Yemen and 'Asir 1900-1934*, in *Die Welt des Islams*, New Series, Vol. 17, Issue 1/4 (1976 - 1977), p. 167-171.

31 I fatti essenziali dell'intervento sono stati ricostruiti da Rosaria Quartararo, «L'Italia e lo Yemen, Uno studio sulla politica di espansione italiana nel Mar Rosso (1923-1937)», *Storia contemporanea*, 1979, n. 4-5, più innovativo per l'approccio comparativo nelle fonti è però il giudizio di Fiore, *Anglo-Italian relations*, pp. 28-34.

32 AUSMM, DG, DG 10, f. 5, A-3, promemoria n. 21, Reparto O, Ufficio I, Attacco al traffico francese, 21 dicembre 1931, p. 2.

punto forte francese sulla rotta Mar Rosso-Oriente.³³ Tali ipotesi però furono accantonate per la scarsità di risorse finanziarie per la costruzione di nuove navi e la mancanza di forze terrestri sufficienti per un'azione di forza contro la colonia francese. Inoltre, le basi di Massaua e Chisimaio nelle colonie italiane dovevano essere potenziate perché unità navali potessero stazionarvi stabilmente.³⁴ Tuttavia, la serietà delle intenzioni di cominciare a operare nella regione fu testimoniata dalla crociera dei sommergibili *Sciesa* e *Toti* (settembre 1933-febbraio 1934), inviati a studiare le possibilità operative nell'Oceano Indiano occidentale e gli apprestamenti delle basi navali francesi, come Diego Suarez.³⁵ Riflettendo gli sviluppi diplomatici e militari, l'interesse per l'Oceano Indiano cominciava ad essere chiaro anche in patria, dove la letteratura geopolitica e navalista, ai primi degli anni Trenta, andò riempiendosi di richiami all'importanza di questo spazio come soluzione al problema dell'accesso oceanico a cui l'Italia fascista aspirava.³⁶

Il vero punto di svolta però arrivò con la Guerra d'Etiopia, che spostò decisamente la dimensione del confronto e gli interessi italiani verso l'Oceano Indiano su una dimensione prettamente militare, specie navale. Il conflitto, progettato sin dal 1932, aveva alle basi le aspirazioni mussoliniane di costruire un impero, di rispondere alla crisi economica del paese e ottenere una affermazione di prestigio internazionale, annettendo l'Etiopia.³⁷ Tuttavia, collegando la Somalia all'Eritrea e acquisendo l'impero del negus, ne sarebbe conseguito anche che l'Italia fascista avrebbe avuto a disposizione una formidabile posizione strategica sul Mar Rosso e l'Oceano Indiano, in grado di minacciare le comunicazioni imperiali britanniche.³⁸ Non è un caso che la crisi diplomatica che conseguì tra Italia e Gran Bretagna ebbe anche la forma di un serrato confronto navale, che mise a nudo però le debolezze della Regia Marina nei confronti della Royal Navy in caso di conflitto.³⁹ Nonostante la netta inferiorità di forze nella regione⁴⁰, fu ipotizzato di

33 AUSMM, DG, DG 12, A0, Bozza di promemoria n. 32 di Ducci per Sirianni, 12 gennaio 1932, pp. 4-5.

34 AUSMM, DG, DG 10, f. 5, A-3, promemoria n. 21, Reparto O, Ufficio I, Attacco al traffico francese, 21 dicembre 1931, p. 8, base principale. Base secondaria e rifornimenti.

35 AUSMM. DG. DG-10. Busta 5, Fasc. A-3, Ufficio del capo di stato maggiore al Ministro e Maripers. 17 agosto 1933.

36 Francesco Bertonelli, *L'Oceano dei quattro continenti*, Bemporad, Firenze, 1932, pp. 246-266; Oscar Di Giamberardino, *Politica Marittima*, Bologna, Cappelli, 1932, pp. 151-153.

37 N. Labanca, *La Guerra d'Etiopia, 1935-1941*, Il Mulino, Bologna, 2015, pp. 25-37.

38 Robert Mallett, *Mussolini in Ethiopia*, Cambridge U. P., Cambridge, 2012, p. 212.

39 Robert Mallett, *The Italian Navy and the Fascist expansionism*, Frank Cass, Londra, 1998, pp. 7-47.

40 Nel settembre 1935 la R. Marina aveva nel Mar Rosso-Oceano Indiano occidentale: 2 incrociatori leggeri, 2 esploratori, 3 CT, 4 sommergibili e 2 sloops contro 1 incrociato-

impiegare offensivamente le unità disponibili in Africa orientale per conquistare il controllo del Mar Rosso e del Golfo di Aden, per consentire il rifornimento delle colonie italiane via Oceano Indiano e addirittura di concorrere ad eventuali operazioni italiane nel Mediterraneo Orientale.⁴¹ Si arrivò pure ad ipotizzare la costituzione di una base clandestina per sommergibili nel Canale del Mozambico per attaccare le comunicazioni britanniche verso Mombasa e Ceylon.⁴² Anche se non se ne fece nulla, 4 delle 6 unità subacquee dislocate a Massaua furono poi effettivamente preparate per l'impiego nell'Oceano Indiano.⁴³ Che il tentativo di costruire una capacità di proiezione nell'Oceano fosse cosa seria lo dimostra l'intima connessione tra questi apprestamenti e i progetti di flotta d'evasione, che sebbene rimase sulla carta fu pensata per operare fino al meridiano di Ceylon.⁴⁴

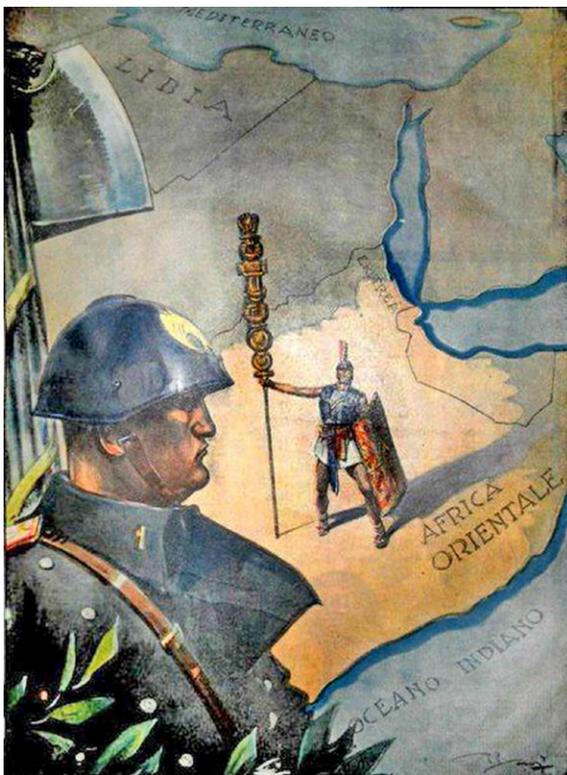
Dopo il 1936, complice la convinzione del vertice politico-militare fascista di disporre di uno strumento navale adeguato al confronto con gli imperi francese e britannico, la scelta di una grande marina oceanica fu accantonata, a vantaggio della dimensione centro-mediterranea.⁴⁵ Fu mantenuta però la volontà di utilizzare l'Oceano Indiano come punto di diversione, dislocandovi una quantità limitata di forze che potessero attirare l'attenzione del nemico, distraendone forze preziose dal Mediterraneo. In questo modo si contribuì al senso di minaccia che gravava sulle comunicazioni imperiali britanniche, che portò al rafforzamento della difesa di Suez tra il 1937 e il 1939.⁴⁶ Da questi progetti derivarono gli importanti approntamenti degli anni Trenta, che portarono alla costituzione stabile del Comando superiore navale dell'Africa Orientale Italiana e al potenziamento della base di Massaua che avrebbero dovuto operare contro le comunicazioni britan-

re pesante, 2 leggeri, 5 CT e 5 sloops britannici, cui potevano aggiungersi le forze nel resto dell'Oceano Indiano e in Estremo Oriente, Arthur Marder, «The Royal Navy and the Ethiopian crisis», *The American Historical Review*, Vol. 75. No. 5, giugno 1970, p. 1328-1338

- 41 AUSMM, DG, DG-8, A,B,C, pacco 24, busta 1, C3, Libro di guerra n. 10, Piano B, Ipotesi di contrasto italo-britannico, Direttive per le operazioni nel settore del Mar Rosso con eventuale estensione nell'Oceano Indiano, giugno 1935, p. 15.
- 42 AUSMM. DG. DG-12. Fasc. C1. Impiego dei sommergibili in Oceano Indiano occidentale. Riferimento al progetto esposto dal Comandante Berardinelli, Ufficio Piani. 29 gennaio 1936, pp. 1-5.
- 43 AUSMM. DG. DG-12. Fasc. C1. Ufficio naviglio di superficie. Sez. Sommergibili al Sottocapo di stato maggiore. 25 aprile 1936, p. 1.
- 44 ACS, Marina, Gabinetto 1934-50, b. 295, Studio di programma navale sessennale, 1936-1942, Caratteristiche e costruzioni, p. 27.
- 45 F. De Ninno, *Fascisti sul Mare, La marina e gli ammiragli di Mussolini*, Laterza, Roma-Bari, 2017, pp. 197-213.
- 46 Steven Morewood, *The British Defence of Egypt, 1935-1940, Conflict and crisis in the Eastern Mediterranean*, Frank Cass, Londra, 2005, pp. 188-198.

niche nell'imminente conflitto. Tuttavia, gran parte delle forze dislocate nella regione fu annientata nelle prime fasi della Seconda guerra mondiale, anticipando la conquista dell'ultimo sbocco marittimo dell'impero avvenuta nel giugno 1941.⁴⁷

Dal 1936 al 1943 furono importanti anche i contatti con i giapponesi, nell'ambito dello sviluppo del Patto tripartito. Era infatti convinzione dell'Ammiraglio Domenico Cavagnari, sottosegretario e capo di stato maggiore della Marina, che con il supporto navale giapponese si sarebbe potuta esercitare una pressione decisiva sui domini britannici dell'India, del Mar Rosso e sul Canale di Suez.⁴⁸ I con-

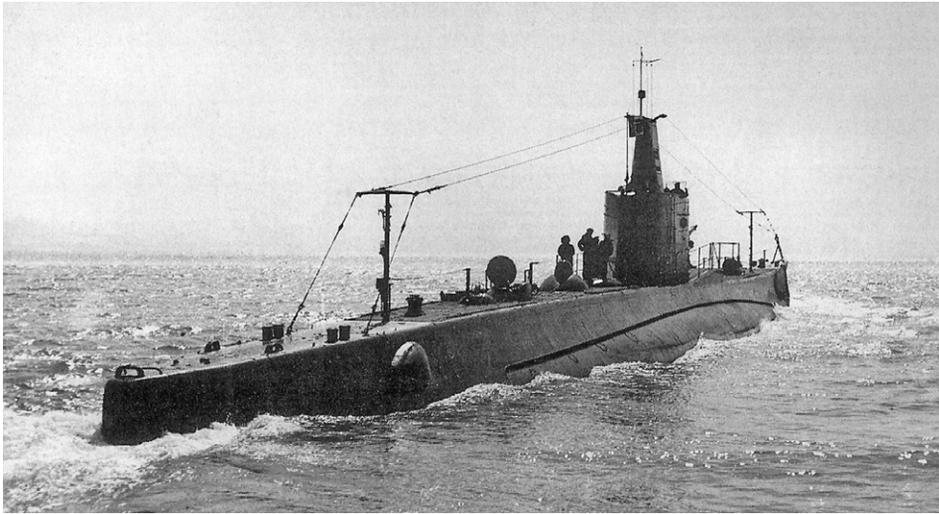


tatti proseguirono per tutta la durata della guerra e Roma tentò anche di sviluppare una propria strategia di mediazione tra l'Asse e il Giappone per coordinare l'azione di entrambi verso l'Oceano Indiano. Specie dopo il raid giapponese contro Ceylon (4-10 aprile 1942), fu forte la speranza che i giapponesi si proiettassero verso est, insidiando le comunicazioni britanniche e permettendo il congiungimento delle forze subacquee dell'Asse che operavano in Atlantico.⁴⁹ La realtà fu ben diversa, il colpo giapponese contro l'Oceano Indiano fu presto parato dall'afflusso di nuovi rinforzi della Royal Navy e le comunicazioni britanniche nell'area

47 Vicende in Pier Filippo Lupinacci, *La marina italiana nella Seconda guerra mondiale, Volume X, Le operazioni in Africa orientale*, USMM, Roma, 1961.

48 AUSMM, Rdb, b. 2688, f. 5, Cavagnari a Badoglio, Progetti operativi, 18 November 1937, p. 4.

49 F. De Ninno, «The Italian Navy and Japan, the Indian Ocean, Failed Cooperation, and Tripartite Relations (1935–1943)», *War in History*, September 2018, pp. 1-25, e Rotem Kowner, «When Economics, Strategy, and Racial Ideology Meet: Inter-Axis Connections in the Wartime Indian Ocean», *Journal of Global History*, 12 (2017), pp. 228–250.



Il Sommergibile Da Vinci in navigazione

messe al sicuro con l'occupazione di Diego Suarez (6 maggio 1942).⁵⁰ Solo 6 sommergibili italiani arrivarono nell'Oceano Indiano prima dell'8 settembre. Il *Da Vinci* colse qualche successo, affondando 29.828 tonnellate di naviglio mercantile prima di andare perduto, mentre altri 3 (*Cappellini*, *Giuliani* e *Torricelli*), raggiunsero l'Indonesia per riportare in Europa materie prime strategiche.⁵¹

Cominciata con grandi ambizioni e la speranza di risolvere il problema oceanico dell'Italia, la proiezione mussoliniana nell'Oceano Indiano, concretatasi prima in uno sforzo di penetrazione politica in stati clienti e poi in un progetto di presenza navale, si rivelò fallace e alla fine limitata dalla debolezza che le basi del potere italiano nella regione avevano.⁵² L'AOI, isolata dalla madrepatria non poteva offrire una soluzione al problema oceanico dell'Italia essendo indifendibile senza il controllo del choke-point di Suez.⁵³ L'esperienza italiana nell'Oceano Indiano tra le due guerre ricorda quanto in caso di guerra la proiezione navale in una regione, senza il controllo delle comunicazioni e dei passaggi che servono a raggiungerla, resti una chimera. Un problema che riguarda qualunque potenza continentale chiusa in un mare interno.

50 Andrew Boyd, *The Royal Navy in Eastern Waters, Lynchpin of Victory, 1935–1942*, Seaford, London, 2017, pp. 363–399.

51 USMM, *I sommergibili negli oceani*, Roma, 1976, pp. 319–30.

52 Nir Arielli, *Fascist Italy and the Middle East, 1933-40*, Palgrave MacMillan, Londra, 2010, pp. 192-193.

53 Mariano Gabriele, «La marina e la politica coloniale italiana», *BAUSMM*, IV, marzo 1990, p. 95.

A Oriente del Mediterraneo

La Marina italiana nell'Oceano Indiano

di Ezio Ferrante

I termini della *mission* affidata a nave *Carabiniere* nel suo recente periplo dell'Oceano Indiano¹ ben esprimono quello che oggi ci si aspetta da un'unità militare in navigazione nei vari quadranti del globo:

«presenza, sorveglianza marittima, per rafforzare le attività di cooperazione (già in corso con alcuni alleati trans-regionali) e avviare relazioni con nuovi potenziali partner, nell'alveo dei compiti istituzionali affidati alla Forza Armata».

Ancora una volta la Marina militare con le sue navi, vero e proprio *mix* di *hard* e *soft power*, con la loro intrinseca *capacità duale* in attività di “confidence building/partnership” e di sicurezza marittima, si mostra un validissimo strumento di politica estera nel tutelare gli interessi nazionali – politici, strategici e commerciali. Ambasciatrice della eccellenza cantieristica navale italiana e dell'avanzata tecnologia industriale dei sistemi di difesa, la Marina, incentiva così, a livello internazionale, il sistema-paese Italia, con tutta una serie di attività promozionali e addestrative con le marine dei Paesi alleati e amici. E non è un caso che il precedente periplo dell'Africa effettuato dal 30° Gruppo navale² sia stato

-
- 1 La fregata multi missione (FREMM), dal 20 dicembre 2016 al 5 giugno 2017, ha seguito un lungo itinerario, percorrendo quasi 28mila miglia nautiche e visitando numerosi paesi dove l'unità – recitano i comunicati ufficiali - ha ricevuto la visita e l'attenzione delle massime autorità politiche, istituzionali e militari locali: Arabia Saudita, Australia (obiettivo principale della missione, visto il dichiarato interesse di Sidney per le fregate multi missione!), Bahrain, Emirati Arabi Uniti, Gibuti, Indonesia, Israele, Kuwait, Malesia, Oman, Pakistan, Singapore, Sri Lanka e Qatar, svolgendo numerose attività addestrative con le Marine di Sri Lanka, Pakistan, Oman, Qatar al fine di migliorare l'interoperabilità. Una brillante iniziativa di diplomazia navale nata con la collaborazione di Fincantieri (sponsor principale), Leonardo, MBDA Italia, Elettronica, Telespazio e Drass in una stretta cooperazione tra Marina e società civile che rappresenta la vera “novità” delle missioni navali dei nostri giorni.
 - 2 Gruppo navale formato da porterei *Cavour*, rifornitrice di squadra *Etna*, fregata *Bergamini* e pattugliatore *Borsini*, dal porto di Civitavecchia alla volta del Canale di Suez, del Golfo Arabico e degli Oceani Indiano e Atlantico, compiendo il periplo del Continente africano da levante a ponente (13 novembre 2013 - 9 aprile 2014), dopo aver toccato ben 21 porti in sette Paesi del Medio Oriente e tredici africani e percorso in complesso 18mila miglia nautiche.

proprio denominato “*Il Sistema Paese in movimento*”, con l’intento precipuo di promuovere le grandi potenzialità dell’Italia che gli sponsor ministeriali e privati (ben venticinque) hanno voluto affidare alle navi militari, di cui si enfatizza il ruolo di «strumenti multiruolo in grado di esprimere preziose capacità in attività prettamente militari e non, grazie alla loro connotazione duale». Il tutto senza trascurare gli aspetti legati alla sicurezza marittima (con nave *Carabiniere* che, al rientro ormai dalla sua missione, supporta l’operazione dell’Unione Europea *Atalanta* nel contrasto alla pirateria nell’area del Corno d’Africa e del Golfo di Aden) e di assistenza umanitaria (grazie alla collaborazione del 30° Gruppo navale con le fondazioni *Operation Smile Italia Onlus* e *Francesco Rava Onlus* e col contributo erogato *in itinere* dal personale della Croce Rossa Italiana e dallo stesso *team* sanitario di Nave *Cavour*). Si ha quasi l’impressione che il complesso militare-industriale nazionale, preceduto dalle “navi grigie” della marina, voglia procedere, in concomitanza col raddoppio parziale del Canale di Suez e i conseguenti minori tempi di transito³, a una decisa penetrazione nei mercati dei Paesi del *Rimland* dell’Oceano Indiano. In buona sostanza come avvenne un secolo e mezzo fa, subito dopo l’inaugurazione nel 1869 del Canale stesso, costruito, ricordiamo, anche con finanziamenti degli investitori italiani del tempo che ne acquistarono ben 2.719 azioni. Ed è una bella immagine quella dell’incontro a Suez il 21 giugno 1871 delle due corvette a elica dell’allora Regia Marina, la *Principessa Clotilde*, al ritorno della sua lunga crociera oceanica (1868–1871) e la *Vettor Pisani*, che già il 17 novembre 1869 aveva rappresentato l’Italia all’apertura del Canale e ora lo attraversava per la prima volta per iniziare la prima delle sue quattro famose crociere oceaniche (1871-73, 1874-77, 1879-1881 e 1882-85) di cui tre con circumnavigazione del globo.

Come pure il viaggio in Australia (1880–82) del R. Trasporto *Europa*⁴, un piroscafo in ferro di 680 t con un apparato motore di 520 cv, dapprima noleggiato poi acquistato dalla R. Marina, per permettere all’Italia di partecipare alla grande *Esposizione internazionale di Melbourne* in maniera da far conoscere i prodotti

3 Per evitare, in estrema sintesi, che in un tratto di 72 km (sui 193 della lunghezza totale del Canale) la navigazione restasse ancora ‘a senso unico alternato’. In particolare si è trattato di 35 km di ‘scavo a secco’ (in una sorta di *bypass* costituito da un nuovo canale parallelo a quello attuale) e di 37 di allargamento e approfondimento di quello esistente. Il tempo di percorrenza del canale si è così ridotto da venti a undici ore in un senso e da otto a tre ore nell’altro; per approfondimenti v. il mio articolo «La rivoluzione dei *choke – points*» in *Rivista Marittima*, fasc. 7-8/2015. Senza dimenticare che, per il controllo della fascia di confine Egitto/Israele e dal Mediterraneo a Sharm El Sheikh nello stretto di Tiran, opera dal 1982 la *Multinational Force & Observers (MFO)*, a cui partecipano ben 12 Paesi (tra cui l’Italia con il 10° Gruppo navale costiero) allo scopo di “osservare, verificare e riportare” ogni violazione agli Accordi di pace di Camp David del 1978.

4 Per il puntuale resoconto del viaggio, *Rivista Marittima*, fasc. 7-8/1882.



artigianali e industriali del nostro Paese in quell'allora sperduto angolo di mondo, antesignano quindi delle più recenti partecipazioni dell'imprenditoria italiana alle *exhibitions* dell'area, laddove le navi militari fanno da apripista e, di per sé, costituiscono una vera e propria 'vetrina' delle tecnologie fini. E per i rapporti tra Esteri e Marina⁵, 'finestra sul mondo' della Nazione, intesi ad allacciare o rinsaldare rapporti con Stati lontani (e spesso, all'epoca, anche per la tutela e assistenza delle comunità di nostri connazionali all'estero) merita di spendere qualche parola in più proprio sulla missione affidata alla *Principessa Clotilde*, il cui comandante, Carlo Alberto Racchia (1833-1896), futuro senatore e ministro della marina, strinse i primi rapporti diplomatici con due Paesi dell'Oceano Indiano.

5 Un 'connubio' all'epoca strettissimo tanto che vedrà, di lì a poco, addirittura la nomina a ministri degli Esteri di ufficiali della Regia Marina per complessivi tre anni e due mesi (Benedetto Brin, Napoleone Canevaro e Enrico Costantino Morin). Al riguardo G. Fioravanzo, «Uomini di mare Ministri degli Esteri», G. W. Maccotta, «La Marina e la Diplomazia. Il personale e l'opera della Marina quali strumenti di politica estera», Mariano Gabriele, «Marina e politica estera nel primo decennio del Regno d'Italia», tutti in *Rivista Marittima*, 3/1963, 7/1994 e 4/2018, nonché i miei scritti sui rapporti marina – diplomazia nel primo cinquantennio dell'unificazione nazionale in *Affari Sociali Internazionali*, n. 1/2000 e *Bollettino dell'USMM*, dicembre 2005.

Munito infatti di credenziali di ministro plenipotenziario Racchia (come già il suo parigrado Vittorio Arminjon, comandante della più celebre *Magenta* nell'analoga missione in Giappone e Cina) svolse il delicato incarico di ratificare il trattato di amicizia col Regno del Siam, che allora abbracciava una gran parte della penisola indocinese e parte di quella malese⁶ e di negoziare e firmare un trattato di amicizia con la Birmania «settentrionale», retta parimenti a monarchia con capitale Mandalay (visto che quella «meridionale» era già sotto dominio britannico). Con tale missione l'Oceano Indiano entrava nel circuito delle grandi navigazioni della marina italiana, con una particolarità che l'ammiraglio Fioravanzo, tracciando un bilancio delle circumnavigazioni del globo effettuate nell'arco di un secolo⁷ (dal periplo della *Magenta* negli anni 1866 - 68 a quello del *Montecuccoli* nel 1956-57, che presenziò alle Olimpiadi di Melbourne del 1956) si picca di farci rilevare, non senza un pizzico di ironia, come

«due terzi dei viaggi siano stati effettuati navigando da est verso ovest; un terzo da ovest verso est; quasicché venisse più naturale far uscire le navi dal Mediterraneo attraverso lo Stretto di Gibilterra, anziché attraverso il canale di Suez, come se si volesse, ancora una volta, “buscar el levante por el poniente” secondo la tradizione colombiana».

2. Il 'vecchio' Mahan ancora una volta aveva ragione, quando, nella cruciale estate del 1900 segnata dalla guerra anglo-boera e dalla rivolta di Aguinaldo, scriveva i tre saggi poi raccolti in *The Problem of Asia*: sulla collisione anglo-russa per il controllo dell'India: «Chi controlla l'Oceano Indiano, domina l'Asia. Questo Oceano è la chiave dei Sette Mari. Nel XX secolo il destino del mondo sarà deciso nelle sue acque». E a dargli ragione, poco più di un secolo dopo, è l'autorevole analista Robert D. Kaplan nel libro *Monsoon. The Indian Ocean and the Future of American Power* (2010), secondo cui «L'Oceano Indiano ritorna ad

6 Trattato cioè già concluso a Londra dal plenipotenziario italiano conte Maffei e Sir John Bowring, delegato del Siam, senonché al patto, già approvato dal Parlamento italiano e firmato dal Re, mancava ancora la ratifica dell'altra parte contraente, che aveva chiesto che vi fossero apportate alcune modifiche, problema brillantemente e pazientemente risolto dal comandante Racchia. In merito F. Leva, *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, USMM, Roma, ristampa 1992, vol. I, pp. 114-118; Enrico Stumpo, «Le campagne oceaniche della R. Marina italiana dall'Unità al primo Novecento», *Mediterranea. Ricerche Storiche*, VI, N. 17, Dic. 2009, pp. 543-564 e il mio saggio *Crociere e relazioni di viaggio dei marinai nell'Ottocento*, supplemento alla *Rivista Marittima*, fasc. 6/1985, p. 20. E con piacere il Racchia sottolinea il ripristino dei rapporti con quel Paese «dove la repubblica veneta aveva mandato ambasciatori e mantenuto relazioni commerciali tanto importanti, che anche oggi [cioè nel 1871] i termini marinareschi usati nella lingua siamese sono per la maggior parte italiani».

7 «Giri del mondo compiuti in cento anni (1861-1961)» in *Rivista Marittima*, fasc.3/1961.

essere il ‘cuore’ delle mappe geopolitiche, ‘the global maritime system’s center of gravity’. Nel Ventunesimo secolo rappresenterà quello che l’Atlantico è stato nel XX secolo». O ancora, secondo il geopolitico d’origine indiana Paragh Khanna, l’Oceano Indiano sta diventando «l’epicentro della connettività competitiva, in una grande guerra delle ‘supply chain’ che ridisegnerà le mappe del XXI, come la guerra dei Trent’anni ha ridisegnato quelle del XVII secolo»⁸.

In termini geostrategici di dominio globale dei mari, sono ormai poco più di settant’anni che l’egemonia statunitense si è sostituita, anche nell’Oceano Indiano, a quella britannica, andata in frantumi con la seconda guerra mondiale. A cominciare da quando il presidente Franklin D. Roosevelt, reduce dalla Conferenza di Yalta, il 14 febbraio del 1945, pochi mesi prima della sua morte, si incontrò col re saudita, Abdul Aziz ibn Saud, a bordo dell’incrociatore USS *Quincy* sul Grande Lago Amaro nel Canale di Suez, stabilendo tra Washington e Riad quel rapporto speciale a filo doppio, costituito da forniture di petrolio in cambio della sicurezza nel Golfo (il cosiddetto «accordo del Quincy») che, pur tra mille contraddizioni e attraverso la successione di ben sette re sauditi e dodici presidenti americani, è durato tra alti e bassi fino ai nostri giorni⁹. Un Oceano dunque di primaria importanza per i traffici mercantili (secondo Kaplan 60mila sono i transiti di navi registrati negli ultimi anni, cioè due terzi della flotta mondiale oltre le 500t di stazza) e i rifornimenti globali di energia. E infatti, proprio nel suo angolo nord-occidentale, si affacciano due degli undici *choke-point* della navigazione marittima internazionale¹⁰, gli stretti di Hormuz e Bab-el-Mandeb, attraverso i quali passano, diretti nel Mediterraneo e, tramite lo Stretto di Malacca, ai paesi industrializzati dell’Estremo Oriente – Cina in testa – rispettivamente 17 e 3.3 milioni di barili di greggio al giorno. E se su Hormuz grava ancora oggi la cosiddetta ‘dottrina Carter’ del 1980 (in base alla quale «ogni limitazione alla libertà di

8 «Nella Nuova Era della Iperglobalizzazione il mondo *de iure* dei confini politici sta per essere sostituito dal mondo *de facto* delle connessioni funzionali (...) questa Grande Guerra delle supply chain non è una corsa alla conquista, ma alla connessine fisica ed economica ai più importanti bacini mondiali delle materie prime», in *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*, trad. it. Fazi Editore, Isola del Liri (FR), 2016, in particolare pp. 48 e 64. Per un’analisi approfondita il mio saggio «Geostrategia e Geopolitica dell’Oceano Indiano», *Rivista Marittima*, fasc.7-8/2017.

9 In merito Fulvio Scaglione, *Il Patto con il Diavolo. Come abbiamo consegnato il Medio Oriente al fondamentalismo islamico e all’Isis*, BUR, Milano 2016.

10 Gli altri nove, ricordiamo, sono il Capo di Buona Speranza, il Canale del Mozambico e il Canale orientale del Madagascar, gli Stretti di Singapore-Malacca, quelli indonesiani di Sonda e Lombock (preferiti dalle navi in rotta dall’Africa verso i porti del sistema Asia-Pacifico) e, ancora più a sud, gli stretti di Ombai e Wetar, tra il Mare di Banda a nord e il Mar di Savu a sud-ovest e, infine, lo Stretto di Torres tra l’Australia e Papua–Nuova Guinea, tra il Mar di Arafura e il Mar dei Coralli.

transito nello stretto di Hormuz sarebbe stata considerata dagli Stati Uniti come un attacco diretto ai loro interessi vitali»), attualissima invero col raffreddamento dei rapporti Washington-Teheran dopo la denuncia unilaterale statunitense del patto sul nucleare, la *security* di Bab-el-Mandeb (e quindi delle rotte verso il Mediterraneo) non può non apparire messa in forse sia dalla feroce guerra in atto tra i ribelli sciiti Houthi, sostenuti da Teheran (che si sono impadroniti della costiera sud-occidentale dello Yemen e del porto di Hodeida) e la coalizione sunnita guidata da Riad, sia dai recentissimi episodi di ripresa della pirateria, dopo ben cinque anni di quasi silenzio grazie al controllo esercitato delle forze navali internazionali. E se la missione Nato antipirateria *Ocean Shield*, operativa dall'agosto 2009, ha terminato il suo mandato nel dicembre 2016, quella europea *EU NAVFOR (EUropean NAVal FORce) Somalia- Operazione Atalanta*¹¹, attiva ormai da dieci anni, è stata prorogata sino alla fine del 2020 con la decisione del Consiglio europeo accolta con grande soddisfazione dall'Associazione degli Armatori europei. Senza dimenticare che, lungo e al largo delle coste somale e yemenite, sempre in funzione antipirateria, opera la *CTF 151*, una delle tre *Combined Task Force*¹² a guida americana, che controllano quelle «dangerous waters», di cui ci hanno parlato John S. Burnett e S. Kleine Ahlbrandt. In quel contesto invero che i teorici italiani dell'Istituto di Guerra Marittima di Livorno negli anni Trenta del Novecento, con la visione geostrategica del comandante Francesco Bertoni¹³, avevano definito «Mediterraneo allargato». Nel senso che il Mediterraneo *tout court* 'allarga' cioè i suoi confini marittimi al di là dei *choke – points* di Gibilterra, Stretti Turchi e Suez, inglobando parte dei mari e bacini adiacenti in un *megateatro marittimo operativo* in cui si concentra la maggior parte delle riserve energetiche globali e che rappresenta uno snodo centrale per il sistema mondiale di mobilità marittima e sul quale si riteneva (e si ritiene anche oggi) che l'Italia potesse (e possa) giocare un ruolo di primo piano.

11 La Missione, istituita dall'UE con la "Council Joint Action 2008/251" del 10 novembre del 2008 in risposta ai crescenti attacchi di pirateria somala in danno dei mercantili internazionali, è un importante tassello nella politica di difesa europea, che coniuga gli obiettivi operativi con quelli umanitari (proteggere cioè le navi del *World Food Programme* dell'African Union Mission in Somalia (AMISOM)).

12 Cioè le *CTF 152* e *150*, attive, rispettivamente, nel Golfo Persico con funzioni di contrasto al terrorismo e alle attività illecite sul mare, mentre la seconda nel Mare Arabico per attività MSO (*Maritime Security Operations*).

13 Nei saggi *L'Oceano dei Quattro Continenti. Studio della situazione politica strategica nell'Oceano Indiano e Il nostro mare: studio della situazione politica militare dell'Italia nel Mediterraneo*, R. Bemporad & Figlio, Firenze 1930, su cui hanno richiamato recentemente l'attenzione sia Valeria Di Cecco, «Un Grande Medio Oriente o un Mediterraneo allargato» in *Informazioni della Difesa*, n.2/2004 che Giulia Spinaci ne «Il 'Mediterraneo allargato': origini e contesto di una visione strategica italiana», *I Report* dell'ISAG, n.70, February 2016.



E sebbene il *Libro Bianco per la sicurezza internazionale e la difesa* del 2015 non parli espressamente di «Mediterraneo allargato», nella individuazione e analisi delle due ‘regioni’ d’interesse nazionale, cioè *euroatlantica* e, in particolare, *euromediterranea* (che per l’Italia «non è possibile disgiungere essendo ambedue elementi essenziali della cornice di sicurezza e difesa nazionali») inevitabilmente, ancora una volta, pone in risalto proprio quei bacini marittimi già compresi nella formula strategica del Mediterraneo allargato. Cioè *Mashreq*, sinonimo della macroregione orientale non-Maghreb del mondo arabo-musulmano a est del Cairo, il *Sahel* tra l’Oceano Atlantico a ovest e il Mar Rosso a est, il Corno d’Africa e la regione del Golfo Persico. Tanto più che il concetto di Mediterraneo allargato è tornato espressamente (e inopinatamente) alla ribalta nel summit del 31 luglio 2018 tra il premier Conte e il presidente Trump con l’affermazione che l’Italia sarà il partner privilegiato degli Stati Uniti per il “Mediterraneo allargato”¹⁴.

3. Premesso che nell’*Alto Mare* non esiste alcuna autorità sovranazionale e che le navi mercantili sono soggette alla giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera, nessuna *nave da guerra* di bandiera diversa, può esercitare nei loro confronti, in tempo di pace, alcuna azione di interferenza/coercizione se non

¹⁴ Fonte online Mediterraneo allargato al sito occhidellaguerra.it.

A Civitavecchia commemorata la crociera compiuta sessant'anni fa del giro del mondo dell'incrociatore Montecucoli.

Montecucoli: una crociera indimenticabile

di Daniela Tomassini,
Ex Ufficio Storico della Marina Militare.



con il *consenso* dello Stato di bandiera, tranne i casi di atti pirateria (UNCLOS, artt. 100-107), o in relazione agli istituti previsti dall'esercizio del *diritto di visita/inseguimento* (UNCLOS artt. 110/111), in funzione della stipula di specifici *shipboarding agreements*, o ancora nel caso di operazioni di sorveglianza/interdizione del traffico marittimo internazionale decretate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Ancora una volta «l'unico principio che bisogna sempre difendere in mare – scriveva già Ugo Grozio nel suo *Mare Liberum* del 1609 - è la libertà d'uso del mare stesso» e sono sempre le marine militari che, pur rimanendo le prime interpreti e portavoci degli interessi

“nazionali” sul mare, contribuiscono, con le marine alleate/amiche, a far fronte alle minacce percepite in maniera condivisa nei vari contesti geopolitici di crisi. La *cooperazione sul mare* diventa così, in diversi assetti multinazionali, il vero e proprio ‘*mantra*’ attorno al quale ruotano tutti gli sforzi della comunità internazionale per garantire la legalità e la sicurezza del traffico marittimo¹⁵. Tutto ciò atteso, la difesa della libertà di navigazione e della legalità internazionale sul mare, unitamente agli interventi di carattere umanitari¹⁶, hanno sempre rappresentato la “cifra” essenziale degli interventi della Marina militare nel secondo dopoguerra, come possiamo vedere per l'area in parola nelle *Operazioni Golfo Uno e Due* tra la fine degli anni Ottanta e gli inizi degli anni Novanta dello scorso secolo. Nella fase più drammatica della guerra Iran – Iraq infatti, l'attacco dei “guardiani della rivoluzione” iraniani contro la portacontainer *Jolly Rubino* battente bandiera

15 V. Ferrante, «La libertà dei mari: le parole e i fatti», *Limes*, n.6/2006 e «Marine militari: diplomazia e security sui mari» in M. de Leonardis e G.L. Pastori (cur.), *Le nuove sfide per la forza militare e la diplomazia: il ruolo della NATO*, Monduzzi, Bologna, 2008.

16 Giova ricordare come negli annali della Marina a lettere aeree rimane iscritto il salvataggio effettuato nell'estate del 1979, ormai quarant'anni fa, al di là del *limes* della penisola indocinese che separa l'Indiano dal Mar cinese meridionale, dei *boat – people* vietnamiti da parte dell'8° Gruppo navale italiano (incrociatori *Vittorio Veneto* e *Andrea Doria* e rifornitrice di squadra *Stromboli*) che, nei 45 giorni della missione, con le navi e gli elicotteri imbarcati, esplorò 75.000 miglia quadrate (250.000 Km²), prendendo a bordo e trasportando poi in Italia 902 profughi.

italiana nella notte tra il 2 e il 3 settembre 1987 al largo dell'isola di Farsi, diede il via all'intervento della Marina col 18° Gruppo navale, costituito da una forza di protezione e supporto (fregate e unità logistiche) e da una forza contromisure mine (cacciamine). L'intervento, iniziato il 15 settembre 1987 con la partenza dalle basi di Taranto e Augusta, si concluse, dopo l'avvicendamento di tre Gruppi di unità (per un complesso di 20 navi), entro la fine dell'anno successivo con il rientro in Patria delle ultime unità impegnate nelle operazioni di bonifica mine. Dapprima le unità italiane agirono sotto comando - controllo nazionale, poi sotto quello UEO al fine di meglio coordinare gli interventi navali europei e collaborare con gli Stati Uniti. Due anni dopo, come ben noto, con il 20° Gruppo navale, in concorso con le altre Forze Multinazionali della Coalizione per la liberazione del Kuwait in applicazione alle risoluzioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, le unità italiane (nel complesso 17) parteciparono alle operazioni di embargo internazionale con azioni di controllo del naviglio sospetto e potenzialmente ostile. Successivamente, durante la fase delle operazioni militari vennero quindi impiegate nella protezione diretta delle principali unità della forza multinazionale, partecipando infine alla bonifica delle acque del Golfo dai campi minati. A partire poi dal 21 al 17 luglio 1991 le unità anfibe *San Marco* e *San Giorgio*, scortate dalla fregata *Maestrale*, hanno preso parte alla missione ONU di soccorso umanitario *Provide Comfort* per fornire aiuti alla popolazione curda vessata da Saddam Hussein. Sulla via del ritorno infine le navi italiane vennero impegnate nell'evacuazione di cittadini italiani e di altri stati europei dalla Somalia, precipitata in quel caos politico interno che permane ancor oggi, paese che l'Italia ben conosceva non solo per il passato coloniale, ma anche per il mandato di amministrazione fiduciaria delle Nazioni unite esercitato nel decennio 1950 - 60. E della Somalia l'Italia, con il secondo contingente terrestre dopo quello americano, si sarebbe dovuta interessare direttamente di lì a poco nel contesto dell'infelice missione ONU *Restore Hope*, sotto il controllo degli Stati Uniti e con la partecipazione di altri 16 Paesi, con l'invio del 24° Gruppo Navale (incrociatore portaelicotteri *Vittorio Veneto*, fregata *Grecale*, rifornitore di squadra *Vesuvio* e le LPD *San Giorgio* e *San Marco*, con gli uomini del Battaglione San Marco), che vi operò dall'11 dicembre 1992 al 14 aprile 1993. Successivamente, nel periodo 2003 - 2005, le marine di Italia, Francia, Spagna e Portogallo hanno partecipato all'operazione di interdizione e controllo *Resolute Behaviour* nella vasta area che va dal Mar Rosso al Corno d'Africa e al Mare Arabico settentrionale, in un contributo concreto e diretto che *Euromarfor*, la forza navale europea non-permanente istituita nel 1995, ha voluto assicurare anche nell'area in questione alla operazione statunitense *Enduring Freedom*, in una «missione di presenza, deterrenza e contrasto» contro la rete del terrorismo transnazionale e senza dimenticare l'incipiente realtà dei pirati già attivi nell'area. Quella pirateria che poi ha occupato, con alterne vicende, la

cronaca marittima dell'ultimo quindicennio. Da ultimo con l'episodio del 17-19 Novembre 2017, con cui nave *Fasan*, nave di bandiera del comandante italiano in mare di *Eunavfor* del momento, ha intercettato e sottoposto a fermo un gruppo di sei persone sospettate di atti di pirateria, a circa 320 miglia nautiche a sud est dalle coste somale. E se nel 2017 gli attacchi dei pirati somali mostrano, in controtendenza¹⁷, una leggera ripresa (solo 9 incidenti rispetto ai 2 del 2016) ci riportano al contributo sostanziale dato dalla Marina italiana, nei citati contesti operativi Nato, UE e *on call* nella CTF 151, alla lotta contro l'endemica piaga della pirateria che invero sempre ha afflitto l'Oceano Indiano laddove, alle tradizionali aree delle Stretto di Hormuz e del Golfo del Bengala in cui tradizionalmente si concentrava, si è pericolosamente aggiunta anche l'area lungo e al largo del Corno d'Africa e del Golfo di Aden, raggiungendo il suo apice nel 2010, ribattezzato *l'anno dei pirati*, con complessivi 445 attacchi. Il tutto mentre ci si chiedeva, con sempre maggiore insistenza¹⁸, se pirateria e terrorismo, alla fine, non potessero essere considerate 'due facce della stessa moneta', in un mondo in cui i pirati tendono sempre più a 'ideologizzarsi' e i gruppi terroristi, affamati di finanziamenti, guardano con crescente attenzione agli obiettivi paganti delle attività della pirateria. Un contesto che, comportando per lo *shipping* internazionale costi stimati tra i 13 e 15 miliardi di dollari all'anno e colpendo pesantemente anche i mercantili italiani¹⁹, ha provocato sulla base del dettato della Convenzione internazionale sul diritto del mare numerose risoluzioni del Consiglio di Sicurezza dell'Onu (1814, 1816, 1831, 1838, 1846, 1851) e l'emanazione da parte dell'IMO, per assicurare l'uniformità procedurale, di un *Codice di condotta per la repressione degli atti di piracy/armed robbery contro navi*. Come diceva Carl Schmitt, «il disordine della terra si riflette inevitabilmente sul mare».

In conclusione, la Marina militare italiana ha svolto (e continua a svolgere)²⁰ nel serrato succedersi degli scenari geopolitici, un contributo operativo mol-

17 Il *Rapporto 2017* sull'attività della pirateria marittima l'*International Maritime Bureau (IMB) - International Chamber of Commerce (ICC)* rileva che gli incidenti del 1917 sono il numero più basso dal 1995, anno in cui ne avvennero ben 188. Fonte online: Atti di pirateria anno 2017 nel sito informare.it

18 Come ha fatto Akash Chaturvedi, Lt. Commander della Marina Indiana, nell'articolo: «Piracy, Terrorism: Same Coin, Different Sides?», *U.S. Naval Proceedings*, vol.136, July 2010.

19 Pirati : tutti i sequestri delle navi italiane, online al sito [tgcom 24](http://tgcom24.it).

20 Al momento in cui si scrive infatti, la Fregata Europea Multi Missione (FREMM) *Carlo Margottini* è partita dalla Spezia per una campagna di presenza e sorveglianza a tutela del traffico marittimo di interesse nazionale nell'Oceano Indiano, Mar Rosso, Mar Arabico e Golfo Persico, prendendo parte all'esercitazione Aman 2019 con la marina pakistana e alla Naval Defence Exhibition ad Abu Dhabi (NAVDEX 2019) nell'ambito della Conferenza sulla difesa marittima (IDEX 2019).

to importante ai fini della stabilizzazione di quell'area alla quale si rivolge sempre più lo sguardo del sistema Paese²¹. Tanto più che – non dimentichiamolo – nell'Oceano Indiano si dipana il ramo marittimo del grande progetto cinese, commerciale e infrastrutturale, lanciato da Xi Jinping nel settembre 2013, della *Nuova Via della Seta* tra il *Far East* e l'Europa sul quale, se effettivamente i porti italiani saranno scelti come suoi terminali ed *hub* mediterranei, oltre a quello del Pireo, *porto del Dragone*, sono in molti a ritenere – stando almeno alle numerose missioni di

politici e imprenditori italiani che si sono accalcate a Pechino negli ultimi anni e al *mare magnum* del dibattito in corso nella pubblicitica – che da essa possano dipendere le “sorti magnifiche e progressive” della marittimità nazionale.



21 Per le statistiche dell'import-export italiano con i Paesi dell'area, in particolare del Golfo Persico (Arabia Saudita, Kuwait, Bahrein, Qatar, EAU, Oman, Iraq e Iran (Fonti online sviluppoeconomico.gov.it e ispionline.it), senza dimenticare le commesse navali militari come, in particolare, la commessa del Qatar a Fincantieri per 7 navi di ultima generazione, operative 2024, del valore di quasi 4 milioni di euro.



Il Canale di Suez e l'Italia. Da Cavour alla Prima Repubblica

di Eugenio Di Rienzo

Il *Giro del mondo in ottanta giorni*, pubblicato da Jules Verne nel 1872, forse non sarebbe stato mai scritto se il romanziere francese non avesse appreso per tempo dai maggiori quotidiani europei che l'apertura del Canale di Suez – inaugurato ufficialmente il 17 novembre 1869, dopo dieci anni di lavori – avrebbe tracciato una nuova via marittima in grado di rendere immensamente più veloce il tragitto verso l'India e l'Estremo Oriente. Se la galleria ferroviaria del Moncenisio, ultimata nel 1871, permetteva di compiere il viaggio Londra-Brindisi in treno, senza dover valicare le Alpi, arrivati nel porto pugliese, merci e viaggiatori europei potevano, infatti, far rotta verso l'Asia meridionale in poco meno di novanta giorni, perché il taglio dell'istmo consentiva, ormai di raggiungere quella destinazione senza circumnavigare l'Africa, doppiando il Capo di Buona Speranza.

Dopo l'apertura delle rotte atlantiche nel XVI secolo, la nuova via delle Indie fece riacquistare al Mediterraneo e di conseguenza anche al nostro Paese una nuova giovinezza economica e strategica, come collegamento privilegiato, per sicurezza e rapidità, tra Oceano Atlantico e Oceano Indiano¹. Il Canale costituiva il nuovo tragitto verso l'India, ambito da tutte le Potenze europee, prima fra tutte l'Inghilterra, che si sforzò di favorire il processo unitario italiano, con la distruzione del Regno delle Due Sicilie, per utilizzare il meridione della Penisola come avamposto commerciale e militare del suo Impero e poter contare su uno Stato (amico e cliente), che, impiantato nel cuore del Mediterraneo occidentale, doveva assicurare il libero transito dei navigli britannici verso Suez².

I disegni e le preoccupazioni di Londra su questo punto risalivano alla fine del XVIII secolo, quando il primo Bonaparte, nel corso della campagna militare

1 Marco Valle, *Suez. Il Canale, l'Egitto e l'Italia, Da Venezia a Cavour, da Mussolini a Mattei*, Roma, Historica Edizioni, 2018. Si veda anche Franco Cardini, *Incontri (e scontri) mediterranei: il Mediterraneo come spazio di contatto tra culture e religioni diverse*, Roma, Salerno Editrice, 2014. Sempre importante sul punto è Pietro Silva, *Italia, Francia, Inghilterra nel Mediterraneo*, Milano, Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, 1936.

2 Eugenio Di Rienzo, *Il Regno delle Due Sicilie e le Potenze europee, 1830-1861*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2011.

in Egitto e Siria, comprese che l'apertura della direttissima di Suez avrebbe potuto emancipare l'Asia meridionale dal dominio di Londra e favorire la penetrazione economica e politica di Parigi nel Subcontinente indiano. Questi timori si rafforzarono quando il Secondo Impero di Napoleone III prese l'iniziativa di collegare Mediterraneo e Mar Rosso, con il taglio dell'istmo di Suez. Questo progetto secolare era già riemerso con forza quando, su ispirazione del Cancelliere austriaco Klemens von Metternich, fu fondata – nel 1846, a Parigi – la *Société d'Etudes du Canal de Suez* per schiudere il varco tra Porto Said e il Mar Rosso.

Del gruppo di lavoro facevano parte esperti francesi, inglesi, austriaci e, tra questi ultimi, l'Ingegnere capo delle ferrovie del Lombardo-Veneto, il trentino Luigi Negrelli. Fu proprio il progetto di Negrelli a essere selezionato da una Commissione scientifica internazionale, costituitasi, nel 1854, sotto l'egida della Francia e dall'*Eyalet* d'Egitto (nominalmente provincia dell'Impero ottomano ma, di fatto, largamente indipendente), per iniziativa dell'imprenditore, Ferdinand de Lesseps, già viceconsole ad Alessandria d'Egitto e cugino dell'Imperatrice dei Francesi, Eugenia de Montijo, consorte di Napoleone III.

A nulla valse la resistenza dell'Inghilterra, con pressioni su Parigi e intimidazioni verso Costantinopoli, per sabotare l'impresa, che prese avvio il 25 aprile 1859. La sconfitta di Londra si tramutò, però, in un'ampia vittoria diplomatica, perché, terminati i lavori, la gestione amministrativa economica e militare del nuovo percorso marittimo fu attribuita alla «Compagnia del Canale», dove sedevano i soli rappresentanti della Francia e del Regno Unito, quest'ultimi come azionisti di maggioranza³. Inoltre, dopo il conflitto anglo-egiziano del 1882, «Albione perfida e rapace» fortificò ulteriormente la sua posizione di egemonia, rimpiazzando Istanbul, a tutti gli effetti, come Potenza tutrice dell'Egitto e trasformando il Canale nell'autostrada acquatica che collegava la nebbiosa isoletta dell'Atlantico al più prezioso gioiello del suo Impero.

L'Italia, nonostante la sua posizione geostrategica, che, grazie al controllo del Canale di Sicilia, poteva consentirle di interrompere il traffico inglese proveniente da Gibilterra verso l'Egitto, fu esclusa da ogni partecipazione alla Compagnia del Canale. Paga del suo ruolo di *junior partner* della «Dominatrice dei Mari», la nostra diplomazia non insistette su questo punto durante i lavori della Convenzione di Costantinopoli del 29 ottobre 1888, dove pure si ventilò questa eventualità, fidando sull'amicizia inglese e sull'assicurazione, poi non rispettata nel corso della Grande Guerra, che il valico di Suez sarebbe restato «sempre libero e aperto, in tempo di pace come durante le ostilità, a ogni imbarcazione mercantile o militare, senza distinzioni di bandiera»⁴. Nessuna richiesta fu fatta a que-

3 Id., *Napoleone III*, Roma, Salerno, Editrice, 2010, pp. 403 ss.

4 Joseph A. Obieta, *The International Status of the Suez Canal*, The Hague, Martinus Ni-

sto riguardo neppure dai governi Crispi (1887-1891), che pure si concentrarono intensamente sul problema del riequilibrio di potenza nel Mediterraneo, né da Salandra e Sidney Sonnino al momento della sigla del Trattato di Londra (aprile 1915), con il quale il nostro Paese si schierò a fianco delle Potenze occidentali.

La musica cambiò, con Mussolini, che progressivamente, dopo il 1936 e fino al febbraio 1939, avanzò, con insistenza crescente, l'istanza di «spezzare la sbarre del Mediterraneo che imprigionavano l'Italia nel suo stesso mare», arrivando all'internazionalizzazione di Gibilterra e a una partecipazione incisiva del nostro Paese all'amministrazione della Compagnia di Suez. Riproposte ancora nella primavera del 1940, come *conditio sine qua non* per mantenere l'Italia in uno stato di neutralità, queste richieste furono nuovamente respinte. La parola passò, allora alle armi. Con scarso successo, però⁵.

L'unico importante risultato fu colto, infatti, dalla Regia Marina che, con il blocco del Mediterraneo centrale e dell'Egeo, riuscì a paralizzare la rotta Gibilterra-Suez, arrecando un grave danno allo sforzo bellico britannico che, dopo il 7 dicembre 1941, si trasformò in un *vulnus* importante per il *British Empire* impegnato contro il Giappone nel teatro asiatico e alle porte dell'India. Male andarono, invece, le cose, in terra d'Africa. Dal giugno 1940 al settembre 1942, il Regio Esercito, pure assistito da un forte corpo di spedizione germanico, non riuscì ad avanzare dalla Libia verso Alessandria e Suez, con un'operazione che, se portata a compimento, avrebbe espulso per sempre, secondo Hitler, la Gran Bretagna dall'antico *mare nostrum* latino.

Da parte sua, il Regno Unito manifestò la sua determinazione dopo il conflitto italo etiopico, già prima del 10 giugno 1940 e ancor con maggior energia dopo il settembre 1943, di sgombrare il Mediterraneo dalla presenza militare italiana⁶. La prima bozza del Trattato di pace con l'Italia, redatta da Anthony Eden, il 5 luglio 1945, avrebbe insistito, infatti, sulla necessità di escludere il nostro Paese dal «grande gioco» che si sarebbe rinnovato nel mare di mezzo europeo e di creare, a titolo permanente, un «Commonwealth mediterraneo», sotto controllo bri-

jhoff, 1970, pp. 66 ss.

- 5 Sul punto e per quel che segue, E. Di Rienzo, *Il "Gioco degli Imperi". La Guerra d'Etiopia e le origini del secondo conflitto mondiale*, Roma "Biblioteca di Nuova Rivista Storica" - Società Editrice Dante Alighieri, 2016; Id., *"Una Grande Potenza a solo titolo di cortesia". Appunti sulla continuità tra tradizione diplomatica dell'Italia liberale e politica estera fascista, 1922-1935*, in «Nuova Rivista Storica», 101, 2017, 2, pp. 431-456; Id., *Ciano*, Roma, Salerno, 2018, Parte prima, capitolo III; Parte seconda, capitoli I-II.
- 6 Marco Maria Aterrano, *Mediterranean-First? La pianificazione strategica anglo-americana e le origini dell'occupazione alleata in Italia, 1939-1943*, Napoli, Federico II University Press, 2017; E. Di Rienzo, *Benedetto Croce 1943-1948. Gli anni dello scontento*, Soveria Mannelli, Rubbettino Editore, 2019.

tannico, comprensivo di Malta e delle isole antistanti alla Sicilia, in attesa forse di incorporare anche la Sardegna nei domini di Giorgio VI. In quel documento il futuro Conte di Avon proponeva, per il nostro Paese, l'espulsione dalle sue storiche zone d'influenza (Africa, Mediterraneo, Balcani), la perdita dei suoi domini d'oltremare e importanti mutilazioni del territorio nazionale.

Per l'Italia, il prezzo della pace dovrà essere il riconoscimento dell'indipendenza dell'*Etiopia* e dell'*Albania* e la rinuncia alla posizione privilegiata da lei goduta, nel passato, in queste Nazioni. Il *Dodecaneso* dovrà essere ceduto alla Grecia, con l'eccezione dell'isola di *Castelrosso* che sarà attribuita alla Turchia. La Francia riceverà *l'isola d'Elba* e modificherà a suo favore la frontiera occidentale con l'Italia nel Piemonte e nella Liguria. La regione istriana, la città di *Fiume*, *l'enclave di Zara* e le isole dell'Adriatico al largo della costa dalmata passeranno alla Jugoslavia. Questi territori tuttavia non dovranno essere attribuiti al destinatario finale, perché ciò fornirebbe alla Jugoslavia un precedente per rivendicare la Venezia Giulia, ma dovranno essere consegnati dall'Italia alle "Quattro Potenze". I nostri Stati Maggiori sono assolutamente contrari, per motivi di sicurezza, all'eventualità che *Pantelleria*, *Lampedusa* e *Linosa* possano restare sotto piena sovranità italiana. Di conseguenza, la loro cessione, da parte dell'Italia, deve essere prevista e per quelle isole sarà conveniente servirsi della stessa soluzione che s'intende adottare per quelle giapponesi del Pacifico. In considerazione dei nostri futuri rapporti con l'Italia, appare, comunque, preferibile inserire quelle isole in qualche schema diplomatico che permetterà all'Italia di mantenervi un'amministrazione civile, sotto adeguato e stretto controllo internazionale, come si è pensato di fare per la Tripolitania»⁷

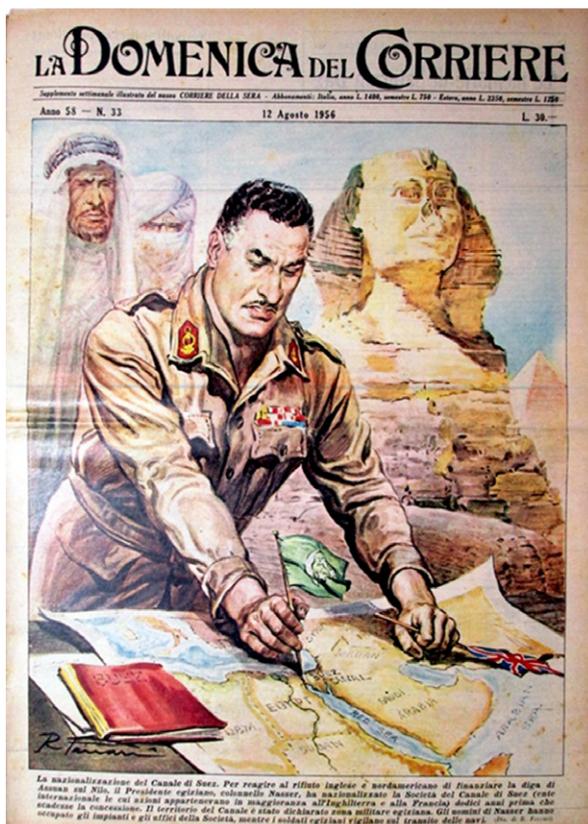
La rivincita dell'Italia si ebbe, nel dopoguerra quando Roma abbandonò «la politica delle armi» per imbracciare «le armi della politica»⁸. La crisi mediorientale iniziata nella seconda metà del 1955, sfociata nella nazionalizzazione del Canale di Suez e nell'intervento militare anglo-francese del 1956 contro l'Egitto di Nasser, aprì nuovi promettenti scenari alla nostra politica e offrì l'opportunità per una azione ardita e consapevole rivolta a rinnovare la nostra presenza sulle principali direttrici della politica italiana. Sin dall'inizio, infatti, Viminale e Palazzo Chigi cercarono di esercitare un ruolo che fosse vantaggioso all'interesse nazionale in un'area in cui s'incrociavano nuovamente le ambizioni di vecchie

7 National Archives Kew, (London), d'ora in poi NAL, *Records of the Cabinet Office*, 66/67/14. Sui propositi di Londra d'incorporare la Sardegna nel «Commonwealth mediterraneo», sfruttando un presunto «separatismo sardo», NAL, Foreign Office, 371/33248; 371/37284.

8 Sul punto e per quel che segue, Luca Riccardi, *La «grandezza» di una Media Potenza. Personaggi e problemi della politica estera italiana del Novecento*, Roma, Società Editrice Dante Alighieri - «Biblioteca della Nuova Rivista Storica», 2017.

e nuove Potenze. Tale atteggiamento fu il preludio di quelle valutazioni che, durante l'estate del 1956, spinsero il governo Segni a disegnare la possibilità di un intervento nella contesa mediorientale.

Quell'intervento avrebbe dovuto caratterizzarsi come un'azione in favore della pace, utilizzando la particolare sistemazione geografica dell'Italia e la sua lontananza da qualsiasi modello di politica neo-coloniale. In questo quadro, la difesa della nostra economia e della nostra politica – rappresentati dalla piena e agevole fruibilità del Canale di Suez per i commerci italiani e dalla difesa delle comunità di emigrati, residenti nell'Africa settentrionale – s'intrecciarono con la necessità di interpretare un ruolo che superasse gli schemi politici a noi imposti dopo il 1947. Il Medio Oriente, l'Africa settentrionale, e con essi il nodo di Suez, furono il banco di prova del «neo-atlantismo» *in nuce*. In quel quadrante internazionale, con Enrico Mattei, Fanfani, Andreotti, Moro, Craxi, si misurò la capacità italiana di raggiungere lo status di “grande” Media Potenza, prima del malinconico e inarrestabile declino della nostra politica estera.



La nazionalizzazione
 del Canale di Suez
 (*Domenica del Corriere*,
 12 agosto 1956).

L'Italia rifiutò di partecipare
 all'Opération Mousquetaire
 e di vendere alla Gran Bretagna
 le proprie scorte di petrolio,
 contribuendo così al fallimento
 politico dell'ultima impresa
 neocoloniale anglo-francese

Visioni d'Oriente



Il Distaccamento italiano in Palestina (1917-1919)

di Benjamin Z. Kedar¹

A mezzogiorno dell'11 dicembre 1917, due giorni dopo la resa di Gerusalemme, il generale Sir Edmund Allenby entrò ufficialmente nella città attraversando la porta di Giaffa. «Una rappresentanza delle truppe in Palestina era schierata accanto alla Porta», questo è quanto riporta la storia ufficiale britannica sulla prima guerra mondiale in Egitto e in Palestina. «Fuori dalla Porta erano schierate a destra 50 guardie d'onore dei vari corpi inglesi e a sinistra altre 50 australiane e neozelandesi; dentro 20 francesi a destra e 20 italiani a sinistra. Tutti schierati, sia all'interno che all'esterno della Porta, gli uni di fronte gli altri»². Com'è noto, per rispetto Allenby attraversò la Porta a piedi, affiancato dai comandanti dei contingenti francese e italiano, a destra il colonnello Léonce Philpin de Piépape e a sinistra il ten. col. Francesco D'Agostino. Salito alla Cittadella, il generale trasse di tasca il proclama che gli era stato telegrafato dal suo governo e lo lesse prima in inglese, e poi in francese, arabo, ebraico, greco, russo e italiano³.

Chi erano questi soldati italiani che nel *Brief Record* britannico sono designati «Distaccamento Italiano in Palestina»? Perché erano lì?

La partecipazione italiana alle operazioni alleate in Medio Oriente scaturì dalla reazione del ministro degli esteri Sidney Sonnino contro l'esclusione dell'Italia dalla spedizione in Palestina decisa dagli Alleati (in vista della spartizione segretamente decisa dieci mesi prima da Sykes e Picot).

Sia pure *obtorto collo*, il 4 aprile 1917 il Foreign Office accolse l'offerta di un contingente italiano, presentata il 17 marzo dall'ambasciatore a Londra, Imperiali, ma a condizione che la partecipazione fosse puramente simbolica e nell'ordine di poche centinaia di uomini. Peraltro nel successivo vertice interalleato di

1 Università ebraica di Gerusalemme.

2 C. Falls - A.F. Becke, *Military Operations Egypt and Palestine. From June 1917 to the End of the War* (London, 1930), p. 259.

3 *Ibid.*, p. 260; *A Brief Record of the Advance of the Egyptian Expeditionary Corps under the Command of General Sir Edmund H.H. Allenby, July 1917 to October 1918* (Cairo, 1919), p. 46.



Fig. 1. L'ingresso di Allenby a Gerusalemme.

Alla sua destra il col. francese de Piépape, a sinistra il ten. col. D'Agostino.

Saint-Jean-de-Maurienne (S. Giovanni di Moriana), concluso con gli accordi del 26 aprile, l'Italia ottenne di partecipare alla spartizione dell'Impero Ottomano ottenendo il mandato sull'Anatolia [la maggior parte del *vilayet* (provincia) di Konya e la parte meridionale del *vilayet* di Aydin, con la parte settentrionale come zona d'influenza] e l'estensione dei privilegi commerciali sui porti di Alessan-

dretta, Haifa e Acri che Francia e Inghilterra si erano reciprocamente garantiti con l'accordo Sykes-Picot del maggio 1916. Le concessioni fatte dal premier Lloyd George all'Italia furono però giudicate eccessive dai suoi stessi ministri, tanto che il Consiglio di Gabinetto condizionò la ratifica degli accordi di Moriana ad un concorso militare dell'Italia alle operazioni in Medio Oriente effettivo e non solo simbolico, rovesciando così l'iniziale posizione britannica sull'entità del contingente italiano. Il governo italiano rifiutò tuttavia seccamente l'ipotesi di aumentare l'entità della partecipazione italiana, anche per la contrarietà del generale Cadorna a distogliere forze dal fronte italo-austriaco. Peraltro neppure l'Imperial Staff reputava desiderabile una consistente partecipazione di forze italiane alle operazioni in Palestina, e di conseguenza il Consiglio di Gabinetto ritirò la pregiudiziale, ratificando senza condizioni gli accordi di Moriana.⁴

A quest'altalena diplomatica ne corrispose una militare. Come scriveva nel 1932 Gustavo Pesenti, secondo e ultimo comandante delle truppe italiane in Palestina, nel marzo 1917 l'Italia aveva costituito in Libia un corpo di spedizione di considerevoli dimensioni, con 6 battaglioni tra nazionali e indigeni e truppe ausiliarie in allestimento in Italia, inclusi 5 aerei SAM L-S2 della 118a squadriglia.⁵ Tuttavia il contingente sbarcato a Porto Said il 19 maggio al comando di D'Agostino contava solo 352 bersaglieri (11 ufficiali) con 46 quadrupedi provenienti da Tripoli e 100 carabinieri da Napoli⁶.

4 V. in particolare Mario Toscano, *Gli accordi di San Giovanni di Moriana. Storia diplomatica dell'intervento italiano* (Milano, 1936). *Documenti diplomatici Italiani, Quinta serie, 1914-1918, vol. VII, doc. 461*. Sergio I. Minerbi, *L'Italie et la Palestine, 1914-1920* (Paris, 1970), pp. 25-29, 199-205; Paul C. Helmreich, *Italy and the Anglo-French Repudiation of the 1917 St. Jean de Maurienne Agreement*, in «Journal of Modern History» 48 (1976), pp. 99-139, largamente basato sulla documentazione britannica (l'articolo, che non si trova nel volume rilegato, si trova su jstor). *L'Esercito italiano nella grande guerra, 1915-1918: Le operazioni fuori del territorio nazionale*: t. 3. Le operazioni fuori del territorio nazionale: Albania, Macedonia, Medio Oriente. Narrazione. 1983 t. 3-bis. Documenti. 1981. t. 3-ter. Carte. Roma, USSME, 1981. Sergio Pelagalli, «Italiani in Palestina. Il resoconto di una spedizione oltremare del Regio Esercito protrattasi dal 1917 al 1921», *Storia militare* 31 (aprile 1996) e soprattutto Antonello Battaglia, *Da Suez ad Aleppo. La campagna Alleata e il Distaccamento italiano in Siria e Palestina (1917-1921)*, Nuova Cultura, Roma, 2015, basato, oltre che sui documenti del MAE anche sull'*Archivio dell'Ufficio Storico SME, E-3, B.151. Vedi in particolare f.15, Origini e composizione di un distaccamento costituito per la partecipazione dell'Italia nelle operazioni militari per la occupazione della Palestina*.

5 G. Pesenti, *In Palestina e in Siria durante e dopo la grande Guerra*, Eroica, Milano, 1932, pp. 148-49; Minerbi, *op. cit.*, pp. 202 e 205. In precedenza v. Pietro Maravigna, *Gli Italiani nell'Oriente Balcanico in Russia e in Palestina 1915-1919*, Stabilimento poligrafico per l'amministrazione della guerra, Roma 1923.

6 Comandati dal Capitano Angelo Scalfi, della Legione di Bologna, col stn Alfredo D'Agostino.



Fig. 2. Carabinieri in Palestina

Dopo alcune settimane di addestramento al tiro, il 13 giugno il distaccamento fu trasferito a Rafah, allora come oggi al confine tra Egitto e Palestina, per controllare la ferrovia verso Dayr al Balah. Le trincee scavate nella sabbia non consentivano un'adeguata difesa e inoltre erano infestate – come racconta Pesenti – da «indiscreti animalletti»⁷. Molti soldati si ammalarono: nel mese di luglio la media giornaliera dei malati fu del 2.5%; in agosto le proporzioni aumentarono all'8%, e 25 soldati furono rimandati in Italia.⁸

All'inizio di settembre – quando Allenby si preparava per la Terza Battaglia di Gaza, che spianò la via all'occupazione di Giaffa e Gerusalemme – la compagnia italiana e sei francesi furono inquadrati nella XX Composite Force (generale Watson) insieme a una brigata indiana e a un battaglione delle Indie Occidentali: circa 3.000 uomini provenienti da tre continenti.⁹

All'inizio della battaglia (31 ottobre) la CF era schierata a destra del XXI Corpo britannico, collegandolo col XX Corpo che avanzava su Beersheba (fig. 4). Il 6 novembre, quando gli inglesi avanzavano a Nord di Beersheba, la XX CF si trovava nella stessa posizione di fronte alla linea trincerata turca di Atawineh

stino (che conosceva l'arabo, ma che morì di malattia il 28 agosto e fu sostituito da Giuseppe Gasparri), 20 sottufficiali e 80 carabinieri, di cui 60 della Legione allievi. V. «Carabinieri a Gerusalemme», *Notiziario storico dell'Arma dei Carabinieri*, II, 1017, N. 6, pp. 96-99.

7 G. Pesenti, *In Palestina e in Siria*, pp. 157-58.

8 S. Pelagalli, *Italiani in Palestina*, pp. 6-7.

9 C. Falls – A.F. Becke, *Military Operations*, p. 16; *A Brief Record*, p. 46. Sulle operazioni v. Battaglia, *op. cit.*, pp. 143-156. Secondo Pesenti [*op. cit.*, p. 158] il contingente francese non fu coinvolto in alcun combattimento; secondo Pelagalli [*op. cit.*, p. 7] ciò sarebbe dipeso dal rifiuto del comandante francese di essere inquadrato insieme a truppe indiane; il comando inglese avrebbe quindi valutato di ritirare pure la compagnia italiana, ma sarebbe stato Watson, entusiasta dei bersaglieri, a far cambiare parere ai suoi superiori.

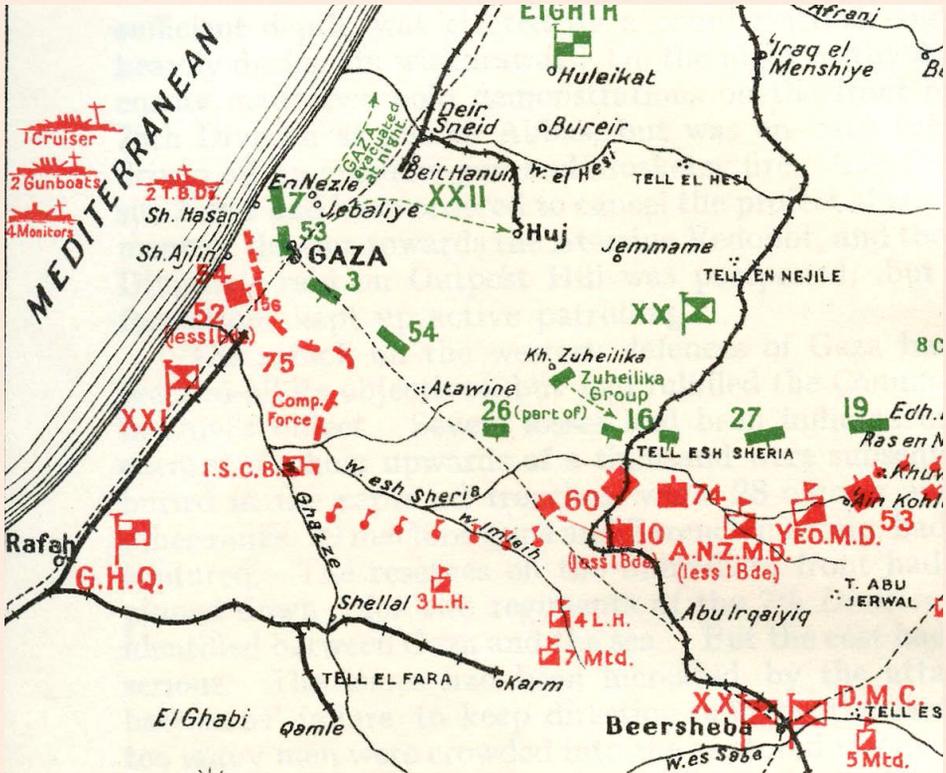


Fig. 4. Il fronte al 6 novembre 1917

Fig. 3. Addestramento dei bersaglieri sul fronte della Palestina



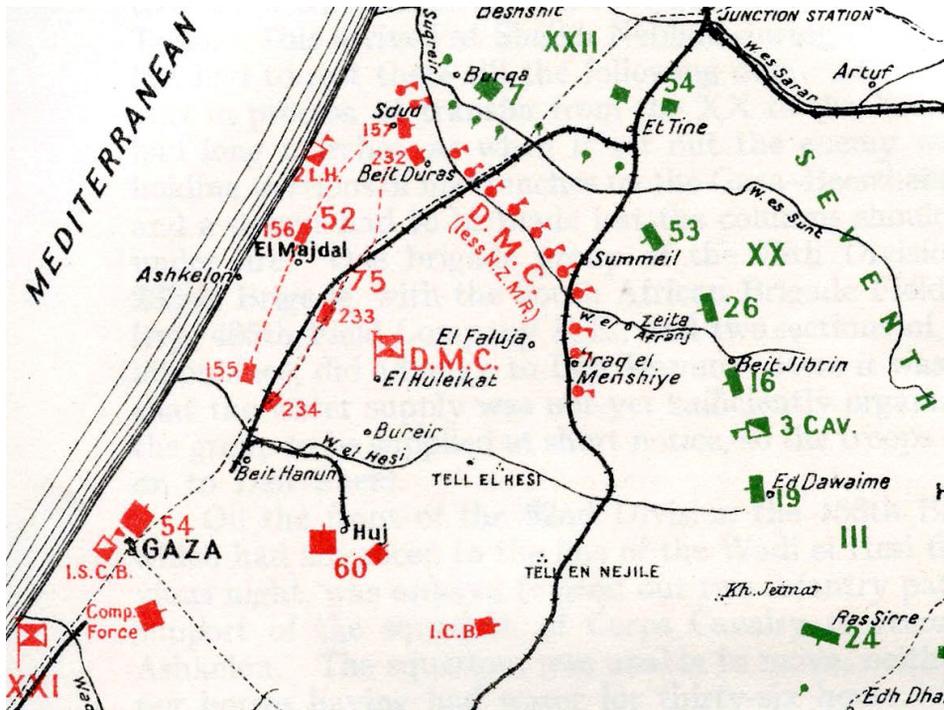


Fig. 5. Il fronte al 10 novembre 1917

sulla strada Gaza-Beersheba, a Ovest di quella che oggi è la città di Netivot. Il 7 novembre il XXI corpo prese Gaza e si spostò a Nord dell'area in cui oggi è situata la città di Ashdod. Secondo il citato *Brief Record* l'8 novembre e nei giorni successivi la CF partecipò alla presa delle posizioni presso Atawineh e all'avanzata a nord di Gaza. Il 10 novembre la CF si trovava immediatamente a Sud di Gaza (fig. 4).

Il 7 dicembre 25 Bersaglieri e 25 Carabinieri partirono per Gerusalemme¹⁰ e quattro giorni dopo, come abbiamo visto, fecero ala anch'essi all'ingresso ufficiale di Allenby. Successivamente italiani, inglesi e francesi fornirono la guardia alla Chiesa del Santo Sepolcro (fig. 5). A metà dicembre il distaccamento italiano era a Bayt Hanun, a Nord di Gaza; dal 26 febbraio 1918 fu dislocato a «Junction Station» (stazione di Wadi Sarar/Nahal Soreq, nel tratto ferroviario Giaffa-Gerusalemme) e svolse compiti e sorveglianza, a Giaffa e in altri territori.¹¹

Nel frattempo i cittadini italiani residenti in Egitto, in particolare ad Alessan-

10 Battaglia, *op. cit.*, pp. 157-188.

11 *A Brief Report*, p. 46; Pesenti, *op. cit.*, p. 160; Minerbi, *op. cit.*, pp. 210-11.

dria, erano stati chiamati alle armi per formare una speciale compagnia di «Cacciatori di Palestina», costituita il 10 dicembre 1917 a Porto Said con 140 effettivi e 5 ufficiali (tra cui il comandante, capitano dei bersaglieri Felice Mercuri).¹² Il 23 maggio 1918 giunse da Napoli un plotone di 4 sottufficiali e 26 carabinieri a cavallo, seguiti un mese dopo da un'automobile e due camionette e poi da altri 14 militi a cavallo della Divisione CCRR di Tripoli¹³. In luglio, ricevuto l'ordine di mandare 2 delle sue divisioni in Francia, Allenby chiese di rimpiazzarle con altrettante italiane. Sonnino era favorevole, ma il successore di Cadorna, Armando Diaz, dichiarò di poter concedere al massimo 2 battaglioni e il presidente del consiglio Orlando respinse la richiesta britannica.¹⁴ Invece di due divisioni italiane, ad Allenby ne toccarono due indiane, le quali diedero peraltro un ottimo contributo.

Pertanto, accadde che nel 1918, quando Allenby era in procinto di lanciare l'offensiva decisiva che portò alla conquista della Palestina settentrionale e della Siria, il distaccamento italiano fu lasciato indietro come parte della riserva: i bersaglieri a Giaffa, la maggior parte dei carabinieri e i cacciatori a Lidda, e un plotone di carabinieri a Gerusalemme.¹⁵ Solo Pesenti e l'addetto militare italiano, maggiore Balbo Bertone di Sambuy, furono autorizzati ad accompagnare Allenby nella veloce avanzata su Damasco e Aleppo.¹⁶ Il ben più numeroso contingente francese prese parte invece all'offensiva e fu coinvolto nella battaglia a S-O di Nablus¹⁷.

D'Agostino, che aveva sfidato sia gli inglesi che i francesi, partì il 3 giugno per l'Italia, ufficialmente per una licenza: tuttavia il 1° agosto fu sostituito dal parigrado degli alpini Gustavo Pesenti, considerato più diplomatico nei confronti degli alleati, che assunse il comando il mese seguente.¹⁸

12 Battaglia, *op. cit.*, pp. 207 ss. in base a AUSSME, E-3, b. 151, f. 22, *Disposizioni riguardanti la costituzione di compagnie "Cacciatori"*. V. pure Pesenti, *op. cit.*, pp. 149-50, 183-84; Minerbi, *op. cit.*, pp. 209-10, 213-14; Pelagalli, *op. cit.*, p. 9.

13 Battaglia, *op. cit.*, pp. 2012, 220.

14 Per il racconto più dettagliato v. Minerbi, *op. cit.*, pp. 213-17. V. pure Pesenti, *op. cit.*, pp. 160-62; Pelagalli, *op. cit.*, p. 10.

15 Battaglia, *op. cit.*, p. 291. Pelagalli, *op. cit.*, p. 10.

16 Pesenti, *op. cit.*, p. 160.

17 Il Détachement français de Palestine-Syrie (DFPS) contava inizialmente 3.000 fra tirailleurs e spahis algerini, insorti siriani e armeni della Légion d'Orient. Du Hays, *Les Armées françaises au Levant*. Vol. 1: *L'occupation française en Syrie et en Cilicie sous le commandement britannique (novembre 1918 - novembre 1919)*, SHAT, Paris, 1978.

18 Minerbi, *op. cit.*, pp. 210-13. Promosso generale, Pesenti (1878-1960) comandò in seguito un settore libico (1923), le truppe coloniali in Somalia e la 1a Divisione eritrea (1935-36). Governatore della Somalia, chiamato a rapporto dal duca d'Aosta per giustificare la mancata difesa di El Uak, gli propose di dichiarare la pace separata dell'Impero [Andrea Vento, *In silenzio gioite e soffrite: storia dei servizi segreti italiani dal Risorgimento alla Guerra Fredda*, Milano, Il Saggiatore, 2010, p. 252]. Destituito e rimpatriato, si ritirò a vita priva-

Nell'autunno 1918, dopo l'armistizio, il distaccamento italiano fu potenziato da un battaglione di fanteria formato da prigionieri di guerra italiani, liberati durante l'avanzata di Allenby: si trattava di soldati catturati dagli austriaci sul fronte dell'Isonzo e poi ceduti ai turchi come manovalanza. Elevato così a oltre mille uomini e 30 ufficiali, il contingente fu ribattezzato *Corpo di Spedizione Militare Italiano in Palestina*. La maggior parte era schierata nell'area della colonia tedesca di Saronà (l'attuale Ha-Kiryah a Tel Aviv). L'intenzione del governo italiano era di accrescerlo a 6.000 uomini per impiegarlo in Anatolia: ma la spedizione fu annullata poco prima dello sbarco, stabilito per il 6 gennaio 1919¹⁹.

La missione del corpo si ridusse perciò alla repressione della guerriglia araba, nel timore di un'insurrezione generale innescata dalla rivolta scoppiata in Egitto.²⁰ La Commissione Sionista in Palestina, guidata inizialmente da Chaim Weizmann, era preoccupata innanzitutto che le reazioni degli arabi fossero dirette contro gli ebrei della Palestina. Il membro italiano della Commissione Sionista, il Capitano di Fregata veneziano Angelo Levi Bianchini²¹, in buoni rapporti con Pesenti, lo persuase a ordinare ai soldati italiani di stanza a Gerusalemme di schierarsi a difesa del quartiere ebraico della città vecchia contro eventuali attacchi arabi.²² Messo in allarme da Levi Bianchini sulla preoccupante situazione della

ta, ma nel gennaio 1943 il professor Luigi Rusca, co-direttore della Mondadori e emissario di Badoglio presso agenti alleati, sostenne che si era dichiarato disponibile a organizzare un'armata antifascista da reclutarsi fra i prigionieri italiani, innescando così un colpo di stato e la pace separata [Attilio Bolzoni, Nicola Caracciolo, La congiura di Badoglio, in *La Domenica di Repubblica*, n° 4, Roma, Gruppo Editoriale l'Espresso, 31 agosto 2008, pp. 34-35. Roderick Balley, *Target: Italy: The Secret War Against Mussolini 1940-1943*, Faber & Faber, 2014]. Da notare che anche l'ufficiale di collegamento in Palestina, Alfredo Pizzoni (1897-1954), nel dopoguerra studiò economia in Inghilterra: dirigente del Credito Italiano, richiamato nel 1941 col grado di maggiore, fece la Resistenza a Milano, curando i finanziamenti del CLNAI (Vento, p. 396) [nota dell'editore].

19 Battaglia, *op. cit.*, pp. 277-288.

20 Pesenti, *op. cit.*, pp. 166-72; S.I. Minerbi, *op. cit.*, p. 220; Pelagalli, *op. cit.*, p. 10.

21 Angelo Levi Bianchini (1867-1920), distintosi in Estremo Oriente in un'esercitazione congiunta con la squadra americana nelle acque coreane, poi quale ufficiale di collegamento con le unità americane intervenute a soccorso delle popolazioni colpite dal terremoto di Messina, durante la guerra italo-turca aveva operato nel Mar Rosso con la torpediniera *Capitano Verri* prendendo contatto con gli arabi ribelli dell'Asir (V. Claudio Rizza, «Prima di Lawrence. La missione segreta della Regia Marina per il controllo del Mar Rosso nella guerra italo-turca», *Rivista Marittima*, ottobre 2017, pp. 75-83). Decorato di medaglia d'argento al V. M. per audaci operazioni di guerra in Adriatico, poi impiegato in incarichi diplomatici, rimase in Siria e Palestina dall'agosto 1918 al 21 agosto 1920, quando fu ucciso a Dera durante un attacco sferrato da insorti arabi al treno Damasco-Haifa. I suoi resti furono traslati e sepolti a Torino il 21 agosto 1921 [nota dell'editore].

22 Si veda S. Minerbi, *Angelo Levi-Bianchini e la sua opera nel Levante, 1918-1920* (Milano,

Palestina, Pesenti telegrafò al Ministero della Guerra chiedendo rinforzi:²³ non si registrarono tuttavia episodi di carattere insurrezionale.

Pesenti inoltre scortò il Patriarca Latino Monsignor Camassi da Haifa, dove aveva trovato rifugio durante le ostilità, a Gerusalemme. Pesenti coltivò relazioni amichevoli anche col successore di Camassi, Monsignor Barlassina; contribuì inoltre alla risoluzione di problemi locali quali le tensioni tra la Custodia di Terra Santa e il Patriarcato Latino di Gerusalemme. I soldati italiani guidati dal tenente Barluzzi, del Genio, contribuirono al restauro dell'Ospedale Italiano a Gerusalemme, che fu riaperto nell'aprile del 1919; in altri parti del Paese il Corpo Italiano aiutò le istituzioni italiane a ripristinare le proprie regolari funzioni, interrotte della guerra.²⁴

Nel luglio del 1919 il Comando Britannico impiegò parecchi Carabinieri a cavallo in un'azione contro gruppi armati di beduini. Pesenti telegrafò al proprio superiore a Roma per chiedere se l'azione potesse essere in accordo con la politica italiana. Il governo, preoccupato di sfidare gli arabi, ordinò un repentino rimpatrio delle truppe. Il massiccio contingente italiano, quindi, fece ritorno in Italia nel settembre del 1919 e il distaccamento di Carabinieri di Gerusalemme vi rimase fino al 1° marzo 1921.²⁵

* * *

Due osservazioni conclusive:

Primo, gli storici del Sionismo discutono spesso sulle contraddizioni tra le lettere di McMahon del 1915, l'accordo Sykes-Picot del 1916 e la dichiarazione Balfour del 1917: non sembrano rendersi conto dell'esistenza degli accordi di S. Giovanni di Moriana, siglati nel medesimo periodo e poi totalmente ripudiati da Gran Bretagna e Francia alla fine della guerra. Un esame più dettagliato di

1967), p. 46, con la nota 133; si veda anche pp.43-44, 91, 101. Su Levi Bianchini v. pure Paolo Alberini e Franco Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946, Dizionario Biografico*, USMM, Roma, 2015, pp. 298-299.

23 S. Minerbi, *Angelo Levi-Bianchini*, p. 47. Il cavo fu mandato il 1° aprile 1919. Nel libro di Pesenti, pubblicato nel 1932, non mancano sottocorrenti antisemitiche: scrive che la Gran Bretagna, «forse per motivi finanziari, » sostenne il Sionismo e che i battaglioni ebraici che combatterono nella prima guerra mondiale in Palestina «non brillarono certo per sovrachio valore»: Pesenti, *op. cit.*, p. 171. V. anche Minerbi, *L'Italie et la Palestine*, p. 218, n. 3.

24 Pesenti, *op. cit.*, pp.172-75.

25 L'unico a spiegare chiaramente il motivo della partenza affrettata degli italiani è Minerbi, *L'Italie et la Palestine*, pp. 220-21; v. anche Pesenti, *op. cit.*, pp.187-88; Pelagalli, *op. cit.*, p. 11.

quei trattati consentirebbe una maggiore comprensione della diplomazia di quel periodo e contribuirebbe a collocare le contraddizioni di cui sopra nel loro reale contesto.

Secondo, vale la pena di comparare il rispettivo impatto del distacco italiano e dei battaglioni ebraici, entrambi inviati a combattere in Palestina sotto il comando britannico al fine di conseguire vantaggi politici dopo la guerra: in nessuno dei due casi si ottennero i risultati desiderati. Fra i vincitori, furono gli interessi delle grandi potenze a determinare il futuro della Palestina, non la presenza di piccoli contingenti militari.

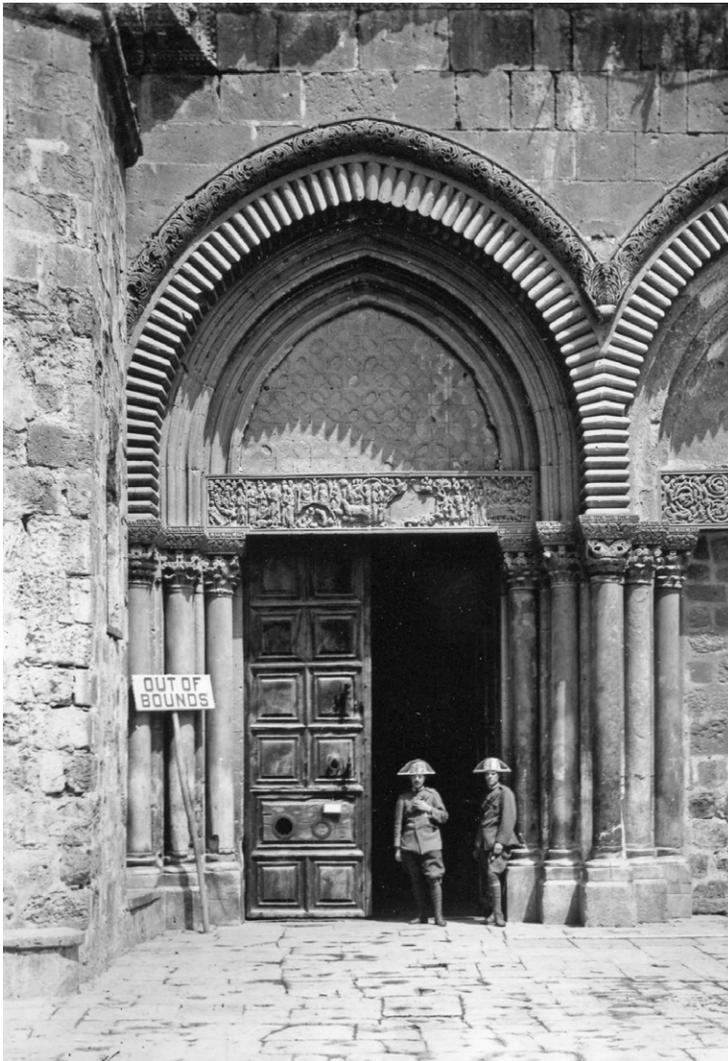


Fig. 6.
I Carabinieri
di guardia
all'ingresso della
Chiesa del Santo
Sepolcro.

La spedizione italiana in Asia Minore

di Giovanni Cecini

L'Asia Minore come miraggio italiano di lungo periodo

Sin dal suo nascere lo Stato italiano si trovò subito a risolvere un grande problema identitario: cavalcando sia l'antica tradizione romana, sia quella medioevale e moderna di Venezia e Genova, come coltivare la propria presenza nel Mar Mediterraneo? Altresì, come Nazione dalla prevalente tradizione marinara, la condizione di un'affermazione navale diveniva essa stessa una scelta di politica interna. Nonostante le possibili alleanze internazionali, lottare per un ruolo mediterraneo appariva quindi vitale. In questo modo – in competizione con le antagoniste già in campo (Gran Bretagna, Francia, Germania e Russia) – ritagliarsi un brandello del malconco drappo ottomano, era all'ordine del giorno di qualsiasi espansivo programma diplomatico. Anche in quest'ottica va letto l'inserimento d'importanti condizioni sull'Anatolia nel patto di Londra e la più generale conversione verso l'intervento del Governo liberale del Paese contro gli Imperi centrali nel 1915. Confermato il possesso del Dodecaneso, la città portuale di Adalia (ora Antalya)¹ rappresentava il sogno mitico per affermare l'italianità anche nell'entroterra turco, con lo scopo di inserirsi all'interno dei colonialismi soddissfatti delle altre potenze imperiali. La ferrovia per Baghdad era un piatto troppo appetitoso, per non avere fame e non sedersi al banchetto, dove ci si spartiva la torta ottomana. Secondo le intenzioni del ministro Sidney Sonnino, Roma avrebbe dovuto solo avere pazienza e la propria politica dei piccoli passi avrebbe portato a risultati soddisfacenti. Seppur con una certa dose di vaghezza, così recitava l'articolo 9, sottoscritto dalle delegazioni riunitesi a Londra il 26 aprile 1915: «In maniera generale, la Francia, la Gran Bretagna e la Russia riconoscono

1 Sulla polimorfa attenzione italiana su Adalia si può approfondire con G. Cecini, *La presenza italiana ad Adalia*, in «Quaderni del Nastro Azzurro», n. 3, 2017, pp. 77-98. Più in generale sull'argomento del seguente saggio si vedano poi i medesimi lavori dell'Autore: *Dall'Impero alla Repubblica. Il Corpo di Spedizione Italiano in Anatolia*, in «Nike, Rivista delle Scienze Politiche», 1/2007 (numero speciale Turchia), pp. 155-163; *Il Corpo di Spedizione italiano in Anatolia (1919-1922)*, USSME, Roma 2010; *Militari italiani in Turchia (1919-1923)*, USSMD, Roma 2014; *La politica diplomatica e militare orientale dell'Italia tra la guerra di Libia e la nascita della Repubblica di Turchia (1911-1923)*, in Savaşan Devletlerin Tarihçilerinin Gözüyle, 100. Yılında Birinci Dünya Savaşı "Through the eyes of the Warring Countries Historians" *The First World War Centenary*, International Symposium 12-15 november 2014, Akdeniz Üniversitesi Yayınları, 2018, pp. 419-434.

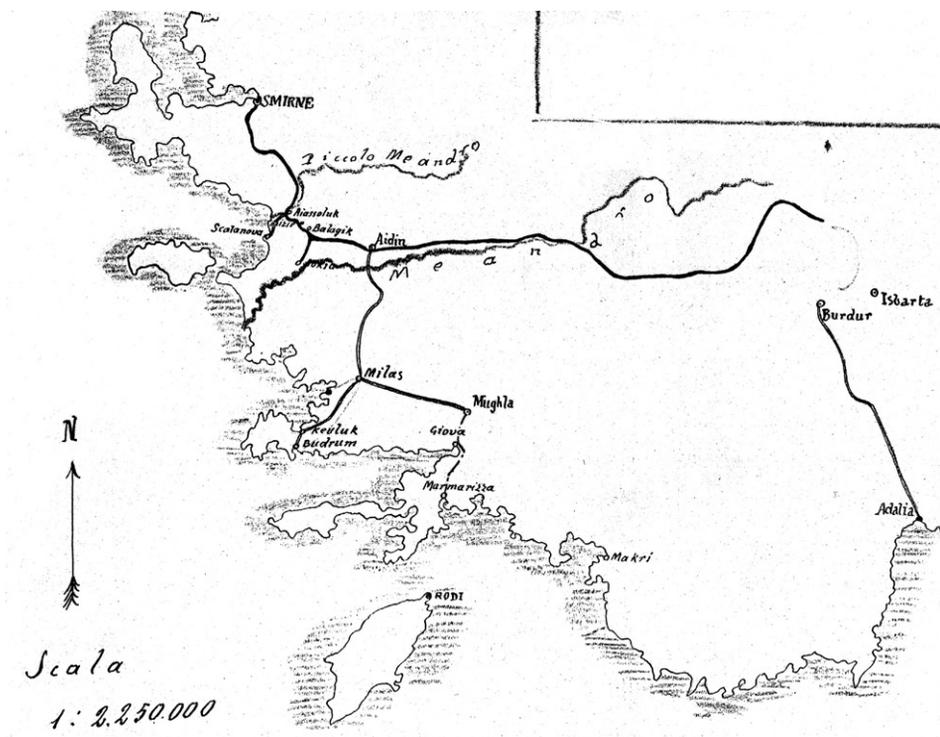
che l'Italia è interessata al mantenimento dell'equilibrio nel Mediterraneo, e che in caso di spartizione totale o parziale della Turchia asiatica essa dovrà ottenerne una giusta parte nella regione mediterranea attigua alla provincia di Adalia, ove l'Italia ha già acquisito diritti e interessi che hanno fatto oggetto di una convenzione italo-britannica [del 19 maggio 1914]. La zona che sarà eventualmente attribuita all'Italia, venuto il momento, sarà delimitata tenendo conto degli interessi già esistenti di Francia e Gran Bretagna. Gli interessi italiani saranno parimenti tenuti presenti nel caso in cui venga mantenuta l'integrità territoriale dell'Impero Ottomano ed ove siano apportate delle modificazioni alle zone d'interessi delle Potenze. Se la Francia, la Gran Bretagna o la Russia occuperanno dei territori della Turchia asiatica durante la guerra, la regione mediterranea attigua ad Adalia sarà riservata all'Italia, che avrà diritto di occuparla»².

Rispetto a quanto pattuito a Londra, il conflitto non si svolse come sperato, ma piuttosto in balia d'imprevedibili colpi di scena internazionali. Innanzitutto l'Italia onorò sin da subito solo l'impegno di dichiarare guerra all'Austria-Ungheria, attendendo fino al 21 agosto 1915 per fare lo stesso nei confronti dell'Impero ottomano e addirittura fino al 27 agosto 1916 per trovarsi avversaria ufficiale della Germania. Questa reticenza e il relativo ritardo indispettarono non poco i propri soci dell'Intesa: essi colsero questo pretesto per raggiungere altri reciproci accomodamenti segreti, migliorativi di quanto già pattuito precedentemente all'adesione all'Intesa e quindi già in assenza e all'insaputa di Roma³.

Gli intenti spartitori dei singoli paesi dell'Intesa erano insomma molto contorti e soprattutto incentrati su due elementi cardine: il sospetto e la doppiezza. Ciò si andò aggravando proprio durante la prosecuzione della guerra, visto che alcuni eventi fecero germogliare ancora più ambiguità nella coalizione avversa a quella degli Imperi centrali. In successione vi furono: gli accordi Sykes-Picot (16 maggio 1916), che definirono il reciproco avallo delle politiche spartitorie arabe di Londra e Parigi; il forte corteggiamento inglese nei confronti dell'emiro dell'Hegiaz verso una campagna militare contro i turchi in chiave nazionalista; la chiarificazione alleata con l'Italia di quanto stabilito a Londra (conferenza di San Giovanni di Moriana del 20 aprile 1917); l'ingresso in guerra della Grecia al fianco dell'Intesa (27 giugno 1917); la promessa di un focolare nazione ebraico in Palestina da parte del ministro inglese Arthur Balfour (2 novembre 1917); infine la defezione russa dalla guerra (novembre 1917-marzo 1918). Comune denomi-

2 Una bibliografia sul patto di Londra sarebbe molto lunga; quindi ci si può limitare a citare il grande classico M. Toscano, *Il patto di Londra. Storia diplomatica dell'intervento italiano (1914-1915)*, Zanichelli, Bologna 1934.

3 In particolar modo va detto che proprio nelle fasi immediatamente precedenti la firma del patto di Londra, i tre soci originari dell'Intesa raggiunsero tutta una serie di deliberazioni spartitorie, senza avere nessuna remora ad informare la nuova alleata Roma.



Cartina del 1919 raffigurante le località dell'Anatolia sud-occidentale oggetto di occupazione italiana.

natore di questa impalcatura politico-diplomatica fu l'istrionica volontà anglo-francese di promettere a più soggetti le medesime rivendicazioni; sperando che la guerra si risolvesse nel minor tempo possibile, lungo il Tamigi e la Senna si era convinti che in qualche modo tutte le cambiali firmate con così tanta generosità sarebbero state onorate a guerra finita a spese dei perdenti Imperi centrali.

Tra gli eventi citati, il più importante per l'oggetto di questo studio è di sicuro la conferenza di San Giovanni di Moriana⁴. Questo incontro fu fortemente voluto da Sonnino, che intuì il gioco d'isolamento, operato dai propri omologhi dell'Intesa ai danni dell'Italia a proposito delle ambizioni levantine. Egli pretese di chiarire quanto sin allora pattuito anche in assenza dell'Italia e definire concretamente gli scenari geografici futuri. Si arrivò quindi ad attribuire all'Italia una più circo-

4 Anche in questo caso, nonostante i diversi e pregevoli interventi agli ultimi convegni storici sul Centenario, per brevità ci si limita a citare l'altro grande classico M. Toscano, *Gli accordi di San Giovanni di Moriana. Storia diplomatica dell'intervento italiano II (1916-1917)*, Giuffrè, Milano 1936.

stanziata cessione politica ed economica verso Smirne, Conia e Adana. Tuttavia il perfezionamento di tale accordo non ebbe luogo a seguito della defezione russa dal conflitto. Ciò venne preso a pretesto da Londra e Parigi per mettere in dubbio la validità delle promesse fatte all'Italia durante i mesi del conflitto. Inglese e francesi trovarono insomma il modo per trovare vincolanti solo quelle sottoscritte con estrema vaghezza nell'aprile 1915, che a quel punto meglio si addentellavano alle sopraggiunte ambizioni elleniche.

L'incasso della cambiale sulla Turchia

Come è stato descritto nel paragrafo precedente, le relazioni diplomatiche tra Roma e le controparti dell'Intesa furono irte di riserve e pregiudizi. Per evitare che la situazione potesse cogliere di sorpresa l'Italia, mentre a Parigi si discuteva già di un possibile coinvolgimento militare dell'Intesa contro Smirne, Sonnino intavolò alla fine di settembre 1918 un piano per partecipare attivamente agli sbarchi in territorio turco. Tuttavia, quando il ministro indirizzò il generale Vittorio Elia (1859-1944) – Comandante del Corpo d'occupazione dell'Egeo e Governatore militare a Rodi – verso la preparazione di un'azione militare contro l'Asia Minore, l'ufficiale ai primi di ottobre confessò di non avere i mezzi e gli uomini sufficienti per tale nuovo impegno⁵. Nell'arcipelago si poteva contare solo su un contingente sufficiente al presidio delle sole isole. Pertanto a Roma si iniziarono a studiare le future mosse per la creazione di un contingente militare ad hoc⁶, recuperando anche il contingente già a Rodi del generale Mario Riveri (1863-1931), precedentemente predisposto per un supporto interalleato in Siria e Palestina e non più inviato per l'intercorso crollo militare degli ottomani⁷.

Fu così che, una volta chiuse le ostilità con Costantinopoli con la firma dell'armistizio di Mudros (30 ottobre 1918), nelle zone ottomane iniziò un autentico assalto alla diligenza: britannici, francesi e greci tentarono ogni mossa pur di guadagnare posizioni vantaggiose nel Mediterraneo orientale. L'Italia non fu da meno e – intuendo il rischio che altri soggetti potessero anticipare l'occupazione di quanto ad essa assegnato – curò in ogni modo la salvaguardia della costa sud-orientale dell'Egeo, considerata il perno fondamentale delle proprie ambizioni levantine. Se Smirne sembrava di fatto assegnata ad Atene, la zona a meridione del fiume Meandro doveva divenire italiana, incontaminata da ogni altra presenza straniera. L'avamposto militare di Rodi sarebbe stato quindi il trampolino per qualsiasi avventura politico-militare in Anatolia.

5 AUSSME, E3, b. 151, f. 13, documenti vari.

6 AUSSME, E3, b. 151, f. 13, foglio n. 14311 di Zupelli del 18/10/1918.

7 Per l'approfondimento del tema si veda A. Battaglia, *Da Suez ad Aleppo*, Nuova Cultura, Roma 2015, pp. 277-288.

Tuttavia, solo alla fine del febbraio 1919, quando la situazione diplomatica alla Conferenza della pace di Parigi sembrava essere a un vicolo cieco, si concretizzò lo studio di un Corpo di spedizione da inviare in Anatolia. Esso doveva essere comandato dal generale trentino Giuseppe Battistoni (1869-1921) e composto da 15.000 unità provenienti dalla brigata *Livorno* (ancora in Italia) e da parte delle citate truppe già a Rodi sottoposte a Elia e a Riveri⁸.

Nonostante questi preparativi occulti, non tutta la politica estera italiana di quei mesi era tuttavia oggetto di intrighi e di sotterfugi. Infatti un episodio rilevante risultò essere anche l'offerta italiana di sostituire le truppe britanniche, impegnate nella vigilanza della tanto delicata ferrovia anatolica nel settore intorno a Conia, nell'entroterra anatolico⁹. Ecco quindi che parallelamente alla preparazione segreta di un'azione militare (concorrenziale alla politica degli altri soci dell'Intesa), dal mese di aprile un battaglione italiano di circa 1.000 uomini partecipò a una missione multinazionale di tutela. L'aspetto paradossale della faccenda risiedeva nel fatto che il battaglione italiano di Conia iniziò a dipendere dalle autorità britanniche di Costantinopoli, mentre il costituendo Corpo di spedizione avrebbe dovuto prendere ordini solo da Rodi. Nella mente di Sonnino le finalità dei due reparti sarebbero state le stesse, seppur declinate con approcci diversi; pertanto venne accettata tale discrasia, solo per preservare quella credibilità diplomatica, che l'Italia non voleva perdere del tutto con le proprie rigide posizioni sulle ambizioni adriatiche e mediterranee.

Difatti il concordato impegno italiano a Conia non impedì di accelerare il vero obiettivo del Governo, che era prendere possesso degli importanti porti antistanti al Dodecaneso per sottrarli all'impellente avanzata greca. Grazie all'attività d'intelligence delle autorità militari e diplomatiche italiane ad Atene, Costantinopoli, Smirne e Rodi¹⁰ venne preparato un piano d'azione che prevedesse l'occupazione delle principali città costiere dell'Anatolia (Adalia, Marmarizza, Bodrum, Kuluk e Scalanova), strategicamente rilevanti per creare un collegamento con il Dodecaneso. L'impresa si rivelò subito difficoltosa. Infatti la costa frastagliata, la vastità del territorio considerato, l'assenza di comunicazioni stradali praticabili e la scarsità di linee telegrafiche avrebbero reso le operazioni molto impegnative. In tutto ciò, si aggiungeva la grave fragilità amministrativa e politica della Turchia, che la rendeva permeabile e in balia di ogni possibile azione armata esterna e interna¹¹.

8 AUSSME, E3, b. 2, f. 3a, nota del Comando Supremo, Ufficio operazioni del 27/2/1919.

9 AUSSME, E3, b. 2, f. 3a, documenti vari.

10 Si veda in proposito il fitto carteggio dell'addetto ad Atene Mario Caracciolo in AUSSME, E3, b. 3, f. 3/4a e quelli presenti nei *DDI*, VI serie, vol. II.

11 Relazioni presenti in AUSSME, E3, b. 2, f. 3a e b. 6, f. 2b.

L'occupazione militare

Secondo l'armistizio di Mudros, le potenze dell'Intesa avrebbero avuto diritto d'occupare qualsiasi punto strategico, qualora si fosse verificata una situazione, che avesse minacciato la sicurezza generale. Per l'Italia, come del resto per le altre nazioni interessate, era necessario cogliere – se non addirittura sollecitare – le condizioni che avrebbero giustificato l'intervento militare, in un paese che aveva seri problemi di politica interna, non avendo più un adeguato apparato statale¹². In questo senso il pretesto di proteggere le comunità e alcune missioni sanitarie nazionali, residenti nelle località marittime, rappresentò il modo più efficace per dare avvio alle operazioni di sbarco. Le coste dell'Anatolia erano nel frattempo efficacemente presidiate dalle unità della Regia Marina, che tenevano costantemente aggiornate le autorità politiche e militari italiane, avendo altresì l'autorizzazione a intervenire sulla terraferma, qualora esigenze di «ordine pubblico» lo avessero richiesto¹³.

Ecco quindi che il 29 marzo, avvenne ad Adalia il primo sbarco di circa 300 marinai della nave *Regina Elena*, a seguito di alcuni incidenti avvenuti nel quartiere cristiano della città. Alcuni giorni dopo i marinai furono sostituiti da 450 bersaglieri (XXXI btg) provenienti da Rodi. Da questo momento iniziarono copiose e reiterate le richieste di reimbarco e di allontanamento da parte delle autorità locali, adducendo l'inutilità della permanenza militare italiana. Del resto questa azione di forza venne mal vista anche dalle delegazioni a Parigi¹⁴: acuitò ancora di più gli attriti tra i rappresentanti italiani e gli omologhi alleati e associati, contribuendo alla crisi che porterà Sonnino e Orlando ad abbandonare polemicamente il tavolo dei negoziati il 24 aprile, per rientrare a Roma e chiedere la fiducia del Parlamento sul loro operato.

Nel frattempo, mentre a Parigi la Grecia incassava l'autorizzazione anglo-francese a occupare Smirne e Aidin, in Italia nel tentativo di anticipare le iniziative di Atene, i preparativi per l'invio del vero e proprio Corpo di spedizione seguivano senza sosta. L'occupazione delle località anatoliche aveva per scopo quello di mantenere l'ordine pubblico in cooperazione con le autorità ottomane, sulle quali si doveva esercitare attività di vigilanza e controllo, influenzando coi mezzi ritenuti più efficaci, perché la loro opera si svolgesse in conformità agli interessi italiani. Era da escludersi qualsiasi intervento di carattere amministrativo o giudiziario, limitandosi a riferire al superiore Comando eventuali problemi o deficienze delle autorità ottomane¹⁵. Si raccomandava alle forze militari italiane di rendersi bene

12 *DDI*, VI serie, vol. II, doc. 930, De Martino a Sonnino del 22/3/1919.

13 AUSSME, E3, b. 6, f. 1c, telegramma di Sechi a Parigi del 25/3/1919.

14 AUSSME, E3, b. 6, f. 2a, telegramma di Cavallero a Diaz del 6/4/1919.

15 AUSSME, E3, b. 6, f. 2a, telegramma di Cavallero a Sonnino del 17/4/1919.

accetti dalla popolazione; cercare di evitare ogni possibile scontro sia coi greci, che contemporaneamente sarebbero sbarcati a Smirne dove avevano installato da mesi agenti in borghese, sia con le bande dei cosiddetti irregolari turchi, che si stavano formando contro il lassismo del Governo del sultano e contro i propositi spartitori dell'Intesa, che si stavano delineando a Parigi¹⁶.

Tra il 10 e il 12 maggio truppe da sbarco della Marina, seguite da unità dell'Esercito, occuparono Bodrum, Marmarizza, Macri e Scalanova, senza incontrare nessun ostacolo, a parte le proteste delle autorità locali contro un intervento ritenuto lesivo delle clausole armistiziali e contrario a ogni direttiva del Governo di Costantinopoli. I comandanti italiani avevano ricevuto l'ordine, per ragioni di opportunità politica, di registrare le lagnanze da inoltrare a Battistoni, limitandosi a motivare il proprio intervento come finalizzato all'ordine pubblico e quindi in sintonia con l'integrità fisica dello Stato ottomano.

Di tutt'altro tono furono gli sbarchi greci nella zona di Smirne, dove gli scontri tra popolazioni ortodosse e quelle mussulmane sfociarono in carneficine e reciproche rappresaglie, ispirate da odio etnico e religioso. Questa condizione creò un certo imbarazzo al Governo di Atene, che si trovò a dover inviare nell'entroterra turco altre truppe di rinforzo, anche togliendole dallo scacchiere macedone e romeno. La grave crisi politica e sociale che i soldati ellenici contribuirono a fomentare non poteva che creare ripercussioni anche alle formazioni italiane, che nel frattempo erano impegnate nel consolidare la loro presenza in tutta la zona a sud del fiume Meandro. Un cospicuo esodo di profughi, provenienti dalle città di Smirne e Aidin, si trovò riversato nel "territorio italiano", avviando un tipo di assistenza sanitaria, che il Governo di Roma incoraggiava, per cercare di creare un clima di concordia e di amicizia tra soldati italiani e popolazione locale. Questo atteggiamento "umanitario" venne giudicato positivamente con il tempo anche dalle autorità politiche ottomane e testimoniato da numerose richieste turche di intervento italiano in favore delle violenze greche¹⁷. Nella logica della popolazione, sfiduciata dalla sconfitta e colpita dalla violenza della propaganda ellenica, l'Italia non solo rappresentava il male minore, ma, essendo avversata dai greci poteva essere una valida alleata per scacciare la minaccia più fastidiosa dall'Anatolia.

Le truppe italiane ne ricevevano rispetto, ma anche responsabilità politiche, che invece non era opportuno assumersi. Fatto curioso (anzi profetico, col senno del poi) fu il colloquio tra il maggiore dei carabinieri Giovanni Battista Carossini e il *mutasserif* (funzionario amministrativo ottomano) di Denizli avvenuto a metà

16 AUSSME, E3, b. 3, b. 2b, telegramma di Badoglio al corpo di occupazione Egeo del 27/4/1919.

17 AUSSME, E3, b. 3, f. 3a, telegramma di Badoglio a corpo occupazione Egeo del 15/5/1919.

giugno. Il turco, giudicato dall'italiano persona colta e pratica di politica generale, oltre a sottolineare che la conferenza di Parigi non aveva nessun diritto di affidare territori turchi ai greci, aggiunse: «noi vediamo delinearci nel futuro una alleanza tra Italia – Germania – Austria tedesca e Giappone alla quale ci uniremo noi pure»¹⁸.

A fronte di questa e altre innumerevoli sollecitazioni, il Governo escluse perentoriamente qualsiasi possibile intervento, che eccedesse il puro e semplice ordine pubblico, come dissuase il comandante e i suoi subalterni da qualsiasi incoraggiamento alle costituende bande armate turche¹⁹. Essere acclamati come paladini e difensori dei turchi avrebbe comportato la reputazione di faziosi agitatori al tavolo della pace e avrebbe oltretutto impegnato militarmente l'Italia in un impari quanto inutile scontro, che non apparteneva alle consegne del poco consistente Corpo di spedizione. Proprio il numero esiguo degli effettivi, preoccupava non poco Battistoni, che in cuor suo avrebbe sposato molto volentieri la causa turca contro i greci. Desisteva dall'intraprendere un'azione contro gli ellenici solo perché era cosciente della netta superiorità numerica e logistica delle forze inviate da Atene. Era comunque favorevole a un intervento italiano alternativo e indiretto, magari con il pieno sussidio tecnico ed economico a favore della gendarmeria ottomana. Questo atteggiamento – estremamente prudente – risultava politicamente opportuno per l'Italia, soprattutto dopo il ritorno della sua delegazione al tavolo della pace e la sostituzione al Governo degli imperialisti Orlando-Sonnino col moderato Nitti, più conciliante con gli Alleati e meno interessato a una politica di potenza. Fu così che proseguirono i continui inviti, rivolti a Battistoni, di evitare ogni eventuale contatto con i greci e di stemperare le possibili insurrezioni nella zona occupata dall'Italia. La posizione delle proprie formazioni doveva rimanere terza e mantenere una situazione di imparzialità tra le parti in lotta, cercando però allo stesso tempo di tamponare i frequenti sconfinamenti greci, intenzionati a inseguire le bande turche, che si rifugiavano a sud del Meandro²⁰.

In questo contesto risultò peculiare la posizione del battaglione italiano a Coenia, che per la dipendenza britannica, spesso veniva impiegato per difendere la ferrovia (di capitali inglesi) dalle bande turche. Il Governo italiano, nel tentativo di recuperare l'intera pertinenza di quel reparto, fece comprendere al Comando britannico, che questi compiti erano in piena antitesi con le finalità dell'Italia. Il ministero degli Affari Esteri minacciò in più di un'occasione di ritirare il reparto, che del resto era completamente isolato dagli altri presidi italiani (per la maggior

18 AUSSME, E-, b. 7, f. 3, diario di Carossini.

19 AUSSME, E3, b. 5, f. 6a, direttive di Battistoni del 29/5/1919.

20 AUSSME, E3, b. 6, f. 4c, tel. di Sonnino a Comando Supremo del 5/6/1919.



Il comando della Brigata *Livorno* in visita alla città di Burdur.

parte sulla costa) e nella sostanza creava profitto solo a Londra. Questa precisazione voleva evidenziare una diversa sensibilità per il problema turco, ma soprattutto il desiderio di non voler essere coinvolti in un'impresa rischiosa e sempre meno vantaggiosa per l'Italia. Ecco quindi per esempio il disimpegno *in extremis* di Nitti per la proposta britannica di una missione italiana nel Caucaso, che Sonnino invece aveva accettato entusiasticamente²¹. La situazione stava insomma gradualmente modificandosi. La nuova gestione della politica estera intrapresa dal ministro Tittoni si rivolse a un atteggiamento maggiormente conciliante – e quindi meno impegnativo – con gli Alleati. Il riavvicinamento più concreto fu quello rivolto proprio al ministro ellenico Eleutherios Venizelos, che fino a poco prima era stato considerato uno dei responsabili delle mortificazioni fatte subire all'Italia. In questo senso vanno letti gli accordi segreti del mese di luglio tra i due statisti, diretti a chiudere le questioni ancora in sospeso, con la spartizione delle zone contese in Albania, Macedonia e Turchia. In parallelo la sostituzione, al vertice del Corpo di spedizione, dell'interventista Battistoni col più pratico Elia voleva certificare la virata difensiva nello spirito e nelle finalità dell'occupazione

21 I. M. Sale, *La missione militare italiana in Transcaucasia 1919-1920*, USSME, Roma 2007.

in Anatolia²².

Tuttavia le posizioni nei territori controllati dagli italiani erano ancora condizionate da alcuni avvenimenti negativi. Gli scontri tra le bande spontanee turche e le forze regolari elleniche, nonché le continue scaramucce di confine tra italiani e greci, non tendevano certo a placare un contesto così caldo. La situazione internazionale, aggravata dalla rapida espansione del movimento nazionalista capeggiato dall'«ammutinato» Mustafa Kemal, portò a riesaminare anche la consistenza delle unità militari italiane in territorio turco. In linea con la nuova impostazione militare portata avanti dall'Italia, il Corpo di spedizione a partire dal settembre 1919 venne gradualmente ridotto e rimpatriato. Ai primi del 1920 l'attenzione del nuovo comandante, generale Achille Porta (1868-1953), si rivolse a bilanciare gli impegni sul territorio e si caratterizzò dalla necessità di contrarre al minimo la consistenza delle unità impiegate. La presenza sul territorio ebbe un riflusso, stabilizzandosi quasi esclusivamente sulla costa, avendo come capisaldi le uniche località di Adalia, Scalanova e Kuluk.

Le pressioni politiche dall'Italia erano forti. In attesa di decisioni chiare e coerenti con l'evoluzione della scena internazionale, il Governo italiano diede a Porta indicazione di agire in maniera prudente, ma determinata. Era sempre necessario rammentare alle popolazioni locali lo scopo della presenza in territorio turco. Il mandato del mantenimento dell'ordine doveva essere ben calcolato, senza lasciarsi trascinare nel prendere parte palese per nessuna delle parti in lotta. Non a caso gli italiani sin dai loro primi sbarchi si erano dimostrati più che amichevoli verso la popolazione civile con l'assistenza continua verso i profughi e le vittime di sofferenze e di crudeltà²³.

Del resto l'evoluzione diplomatica, che parallelamente condizionava la situazione sul campo, vedeva in maniera ondivaga confermare e trasformare le idee alleate sull'eventuale amputazione e spartizione della Turchia asiatica. In febbraio vi fu una conferenza a Londra, in aprile a Sanremo, intervallate in marzo dall'occupazione internazionale di Costantinopoli, fino, in agosto, al trattato di Sèvres, firmato dagli ottomani solo perché senza scelta, che già si trovò superato dagli eventi. Ormai anche le potenze alleate erano giunte alla constatazione che la politica turca non si decideva più sul Bosforo, ma con i ribelli di Angora (Ankara). Pertanto con essi bisognava iniziare a dialogare, se si voleva trovare una via di uscita al problema orientale.

L'Italia fu uno dei primi paesi a comprendere questa mutata situazione e sin dal 1920 arrivò al paradosso di trattare contemporaneamente con entrambi i go-

22 AUSSME, E3, b. 8, f. 3e, promemoria di Guzzoni dell'8/9/1919.

23 AUSSME, E3, b. 7, f. 4 m, lettera d'ignoti residenti a Sokia.

verni turchi, nella speranza – dopo aver abbandonato ogni ambizione di conquista – almeno di ottenere vantaggi tangibili di natura economica e commerciale. In questa logica il ridotto Corpo di spedizione, se da un lato rappresentava un ostacolo, perché considerato dai kemalisti come testimonianza di sopraffazione in territorio turco, dall'altro garantiva un avamposto per creare possibilità di dialogo con il Governo di Angora e cattivarne le simpatie. Nel frattempo le truppe italiane vedevano sempre di più assottigliare le proprie unità: il reparto di Conia era stato riunito alla rappresentanza italiana dislocata a Costantinopoli nel marzo del 1920; Rodi passò da un'amministrazione militare a una civile; infine la sede del comando del Corpo di spedizione passò sul continente prima a Scalanova e poi a Sokia con forte scetticismo delle autorità militari per le gravi difficoltà di collegamento, che le due città avevano con gli altri avamposti isolati e ridotti nel numero degli effettivi. All'inizio del 1921 ormai la presenza militare italiana in Anatolia era in una fase in cui, anche oggettivamente, ogni tipo di ambizione politica era volta al termine. Al 1° gennaio si contavano appena 2.473 uomini e in autunno fu evacuata persino la prima località occupata, Adalia, considerata all'inizio centro propulsivo per la politica orientale italiana. Partito con ambizioni di conquista, il Corpo di spedizione coi mesi registrò di conseguenza un lento e costante disimpegno, con l'unico fine di rappresentare l'Italia nel tentativo del Governo di poter ottenere almeno qualche successo economico. Nella normale logica, dopo numerose richieste da parte del ministero della Guerra, che non trovava più alcun senso nel mantenere un contingente incapace di difendere persino se stesso, il 18 aprile 1922 il presidio di Sokia arretrò, mentre tra il 27 e il 29 aprile da Scalanova tutte le truppe vennero imbarcate e trasferite a Rodi²⁴.

Così dopo circa 3 anni, si concludeva l'operato del Corpo di spedizione italiano in Anatolia. La partenza dalle due ultime località creò una certa agitazione nella popolazione civile, data l'incertezza di chi avrebbe sostituito gli italiani: i kemalisti o gli ellenici? In realtà a Scalanova sopraggiunsero le truppe greche, mentre a Smirne arrivarono i turchi, dove saccheggi, incendi e devastazioni furono pari a quelli perpetrati dai greci nel maggio 1919. Le navi alleate, stazionate nel golfo adiacente alla città, assistettero impassibili a ciò che stava succedendo a riva. Intanto l'esercito di Kemal iniziò l'ultima avanzata verso gli Stretti, mentre i residuali avamposti inglesi e francesi ripiegavano per paura di una nuova guerra contro la Turchia, che al fianco dell'Unione Sovietica, li avrebbe costretti a imbarcarsi in un altro deleterio sforzo bellico. Il disinteresse per un'impresa di questo tipo portò l'11 ottobre 1922 alla firma dell'armistizio a Mudania, che pose la parola fine alle ostilità e il ristabilimento del potere turco sui possedimenti

24 M. Pizzigallo, «L'«ultimo» accordo con la Sublime Porta e la fine dell'occupazione italiana in Anatolia (1922)», *Analisi Storica: rivista di studi e ricerche*, n. 1, 1983.

dell'Anatolia e della Tracia orientale. La pace di Losanna del 24 luglio 1923 poneva quindi termine a una guerra ben più lunga di quella mondiale, che sulla carta aveva visto la sua conclusione ufficiale quasi 5 anni prima.



Propaganda antitaliana. Il guerriero greco col ritratto di Venizelos sullo stendardo e le bandiere ellenica, inglese, francese e americana calpesta il Tricolore. Oggetto sequestrato nel 1919 dal Reparto RR CC di Costantinopoli.

Il protettorato mancato

L'Italia e l' Azerbaigian: (1918-1920)

di Daniel Pommier Vincelli

Nel maggio 1919 una missione militare esplorativa, al comando del colonnello Melchiade Gabba (1874-1952), lascia l'Italia per il Caucaso meridionale dove, dal maggio 1918, si sono proclamate indipendenti dall'Impero russo le repubbliche di Armenia, Georgia ed Azerbaigian. L'iniziativa italiana, più motivata dalla brama di appropriazione delle materie prime e dalle velleità imperialistiche del governo Orlando che da un reale interesse per l'indipendenza dell'Azerbaigian e della altre repubbliche caucasiche, non si sarebbe poi concretizzata a causa del cambio di governo e l'arrivo di Francesco Saverio Nitti alla presidenza del consiglio. Il nuovo governo avrebbe considerato troppo oneroso l'invio di due divisioni in Caucaso, come previsto dal piano di Orlando, e la missione Gabba si sarebbe trasformata di fatto in una rappresentanza diplomatica e di interessi economici¹.

1 Daniel Pommier Vincelli e Andrea Carteny, *La repubblica democratica dell'Azerbaigian. I documenti militari italiani (1919-1920)*, Nuova Cultura, Roma 2012; Idd., *L'Azerbaigian nei documenti diplomatici italiani (1919-1920)*, Nuova Cultura, Roma 2013. La missione Gabba è stata oggetto di precedenti studi, basati sia sulla documentazione del MAE che più di recente su quella presente nell'archivio militare. Questi primi lavori hanno analizzato estensivamente gli aspetti politico-diplomatici complessivi (ad esempio i rapporti con l'Inghilterra) o gli aspetti economici ma non si sono occupati in maniera approfondita dei rapporti con le singole repubbliche e in particolare con l'Azerbaigian. Tra i testi occorre ricordare: Francesco Sidari, *L'Inghilterra e il mandato italiano sulla Caucaso nella guerra civile russa: 1919*, Cedam, Padova 1970; Marta Petricioli, *L'occupazione italiana del Caucaso: "un ingrato servizio" da rendere a Londra*, Giuffrè, Milano 1972 (prefazione di Rodolfo Mosca). Il ricco volume di Petricioli si avvale anche di fonti britanniche e presenta in appendice una selezione di documenti italiani tratti dall'archivio Orlando. Sulle relazioni economiche cfr. Luigi De Matteo, «L'economia della Transcaucasia nelle relazioni della missione militare italiana Gabba (1919)», *Nuova Rivista Storica*, Perugia, Vol. LXXIII, 1989; Id., *Alla ricerca di materie prime e nuovi mercati nella crisi postbellica: l'Italia e la Transcaucasia, 1919-1921*, Istituto Italiano per gli studi filosofici, Napoli 1990. Sugli aspetti militari attraverso l'uso delle fonti AUSSME cfr. Ilaria Maria Sale, *La missione militare italiana in Transcaucasia*, USSME, Roma 2007 (prefazione di Antonello Biagini). L'unico studio italiano che accenna in maniera più specifica alla questioni azerbaigiane: Vincenzo Strika, «L'Azerbaigian dopo la I guerra mondiale. Alcune considerazioni sulle fonti italiane», *Annali dell'Università degli Studi di Napoli L'Orientale*.

La missione giunge a Batum il 9 maggio 1919 e Gabba può comunicare la piena soddisfazione del governo georgiano di fronte all'ipotesi di una penetrazione economica e militare italiana², sottolineando, nella relazione del 17 a Parigi, tutte le principali aree di intervento economico, a partire dallo sfruttamento degli idrocarburi di Baku³. La soddisfazione dei governi locali viene confermata dalle autorità in quello che è il primo incontro ufficiale, in Azerbaigian, tra un inviato del governo italiano (il comandante Aslan Granafei della Regia Marina) e un rappresentante del governo azerbaigiano. Si tratta di Nəsib bəy Yusifbəyli (1881-1921), primo ministro azerbaigiano dall'aprile 1919. Da parte azerbaigiana c'è interesse e attenzione alla missione italiana, soprattutto in una chiave di garanzia dell'indipendenza nazionale, sia dai bolscevichi sia dalle truppe bianche che vogliono riannettere l'Azerbaigian alla Russia. Le risposte e considerazioni di Granafei mostrano una certa doppiezza nei confronti dell'interlocutore (in realtà l'Italia non ha preso ancora impegni) ma trasmette ai suoi superiori la convinzione della necessità di un intervento a protezione dell'Azerbaigian in cambio di importanti vantaggi economici:

«In ogni modo, mi sembra che, se l'Italia non avesse l'intenzione di riconoscere l'indipendenza di queste repubbliche non avrebbe neanche preso in considerazione l'invio, qui, di sue truppe».

E' da notare che, pur di assicurare l'indipendenza nazionale, il primo ministro azerbaigiano dichiara a Granafei di essere disponibile a possibili soluzioni confederative con le altre due repubbliche:

«Questo, appunto, è il desiderio dell'Aserberdjian che spera si addivenga ad una Confederazione. Il Ministro degli Esteri attualmente si trova a Tiflis ove vi è una riunione fra i vari Stati. L'Aserberdjian farà il possibile per venire ad una intesa su basi federative. Domando ancora se l'Italia invierà truppe anche in Georgia ed in Armenia»⁴.

Nei giorni successivi è Gabba a recarsi a Baku. Di ritorno a Tiflis invia

Rivista del Dipartimento di Studi Asiatici e del Dipartimento di Studi e Ricerche su Africa e Paesi Arabi, 991 (51/1). pp. 65-81. Id., *La missione del colonnello Gabba. Italia e Georgia dopo la prima guerra mondiale*, Osservatorio Strategico – Cemiss, Febbraio 2008, pp. 77-84.

- 2 AUSSME, Fondo E-11, busta 110, *Missioni militari varie presso gli alleati e missioni militari all'estero, Missione militare in Transcaucasia*, Gabba a Sforza. Costantinopoli. 10 maggio 1919.
- 3 AUSSME, Fondo E-11, busta 110, Gabba a sezione militare italiana alla conferenza della pace. Tiflis. 17 maggio 1919.
- 4 AUSSME, Fondo E-11, busta 110, Granafei a Gabba e Thaon di Revel. Baku. 17 maggio 1919.

un telegramma a Parigi dove racconta della «calorosa accoglienza» da parte azerbaigiana e delle preoccupazioni di Baku sulle mosse del generale Denikin. Sulla posizione da assumere nei confronti di Denikin e dell'ammiraglio Kolčak (i leader politici e militari dei "bianchi") che in questo momento sembrano poter sconfiggere i bolscevichi, vi è una forte ambiguità non solo italiana ma di tutta

l'Intesa. Dall'aprile 1919 comincia però il declino del «governo di Omsk» – dal nome della città siberiana dove si insedia il governo guidato da Kolčak – e l'inizio della fine degli eserciti bianchi⁵. Il 30 maggio 1919 Granafei invia una lunga analisi di contesto sulla situazione politica e militare del Caucaso. Granafei, dopo aver sintetizzato le vicende politiche e militari dell'area, ribadisce la necessità, da parte delle repubbliche transcaucasiche di una potenza europea, che faccia da garante della conquistata indipendenza. La potenza che si faccia carico di tale incombenza, spiega l'ufficiale di marina, può

essere ripagata con consistenti vantaggi economici. Di fronte al ritiro inglese, motivato dalla necessità di riduzione degli impegni, l'Italia può aspirare ad essere tale potenza purché prenda una posizione netta su Denikin e l'indipendenza. Il generale russo è infatti considerato

«l'esponente del vecchio regime russo autocratico, l'appoggio e l'aiuto, dato dagli inglesi a Denikin, è stato ed è considerato dai caucasici come dimostrazione della tendenza, degli inglesi, al vecchio regime russo ed al suo ritorno. D'altra parte, l'appoggio e l'assistenza che l'Inghilterra dà cordialmente alle repubbliche caucasiche è considerato da Denikin come atto ostile alla rigenerazione della Russia. Csicché gli inglesi hanno ottenuto il non invidiabile risultato di riuscire sospetti alle due parti e di scontentarle entrambe pur facendo e spendendo molto per esse»⁶.



5 Cfr. Lauro Grassi, «Versailles e la Russia bolscevica», in *Momenti di Storia dell'Europa centro-orientale (secoli XVII-XX)*, p. 91. Il lavoro di ricostruisce analiticamente l'atteggiamento, ondivago e contraddittorio, dei principali attori della conferenza di pace attorno al problema russo. Nella sterminata bibliografia sulla guerra civile russa e sul movimento bianco citiamo una traduzione italiana della affascinante biografia storico-letteraria del generale bianco Roman von Ungern-Sternberg, realizzata dallo stesso autore del celebre *Tolstoj è morto: Vladimir Pozner, Il barone sanguinario*, Adelphi, Milano 2012.

6 AUSSME, Fondo E-11, busta 111, Granafei a Gabba e Thaon di Revel. Baku. 30 maggio 1919.

Granafei conclude con una sorta di decalogo per l'Italia che va dal cercare di favorire una confederazione tra le tre repubbliche a consigli di natura tecnica e commerciale. Nelle ore successive monta l'attesa per l'arrivo delle truppe italiane, oramai auspicato dalle autorità azerbaigiane. In un telegramma del 31 maggio inviato a Parigi il vice di Gabba Micheli – Gabba è tornato in Europa per relazionare alla conferenza di pace – spiega come a Baku sia forte l'apprensione per l'avanzata di Denikin e che, visto l'imminente ritiro britannico, l'arrivo delle truppe italiane sia previsto per il 12 giugno 1919⁷. Sin dalle prime settimane di attività la missione italiana lavora alacremente nell'individuazione di quei vantaggi economici che costituirebbero la principale motivazione di un invio di truppe. A causa della centralità economica di Baku nel periodo prebellico, la capitale azerbaigiana continua a essere il centro finanziario e bancario della regione caucasica. Il vice capo missione Micheli richiede l'autorizzazione – in vista dell'imminente ritiro delle truppe britanniche – a che l'esperto finanziario della missione, sottotenente Giuseppe Vita, possa subentrare alle autorità inglesi nel controllo della Banca di Stato russa di Baku e dello *shipping controller*, cioè l'autorità marittima mercantile. Tale mossa viene ritenuta da Micheli fondamentale, nel vuoto di potere dato dal ritiro inglese, per assicurare all'Italia una decisiva influenza politica ed economica. I dettagli tecnici sull'invio delle truppe italiane si definiscono nelle settimane successive. Si prevedono necessari 30.000 uomini, 1000 ufficiali e migliaia tra animali e vari mezzi di locomozione. Si apre la questione del tonnellaggio, cioè delle navi necessarie per un tale trasporto a cui l'Italia non ha i mezzi per fare fronte da sola⁸. L'Italia tiene, anche dal punto di vista diplomatico, un atteggiamento ambiguo. Lo prova il colloquio del 9 giugno 1919 tra il ministro degli esteri Sidney Sonnino e Mikhail Girs (Giers nella traslitterazione italiana dell'epoca) ambasciatore russo a Roma e rappresentante delle forze bianche⁹. Sonnino spiega sommariamente gli scopi

7 La relazione di Gabba al ritorno dal Caucaso nel giugno 1919 è pubblicata in. Documenti Diplomatici Italiani, Vol. III (24 marzo – 22 giugno 1919), doc. n. 755. pp. 758-763. Nel lungo rapporto Gabba esprime molte considerazioni di carattere politico. Secondo l'ufficiale italiano: “di fronte alle supreme ragioni della pace e della civiltà una potenza europea dovrà intervenire in Caucaso. Prendendo senza successione di continuità la successione degli inglesi”. Sulla questione armena Gabba ritiene che: “gli armeni si ritengono male trattati dagli inglesi, che troppo favoriscono, secondo loro, i musulmani; la accusa per mio conto è infondata; gli inglesi nella scottante questione del Zangezur ed altre analoghe sono nel giusto ed anche noi dovremmo attenerci alla loro condotta”.

8 Cfr. sulla questione del tonnellaggio che contribuisce ad affossare il progetto di occupazione: I. Sale, *La missione militare* cit., pp. 106-112.

9 Mikhail Nikolaevič Girs (1856-1932) figlio del ministro degli Esteri di Alessandro III, Nikolai Karlovič Girs, è diplomatico di carriera dalla fine del XIX secolo ricoprendo l'incarico di ambasciatore prima a Costantinopoli e, dal 1916, a Roma dove, dopo il 1917,

e le motivazioni del progetto di occupazione e, ancora una volta, esprime con ambiguità la posizione italiana:

«Le repubbliche locali di Georgia, di Azerbagian di Batum, ecc. avevano accolto favorevolmente la prospettiva della sostituzione della nostra occupazione a quella inglese, agli scopi di difesa militare pur insistendo sul loro desiderio di una normale o assoluta indipendenza politica. Le istruzioni del R. Governo erano di dichiarare nettamente a quei governi locali che non potevamo dar loro alcun affidamento di indipendenza e che ogni nostra intromissione presso il governo della Russia ricostituita avrebbe dovuto limitarsi a raccomandare la concessione a quelle popolazioni della maggior possibile autonomia, secondo gli intendimenti generali della conferenza della pace e le comunicazioni da esse fatte al Generale [sic] Kolciak, come capo del Governo di Omsk e nello spirito delle assicurazioni date dallo stesso Kolciak nelle sue risposte alla Conferenza stessa»¹⁰.

Nel giro di pochi giorni, individuate le esigenze, vengono anche chiarite quali saranno le forze destinate al teatro caucasico. Nella nota indirizzata a Gabba dal Comando supremo viene elencata la composizione del XII corpo d'Armata destinato alla Transcaucasia. Il 23 giugno 1919 cade il governo Orlando formalmente in seguito a una questione procedurale (in realtà per il malcontento generato dalla gestione della questione adriatica) e si insedia un nuovo esecutivo guidato da Francesco Saverio Nitti, che si trova di fronte a una profonda crisi politica e sociale, optando per una riduzione degli impegni di carattere militare ed espansivo. Uno dei primi atti è l'abbandono del progetto di occupazione militare del Caucaso¹¹. Gabba comunica a Micheli che l'intervento italiano non avrà più luogo e che l'organico della missione verrà fortemente ridotto. Il nuovo ministro degli esteri, Tommaso Tittoni, comunica a Gabba le notizie da divulgare ai governi locali sulla ridefinizione della missione italiana soprattutto verso scopi commerciali. Alla fine di luglio il nuovo ministro Tittoni invia dettagliatamente a un sottosegretario (probabilmente Carlo Sforza) maggiori istruzioni concernenti la missione italiana. In particolare Tittoni vuole individuare un funzionario commerciale: «capace di esplicitare un'azione pratica per l'inizio e lo sviluppo di intesi rapporti economici tra l'Italia e la regione del Transcaucaso e che non si limiti, come spesso accade, ad osservare, raccogliere dati statistici e tradurre opuscoli già esistenti».¹² Intanto si completa il ritiro inglese dall'Azerbaigian e da gran parte della Transcaucasia (gli inglesi rimarranno con un corpo d'occupazione

mantiene l'incarico per conto delle forze antibolsceviche.

10 AUSSME, Fondo E-11, busta 112, resoconto del colloquio tra Sonnino e Girs. Parigi. 9 giugno 1919.

11 I. Sale, *op. cit.*, p. 113.

12 AUSSME fondo E.11, b.11, Tittoni a Sforza. Parigi. 29 luglio 1919.

a Batum fino al luglio 1920) e Micheli comunica a Gabba il disappunto degli ufficiali britannici per il mancato arrivo italiano. Nel frattempo Gabba, in procinto di tornare nel Caucaso, invia a fine luglio un dettagliato rapporto al ministero degli affari esteri sulle modalità di trasformazione della missione militare – che si accinge a diventare rappresentanza politica – e sulla presenza italiana nel Caucaso meridionale. Gabba oltre a disporre la riorganizzazione della missione che cambia la sua ragione d'essere, in virtù della rinuncia all'occupazione della regione, formula alcune raccomandazioni politiche: sostenere il riconoscimento dell'indipendenza di Azerbaigian e Georgia e proteggere gli Stati transcaucasici dalle mire revansciste russe.¹³ Gabba, tornato a Tiflis, e divenuto oramai massimo rappresentante diplomatico italiano nell'area, informa Tittoni del fatto che gli armeni, per voce del loro primo ministro, il 28 maggio 1919 abbiano proclamato l'Armenia unificata, comprensiva dei territori ex ottomani¹⁴. Gabba promette di inviare a Roma dettagliati rapporti sulla questione del Karabakh e delle relazioni con l'Azerbaigian che non sono stati rinvenuti nel corso della ricerca. Lo stesso giorno Gabba invia a Roma il testo del trattato difensivo del 16 giugno, tra Georgia e Azerbaigian. Gabba informa Roma che:

«Tale trattato è stato concluso sotto la minaccia dell'avanzata delle forze dell'armata volontaria del Generale Denikin, avanzata che, come è noto, ebbe per risultato di annullare praticamente nel decorso maggio la esistenza della repubblica del Daghestan; personalmente credo che il trattato avrà applicazione qualora il Generale Denikin tenti qualche impresa diretta a violare i confini della Georgia e dell'Azerbaigian»¹⁵.

L'importanza delle relazioni economiche e quindi, viste le caratteristiche naturali dell'Azerbaigian, le questioni legate all'industria petrolifera attirano l'attenzione italiana nel corso dell'estate del 1919. Il sottotenente di vascello Enrico Insom, di stanza a Baku, si occupa dell'acquisto da parte italiana di 4000 tonnellate di *Mazut* [un combustibile a bassa raffinazione] stoccato nella capitale azerbaigiana¹⁶. Insom mette in luce come la partenza delle truppe inglesi possa favorire gli scambi tra l'Italia e l'Azerbaigian nel settore petrolifero. Giunge dopo

13 ASDMAE, A.P. (1919-1930), b. 1121, Gabba a Tittoni. Roma, 24 luglio 1919.

14 Sarà in seguito nota, dalla fine del 1920, come la cosiddetta "Armenia wilsoniana", consentita dall'art 89 del trattato di Sèvres e "disegnata" da Wilson. Successivamente l'idea dell'Armenia wilsoniana svanisce in seguito alla vittoria kemalista e al trattato di Losanna. Cfr. H. Temperley, *A History of Paris Peace Conference*, Henry Frowde and Hodder & Stoughton, London 1924. Vol VI, pp. 38 e 505.

15 AUSSME, Fondo E-11, busta 112, Gabba a Tittoni. Tiflis. 22 agosto 1919.

16 Il Mazut è un residuo di natura vischiosa della distillazione dei petroli greggi, in particolare di quelli russi e caucasici, usato come combustibile. Sulla politica petrolifera italiana cfr. Matteo Pizzigallo, «La politica del petrolio un documento del 1921», *Affari Esteri*, VIII, 1976, pp. 125-143.

Trivelle petrolifere a Baku verso il 1898



qualche giorno a Roma, il 9 settembre 1919, un dettagliato rapporto a firma dello stesso Gabba sulla situazione del mercato petrolifero nella capitale azerbaigiana.¹⁷ Gabba mette in evidenza sia l'interesse di altri Paesi occidentali nell'arrivare al petrolio azerbaigiano inclusi gli Stati Uniti d'America, sia gli sforzi che il governo azerbaigiano sta intraprendendo per risollevare il mercato a partire dall'anticipare le spese sostenute dagli imprenditori per costi obbligatori, come gli stipendi degli operai, in attesa che riprendano le esportazioni petrolifere. Gabba avverte Roma della richiesta azerbaigiana di inviare una missione commerciale guidata dal generale Usubov per l'acquisto di vestiario per l'esercito azerbaigiano.¹⁸ Pochi giorni dopo Gabba scrive al ministro degli esteri annunciando l'imminente ritorno in patria di Alberto Corsi, un imprenditore italiano da tempo operante sul mercato azerbaigiano, nel settore commerciale e petrolifero nel quale ha costituito due società miste e ottenuto diverse concessioni petrolifere. Gabba rappresenta quella di Corsi come una *success story* delle relazioni economiche italo-azerbaigiane. Pochi giorni dopo Gabba comunica al ministero l'esatta composizione della missione Usubov (trascritto Ussuboff nei documenti italiani) il suo scopo, l'acquisto di materiali militari, e ricorda la calorosa accoglienza

17 ASDMAE, A.P. (1919-1930), b. 1121, Gabba al ministero degli esteri. Tiflis. 9 Settembre 1919.

18 İbrahim ağa Usubov (1872-1920) è stato uno dei più importanti militari azerbaigiani della prima repubblica. Dopo aver servito nell'esercito zarista diventa il principale organizzatore delle nuove forze armate repubblicane. Viene fucilato dai bolscevichi poco dopo la conquista di Baku nel giugno 1920. Sull'esercito della Repubblica democratica dell'Azerbaigian cfr. Sabuhi Ahmadov, «L'esercito garante della sicurezza del popolo», *IRS-Patrimonio*, estate 2013 (7), pp. 56-63.

riservata dal governo di Baku allo stesso Gabba¹⁹.

Le questioni economiche si intrecciano con quelle politiche. Un documento del 30 ottobre 1919, rende conto –nella sua sintesi – dell’equilibrata politica italiana nell’area di fronte ai conflitti interetnici. Rispondendo alla richiesta armena di armamenti da utilizzare contro gli azerbaigiani Sforza ribadisce fermamente a Gabba che: «Rifiuto fornitura armi governi transcaucasici vale anche per Armenia in vista anche conflitto di quello stato con tartari Azerbaijan contro i quali potrebbero essere rivolte armi da noi fornite indisponendo contro di noi elemento musulmano ciò che devesi evitare»²⁰. Il fatto che gli Stati Uniti cedano armi agli armeni, conclude Sforza, è dovuto alla politica pregiudizialmente anti-turca e anti-curda, praticata dagli americani. L’interesse per un rapporto strutturale e di lungo periodo con l’Azerbaigian e le repubbliche caucasiche emerge in una breve nota del 4 novembre 1919, in possesso degli archivi azerbaigiani ma non rinvenuta nel corso di questa ricerca in quelli italiani. Gabba scrive al ministro degli esteri Cəfərov dell’avvio di un progetto da parte italiana per consentire l’emigrazione di lavoratori italiani in Azerbaigian e in Caucaso. Il progetto è in stato di avanzamento al punto che il governo italiano è pronto a inviare in Azerbaigian Felice Calimani «ispettore del Commissariato Generale di Stato dell’Emigrazione» per impostare gli accordi migratori. Secondo Gabba:

« Si tratta di una questione per noi di vitale importanza, vista la necessità di trovare nuovi sbocchi per la nostra popolazione. Presumo che, in generale, detta questione sia di grande interesse per le repubbliche transcaucasiche e in particolare per l’Azerbaigian, considerato che il suo sviluppo economico – che noi salutiamo sempre molto calorosamente – sarà certamente caratterizzato da un grande piano per la realizzazione di strade, edifici, ferrovie, nonché di opere volte al miglioramento delle terre, attività in cui gli operai italiani e la forza lavoro italiana potrebbero essere largamente impiegati»²¹

La sorte della Repubblica Democratica dell’Azerbaigian e delle altre repubbliche è però segnata dall’inizio del 1920, non per opera del generale bianco (che viene sconfitto e prende la via dell’esilio) ma per l’avanzata dei bolscevichi, sempre più vicini a un’intesa con la Turchia kemalista²². L’Azerbaigian viene

19 ASDAME, A. P. (1919-1930), b. 1121, Gabba al ministero degli esteri. Tiflis. 10 ottobre 1919.

20 AUSSME, f. E-11, b. 112, Sforza a Gabba. Roma. 30 ottobre 1919.

21 *Azerbajdžanskaja demokratičeskaja respublika (1918-1920). Vnešnjaja politika. Dokumenty i materialy* (Repubblica Democratica dell’Azerbaigian (1918-1920). Politica estera: documenti e materiali), Gabba a Cəfərov. Baku. 4 novembre 1919. Doc. n. 260. Azerbajdižan, Baku 1998

22 Proprio il 26 aprile 1920, alla vigilia della conquista dell’Azerbaigian, Kemal scrive a Le-

tardivamente riconosciuto nella sua indipendenza *de facto* dalla conferenza di pace di Parigi il 12 gennaio 1920, insieme alla Georgia. Gabba comunica al commissario italiano a Costantinopoli, Felice Maissa, il profondo disappunto degli armeni, ufficialmente non ancora riconosciuti, per questo obiettivo conseguito dagli azerbaigiani.²³ Nel febbraio il ministero della guerra fa sapere che sarebbe disponibile a trattare con l'Azerbaigian e la missione Usubov anche la cessione di materiale bellico e propone di spedire «a titolo di campioni» una batteria da campagna o da montagna e un centinaio di fucili. L'ipotesi tramonta rapidamente anche per l'opposizione degli altri alleati dell'Intesa, che comunicano rapidamente a Roma e Parigi di essere contrari a una mossa che sarebbe interpretata come ostile a Denikin. Si ripiega perciò su materiale meno "offensivo" ma comunque utile allo sforzo bellico azerbaigiano. Il sottosegretario Sforza informa il ministero delle finanze che una ditta privata italiana sta provvedendo a esportare uniformi e abbigliamento militare italiano per l'esercito azerbaigiano. Sforza chiede al direttore generale della pubblica sicurezza (Vincenzo Quaranta, non nominato nel documento) sostegno alla missione Usubov. Dopo aver ricostruito la vicenda, mettendo ancora in luce l'importanza politica che l'Italia attribuisce a questo acquisto, prega Quaranta di dissequestrare una certa quantità di panno destinato alla produzione delle divise azerbaigiane, requisito per le esigenze della Regia Guardia. Nei giorni successivi si consuma il fallimento delle trattative dirette tra Italia e Azerbaigian su cui Sforza punta come strumento per la penetrazione economica nell'area. A causa dell'ostruzionismo del ministero della guerra

nin: «Accettiamo la collaborazione e l'unità d'azione con i Russi bolscevichi, che hanno per scopo la lotta contro i Governi imperialisti e la liberazione degli uomini oppressi che si trovano sotto il loro dominio e sfruttamento. Se le forze bolsceviche compiranno operazioni militari contro la Georgia o faranno in modo, con la politica che seguiranno o con l'influsso e la pressione che dispiegheranno, che anche la Georgia entri nell'Unione Bolscevica [sic] e che vengano avviate operazioni militari contro le forze inglesi che stanno al suo interno, per espellerle, a sua volta il Governo turco si assume l'impegno di dirigere operazioni militari contro il Governo imperialista armeno e di inserire anche il Governo azerbaigiano nel gruppo degli Stati bolscevichi» in F. L. Grassi, *op. cit.*, p. 190. Proprio a Baku, sin dal settembre 1919, viene fondato un partito comunista turco guidato da Mustafa Suphi, un intellettuale esiliato dal governo unionista ma divenuto in breve il braccio politico in Transcaucasia di Enver. Pur in una prospettiva diversa Kemal continua la linea di appoggio ai comunisti turchi operanti in Azerbaigian. Già dal febbraio 1920 sono numerose le azioni promosse da Kemal per favorire la bolscevizzazione della Transcaucasia. Cfr. Fabio Grassi, «La Strana alleanza: Turchia kemalista e Russia sovietica, 1919-1922», *Annali della fondazione Ugo La Malfa*, V, 1989, pp. 173-196. Sulle origini del Partito comunista turco cfr. Antonello Biagini e Daniel Pommier Vincelli, «Communist Party in the Middle East and the Maghreb», in Silvio Pons e Robert Service (cur.), *A Dictionary of 20th-Century Communism*, Princeton U. P., Princeton 2010, pp. 123-127.

23 AUSSME, f. E-11, b. 112, Gabba a Maissa. Tiflis. 23 gennaio 1920.

che lamenta insormontabili difficoltà di carattere logistico e monetario (non vi è accordo sulle modalità di spedizione e non esiste ancora un cambio fisso tra rublo e lira) Sforza è costretto ad abbandonare il progetto. Il sottosegretario riesce però a ottenere che i negoziati non vengano abbandonati ma affidati al senatore Ettore Conti, consigliere d'amministrazione della Banca commerciale, in procinto di recarsi con un'importante missione commerciale nel Caucaso²⁴. La vicenda ha uno strascico polemico con la Francia. Di fronte a una protesta formale dell'ambasciata francese sulla fornitura di armi all'Azerbaigian il ministero degli esteri ribadisce con nota verbale che col riconoscimento il Consiglio supremo ha autorizzato anche le esportazioni di armi. Nei mesi successivi, mentre il destino della repubblica caucasica sta per compiersi, l'inviato italiano manda a Roma una petizione diretta dal Parlamento azerbaigiano a quello italiano sulla questione del conflitto con l'Armenia e sui massacri di popolazioni civili avvenute a Kars ed Erevan. Gabba non sposa completamente le ragioni azerbaigiane e si ripromette di riferire a parte. Lo fa, con grande equilibrio, in un telegramma del 10 aprile 1920. Senza entrare nel merito delle questioni etniche e territoriali Gabba avverte con lucidità che una questione come quella del Karabakh potrebbe essere risolta solo attraverso un intervento diretto dei governi dell'Intesa che fermino le violenze e preparino i plebisciti. Si consumano nei giorni successivi le ultime ore dell'Azerbaigian indipendente, che viene invaso il 27 aprile 1920 dalle truppe dell'XI armata bolscevica. Dopo l'invasione sovietica le comunicazioni con Tiflis, sede principale della rappresentanza italiana si interrompono. Il senatore Conti scrive allarmato a Sforza chiedendo notizie e dicendosi preoccupato per la sorte delle ditte italiane operanti a Baku. Qualche giorno dopo Sforza scrive a Gabba chiedendo maggiori notizie e leggendo con lucidità quello che è il nesso, nella presa di Baku, tra gli interessi dei bolscevichi russi e quelli dei nazionalisti turchi vista la presenza di Halil Pasha, zio di Enver e uomo considerato vicino a Mustafa Kemal. Gabba relaziona a Sforza e all'alto commissario a Costantinopoli Enrico Arlotto il giorno successivo, dopo essere riuscito a comunicare con alcuni commercianti italiani (gli stessi coinvolti con la vendita dell'abbigliamento militare) che si trovavano a Baku nei giorni successivi al golpe insieme al sottoposto di Gabba, Insom, rimasto a sua volta nella capitale azerbaigiana.

24 Ettore Conti di Verampio (1871-1972) senatore dal 1919, ingegnere e imprenditore nel settore della produzione di energia elettrica. Consigliere di amministrazione della banca commerciale dal 1918, vicepresidente e presidente dell'istituto bancario, fino al 1945. Sulla missione in Transcaucasia, la cui documentazione è conservata presso l'archivio della Banca Commerciale Italiana acquisito dall'archivio storico Intesa San Paolo (Milano) cfr. Andrea Carteny, «Dalle fonti italiane: le missioni italiane in Caucaso, 1862 e 1919-1920» in Leone Spita e Roberto Sechi, *Architettura tra due mari. Radici e trasformazioni architettoniche e urbane in Russia, Caucaso e Asia Centrale*, Quodlibet, Roma 2018, pp. 313-331.

Gabba – basando le sue fonti sulle informazioni pervenute da Insom tramite i commercianti italiani – ricostruisce analiticamente la situazione attuale a Baku, le ragioni interne ed esterne del colpo di Stato, il profilo dei nuovi protagonisti come Nariman Narimanov e le prospettive dei bolscevichi nei confronti delle altre due repubbliche. Secondo l'ufficiale italiano:

«In genere i capi dei soviet sono persone intelligenti, idealistiche e animate da voglia di lavorare: ma colla loro provenienza, idee ed aspirazioni imprimono il carattere fondamentale al nuovo governo: quello cioè della più completa soggezione al governo di Mosca; l'Azerbaijan insomma come repubblica indipendente ha cessato di esistere e, come concludevo nel mio radiotelegramma dell'11 maggio numero 3392, la Russia ha pertanto rimesso senza colpo ferire piede in Transcaucasia e rioccupata la regione petrolifera di Bacù [sic], riacquistando una ottima base per l'ulteriore ripresa della penetrazione russa nelle note direzioni d'Oriente»²⁵.

L'Italia manterrà la propria rappresentanza in Caucaso fino all'occupazione della Georgia, l'ultima repubblica indipendente della regione a cadere in mano sovietica, nel febbraio del 1921. I bolscevichi provano a simulare, tra il 1920 e il 1922, una "indipendenza" azerbaijana cercando anche di subornare le rappresentanze diplomatiche occidentali rimaste nell'area. Avviene col regio agente Luigi Mercatelli, succeduti a Gabba nel luglio 1920. Mercatelli incontra Mirza Davud Hüseyinov (1894-1938) commissario agli esteri del nuovo Azerbaijan sovietico. Il giovane dirigente bolscevico, da un lato professa la fede nella rivoluzione mondiale e nella lotta anti-coloniale che coinvolge Turchia, Persia e India contro l'Inghilterra, dall'altro si affretta a rendere omaggio al rappresentante dello Stato italiano visto anche l'atteggiamento più conciliante del nuovo governo Giolitti. Mercatelli, diplomatico anomalo giunto anziano in carriera e giornalista di lungo corso, ricostruisce il colloquio con un tono vivace. Il bolscevico azerbaijano trasmette pomposamente al diplomatico italiano il favore di cui godono l'Italia e il governo Giolitti:

«Io son venuto qui per rendere omaggio al Ministro; come rappresentante dell'Italia, di quella unica grande potenza che dimostra di avere compreso, più di tutte le altre, il momento storico, che il mondo attraversa. Verso nessun altro paese nutriamo noi tanta simpatia quanto verso l'Italia, che, per prima, ha parlato chiaramente della necessità di pace tra il mondo tutto, non escludendo dal mondo i bolscevichi. Esprimo tutta la riconoscenza del mio paese, ultimo nato dal mondo sovietistico, per il paese che, ricco di passato di tradizioni e di gloria, fa vedere di essere il più aperto al nuovo soffio della storia»²⁶.

25 ASDMAE, A.P. (1919-1922), b. 1122, Gabba a Sforza e Arlotta. Tiflis. 23 maggio 1920.

26 ASDMAE, A. P. (1919-1922), b. 1122, Mercatelli a Sforza. Tiflis. 6 luglio 1920



Si tratta di vuota retorica. La politica estera azeraigiana è oramai una competenza del potere centrale sovietico. La Georgia sarebbe stata riconosciuta de iure nell'ottobre del 1920, pochi mesi prima che le truppe bolsceviche, guidate da due sodali di Stalin – Kirov e Ordžonikidze – sarebbero entrate in Georgia. Anche esse, come in Azerbaigian, accolte con favore da parte di settori della popolazione, timorosi di un rischio di “turchizzazione” del Paese²⁷. In forma esattamente contraria e speculare al timore di russificazione sentito da una parte della popolazione azeraigiana e moderato dalla presenza dei bolscevichi locali. La missione italiana si sarebbe conclusa rapidamente e non vi sarebbero stati rapporti politici di alcun tipo col Caucaso meridionale fino all'avvento del secondo ciclo di indipendenza nel 1991.

²⁷ Andrea Graziosi, *L'Urss di Lenin e di Stalin. Storia dell'Unione Sovietica 1914-1945*, il Mulino, Bologna 2007, p. 145.

Italiani nei cieli del Levante

Reduci e residuati in Grecia e Turchia, 1919-1923

di Paolo Varriale

Con decreto luogotenenziale del 15 dicembre 1918 i Commissariati Generale per le Armi e le Munizioni e per l'Aeronautica furono sostituiti da due sottosegretariati, uno presso il Ministero dell'Industria «per gli affari concernenti l'approvvigionamento delle materie prime» ed uno presso il Ministero del Tesoro «per la liquidazione dei servizi delle armi e delle munizioni e dell'aereonautica». Quest'ultimo fu attribuito, fino al 6 ottobre 1919, all'industriale milanese ing. Ettore Conti, poi nominato senatore nel febbraio 1919.¹ L'amministrazione militare provvedeva a identificare velivoli e motori «cedibili senz'altro nella misura a fianco di ciascuno di essi indicata», classificando i restanti in due gruppi con «minore cedibilità», per i quali non era «possibile determinare una disponibilità esatta» «non essendosi ancora stabiliti i programmi di pace»².

Ovviamente la smobilitazione metteva a rischio il retaggio di esperienze affinato durante le operazioni, e il cospicuo patrimonio di competenze tecniche acquisite dalla forza lavoro, assieme alle capacità degli uffici di progettazione, e poneva le imprese nell'alternativa tra chiusura, riconversione e ricerca di mercati diversi da quello nazionale. A tutto ciò si univa la speranza, nutrita da molti, nelle possibilità che l'aviazione, ormai uscita dalla sua prima infanzia, pareva in grado di esprimere. Un argomento che in Italia come all'estero non mancava di oltrepassare le cerchia degli addetti ai lavori per giungere ad una ben più vasta platea con articoli di giornali, libri, incontri e conferenze, ove non di rado il tema era presentato con un fervore quasi religioso.

Possibili soluzioni erano l'esportazione di materiale all'estero, come pure la creazione di un'aviazione civile. Nel contempo si contemplavano quegli impieghi del mezzo aereo che avrebbero permesso il mantenimento di una certa attività con il trasporto di giornali e corrispondenza, un servizio cui già durante la guerra aveva atteso un reparto del servizio aereo della Marina sulla tratta fra Civita-

1 Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIV – I Sessione – Discussioni – Tornata del 1° marzo 1919.

2 Promemoria per la cessione a pagamento di materiale di aviazione da collocarsi all'estero, documento non datato, Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare (d'ora in poi AUSAM), Missione aeronautica in Argentina .

vecchia e Terranova Pausania, in Sardegna, nel momento in cui più forte era la minaccia dei sottomarini austriaci e tedeschi.³ Come scriveva il *Corriere della Sera* del 10 dicembre 1918, «La fine della guerra ha sorpreso l'aviazione mentre stava toccando il suo completo sviluppo, mentre nei cantieri è pronta ad essere varata un'intera nuova flotta aerea, mentre gli impianti sono sempre in atto di aumentare la loro potenzialità. Ad evitare una crisi i cui danni e pericoli sarebbero evidenti, occorre favorire la trasformazione dell'aviazione da strumento di guerra a strumento di pace, e intanto evitare il pericolo della stasi che ci farebbe perdere il primato raggiunto, come materiale e come piloti [...] Il Commissariato per l'aeronautica si occupa della complessa questione e sta cercando uno sbocco alla nostra sovrapproduzione, L'Inghilterra, che vendeva testé grandi lotti dei suoi apparecchi al Brasile, ha insegnato la via. L'Argentina, la Cina, il Giappone reclamano apparecchi, sia pure di guerra, ma per usi principalmente pacifici. Il Commissariato ha deciso di mandare, per tutto il mondo, missioni aeree italiane, costituite dei migliori apparecchi e dei migliori piloti: sarà la forma più genuina, più onesta di penetrazione, affidata a commessi viaggiatori che i recenti eroismi militari hanno reso ben degni, sussidiata da un campionario non certo di paccottiglia».

Di seguito il *Corriere* dava notizia della costituzione di un «'Gruppo sperimentale delle comunicazioni aeree' costituito da adeguato numero di squadriglie di apparecchi di vario tipo indicati ai diversi impieghi, sia terrestri che marittimi, di aeroplani quindi e di idrovolanti. Il Gruppo, che ha sede a Roma, si occuperà durante questo inverno degli esperimenti dalla capitale col mezzogiorno, l'Africa e l'Oriente, per estendere poi la sua azione al Nord dell'Italia, geograficamente collocata in situazione ideale».⁴

Basato a Roma Centocelle su SVA, Caproni Ca.4 e Ca.5, il reparto era comandato dal maggiore Arturo Mercanti, che pur avendo preso il brevetto di pilotaggio da appena tre mesi, vantava una passione aeronautica ed un impegno che datava dagli albori dell'aviazione.⁵ Segretario Generale del Touring Club e primo italiano a volare, portato in aria da Wilbur Wright il 15 ottobre 1908 ad Auvours, era stato fra i fondatori dell'Aero Club d'Italia organizzando o partecipando a diverse manifestazioni aviatorie, divenendo poi membro di rilievo di quella Società per lo Sviluppo dell'Aviazione in Italia che avrebbe dato origine alle officine Caproni.⁶

3 Roberto Gentilli e Paolo Varriale, *I Reparti dell'aviazione Italiana nella Grande Guerra*, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, Roma, 1999, p. 416-417.

4 «Un grande problema del dopoguerra – L'avvenire dell'aviazione italiana», *Corriere della Sera*, 10 dicembre 1918, p. 4.

5 Roberto Gentilli, «Il volo Roma- Costantinopoli», *JP4*, aprile 1984, pp. 36-39.

6 Andrea Curami, *DBI*, 73, 2009. Richiamato nel 1915 come ten. dei Bersaglieri, aveva ri-

Il 12 gennaio 1919 la Camera di Commercio di Milano ospitò un convegno organizzato dalla Lega Aerea Nazionale «allo scopo di affrontare il grave problema dell'aviazione militare in pacifico mezzo di comunicazione e trasporto», cui parteciparono fra gli altri, oltre a Mercanti in rappresentanza di Conti, l'ex Commissario Generale per l'Aeronautica Eugenio Chiesa, l'on. Luigi Gasparotto, l'ing. Caproni e aviatori quali la MO Giovanni Ancillotto ed i TV Luigi Bologna e Orazio Pierozzi, questi ultimi per conto del Ministero della Marina. Esprimendo la preoccupazione degli industriali, Caproni ammoniva: «Se si lascia morire oggi l'aviazione è vano sognare di farla rivivere. Si studi subito un programma concreto, si lasci all'industria la più ampia libertà fabbricazione, esportazione, circolazione; si lasci libertà anche alle linee aeree degli altri paesi di sorpassare sul nostro suolo, purché le nostre abbiano trattamento reciproco». Nel ribadire la continuità d'azione fra Chiesa e Conti e la disponibilità del nuovo sottosegretario ad ascoltare ogni proposta, Mercanti precisava che il Gruppo aveva il compito di «aiutare soltanto le iniziative e l'industria, collaborare, incoraggiare e anche sconsigliare, ma fornire elementi di studio, dati e non più.»⁷

Le conclusioni raggiunte dall'assemblea nell'auspicare ad un «rapido avviamento dei servizi civili, alla libertà del cielo, al ripristino della libera navigazione aerea e alla soluzione del problema dell'industria dalla produzione degli apparecchi da guerra ad apparecchi per i trasporti di pace», vennero in maniera appropriata portate da Milano a Roma da Mercanti con un volo di due ore e 40 minuti compiuto con una navigazione stimata fino alla verticale di Civitavecchia a causa di un denso strato di nubi.⁸ Nei mesi successivi l'azione del governo sarebbe stata oggetto di ripetute critiche e interrogazioni parlamentari perché comunque giudicata insufficiente e poco incisiva, con frequenti paragoni a quanto fatto in altre nazioni come Francia e Gran Bretagna che, se ineccepibili in termini assoluti, non tenevano obbiettivamente conto dei differenti contesti, mentre la questione dell'aviazione civile si intrecciava alle discussioni sul dicastero in cui sarebbe stata inquadrata.⁹

Nel frattempo, Mercanti aveva dato inizio ad un serrato programma che avrebbe visto già il 30 gennaio un Caproni decollare da Taliedo con sei giornalisti oltre a 4 uomini di equipaggio (i piloti ten. Luigi Ridolfi e Virgilio Sala a bordo col

portato 2 ferite, con 2 MBVM e la promozione a capitano per meriti di guerra.

7 «L'avvenire dell'Aviazione italiana», 13 gennaio 1919, *Corriere della Sera*, p. 13.

8 «Messaggio aereo per l'aviazione da Milano a Roma», *Corriere della Sera* 16 gennaio 1919, p. 4.

9 V. ad es. *Corriere della Sera*, «I problemi dell'aviazione civile – Dichiarazioni del Sottosegretario Conti», 20 marzo 1919, p. 9 ; «Lo sfasciamento dell'aeronautica in Italia – Ciò che si fa all'estero – La crisi di un'industria», 1° maggio 1919, p. 2.



Sacchi di corrispondenza caricati su un Caproni Ca.3 Modificato in procinto di partire da Roma. (*Aeronautica Militare*)

ten. Giuseppe Cantù ed il motorista Guascone) ed arrivare allo scalo romano di Centocelle dopo 4 ore e 30 minuti, proseguendo poi per Napoli. L'aereo era un bombardiere Ca.5 modificato con una cabina chiusa per i passeggeri, poltroncine imbottite rivestite di velluto, buffet e sistema di riscaldamento.¹⁰

Le ambizioni non erano però limitate dai confini del Regno, giacché di ben più ampio raggio e risalto sarebbe stata l'impresa cui il Gruppo Sperimentale si sarebbe presto dedicato, con l'organizzazione di un raid da svolgersi con più aerei da Roma a Costantinopoli. Il Levante era inoltre un'area ove storicamente l'Italia aveva forti interessi commerciali ed una nutrita colonia, oggetto di ripetuti richiami nella stampa dell'epoca nel contesto aeronautico.¹¹ Tanto più che nella regione si stava evolvendo una situazione particolarmente favorevole ad eventuali esportazioni proprio nei giorni a ridosso dell'impresa che Mercanti ed i suoi uomini stavano per intraprendere.

Da tempo soprannominato "il malato d'Europa", l'Impero Ottomano pareva con la sconfitta subita nella Grande Guerra entrato nella fase finale dell'agonia, mentre le sue spoglie erano state oggetto di accordi fra le cancellerie già nelle fasi iniziali del conflitto. Sulla base delle intese sottoscritte con il Patto di Londra e confermate dagli accordi di S. Giovanni di Moriana l'Italia aspirava ad una zona che comprendeva l'Anatolia occidentale con Smirne ed Aydin assieme alla costa meridionale fino a Mersin, ma le attese era state sostanzialmente ridotte

10 «Un aeroplano da Milano a Roma con dieci passeggeri a bordo», *Corriere della Sera*, 30 gennaio 1919, p. 2; «Il viaggio aereo Roma-Napoli di un apparecchio Caproni con dieci persone», *La Via Azzurra*, Anno II n. 2, febbraio 1919, p. 2

11 «Il Mediterraneo aereo», *La Via Azzurra*, Anno II n° 6 e 7/1919 p. 18.

alla Cilicia interna e a una parte dell'Anatolia occidentale nei colloqui di pace in corso a Parigi, dove Smirne ed Aydin erano state assegnate alla Grecia. Un primo contingente composto da personale della Regia Marina sbarcò ad Antalya il 29 marzo con il pretesto di mantenere l'ordine pubblico, sostituito il 3 aprile da 450 bersaglieri del 31° Reggimento proveniente da Rodi mentre in Italia si provvedeva a costituire il Corpo di Spedizione Anatolico. Con la medesima giustificazione l'esercito greco sbarcò a Smirne il 15 maggio per poi procedere verso l'interno con il supporto di Francia ed Inghilterra. Fu l'inizio di un conflitto che si sarebbe trascinato per tre anni in un contesto in cui si mescolavano dissidi interni, mire egemoniche, rivendicazioni nazionali, odi di lunga data e fedi differenti, da cui sarebbe emersa la Repubblica di Turchia sotto la guida del generale Mustafa Kemal, già segnalatosi durante i combattimenti di Gallipoli.

La preparazione per il volo da Roma a Costantinopoli delle macchine di quella che sarebbe stata chiamata per volontà dello stesso Mercanti «Prima Squadra del Levante» fu laboriosa, comportando diverse modifiche e miglioramenti con il coinvolgimento di tecnici delle ditte costruttrici di cellule e motori. Mentre questi lavori si svolgevano, uno SVA fu inviato a far da battistrada sulla tratta fra Salonico e Roma con ai comandi il sergente Mario D'Urso, un veterano della che aveva prestato servizio prima come pilota da ricognizione e poi, passato alla caccia, dopo aver volato con la 82^a Squadriglia si era segnalato con la 91^a di Francesco Baracca, ottenendo tre vittorie ufficialmente riconosciute in combattimento aereo.¹² Dal campo di Dudular, ove ancora erano presenti la 73^a e 111^a Squadriglia italiane che vi avevano operato durante le ostilità, il sottufficiale aveva raggiunto la capitale senza scalo in sei ore e 35 minuti portando dispacci ufficiali e corrispondenza privata dei soldati italiani dislocati in quel teatro con la 35^a Divisione.¹³ In quei giorni col medesimo tipo di aereo era stata effettuata una crociera di gruppo da Ponte S. Pietro a Centocelle, mentre i piloti Grassa e Stoppani avevano volato da Torino a Barcellona e gli eventi fornirono lo spunto al *Corriere della Sera*, che aveva molto caro l'argomento, per ribadire i vantaggi dell'uso civile dell'aviazione militare.¹⁴

Previsto su tre tratte con tappe a Gioia del Colle e Salonico, il 9 giugno ebbe inizio il raid vero e proprio con il decollo di un Ca.5 ed un Ca.4 per il campo di Gioia del Colle, seguiti l'11 dal resto della formazione composta da cinque SVA in pattuglia e da tre Ca.5. Malgrado il lavoro di messa a punto, si mostrarono fin dall'inizio quei problemi cui pur si era tentato di ovviare durante la preparazione

12 AUSAM), Fondo Aviatori della Prima Guerra Mondiale (d'ora in poi Aviatori PGM), b. 48 f. ad vocem.

13 «Da Salonico a Roma in aeroplano», *Corriere della Sera*, 16 maggio 1919 p. 2.

14 «Dopo il raid aereo Salonico-Roma», *Corriere della Sera*, 18 maggio 1919 p. 2.

e che nei giorni seguenti avrebbero tribolato la spedizione, con continui surriscaldamenti ai motori che sovente costringevano ad interrompere il volo. Da Gioia dei 10 aerei iniziali 8 erano in grado di attraversare l'Adriatico, giacché uno dei Caproni aveva il motore centrale grippato e lo SVA 12101 di D'Urso era addirittura dovuto rientrare a Centocelle subito dopo la partenza, sostituito da quello del serg. Luigi Angeleri, inizialmente tenuto di riserva. Il 12 dei 2 SVA e dei 2 Ca.5 partiti arrivavano a Salonicco solo il monoposto di Angeleri ed il Caproni dei ten. Riccardo Bodo e Giovanbattista Origgi, mentre gli altri erano costretti ad una sosta supplementare sul campo italiano di Valona. Dell'altro gruppo, partito il 14, Mercanti, a bordo del 12132 e seguito dal tenente Giacomo Brenta sul 12131, arrivava a Dudular, trovandovi il serg. Massei ed il Ca.4 pilotato dal ten. Simonnelli e dal serg. Pesce. Dei 2 Caproni atterrava solo il 12040, che per coronare un volo in cui prima il motorista era dovuto salire sull'ala a riparare un manicotto e poi aveva ceduto una biella, rompeva una ruota rendendosi inefficiente. Mercanti diede ordine di rifornire gli SVA e ripartire, lasciando che i Caproni decollassero all'alba del giorno dopo con una temperatura più fresca. Spiccato il volo per l'ultima tratta, il comandante si trovò presto solo giacché Brenta e Massei erano costretti all'ennesimo rientro, mentre Angeleri veniva perso di vista. In perfetta solitudine poggiava infine le ruote a Costantinopoli sul campo di S. Stefano dopo tre ore di volo. A partire dal giorno successivo sarebbero giunte alla spicciolata le altre macchine, a parte il Ca.5 12040 bloccato a Salonicco ed il gemello fermo a Gioia. Assolutamente impreveduta la comparsa il 18 nel cielo della capitale ottomana dello SVA 12101 di D'Urso, che essendo stato rimpiazzato da Angeleri avrebbe dovuto rimanere a Centocelle. Agendo d'astuzia in maniera da precedere l'arrivo degli ordini, era riuscito a rifornirsi con tappe a Capua e Capodichino per arrivare a Valona il 17 e a Salonicco il 18, sempre inseguito da fonogrammi, per atterrare il 18 a Costantinopoli dopo uno scalo intermedio su un campo di cui asseriva non conoscere neanche il nome per rimediare ad un guasto al motore. Con assoluta sincerità e notevole faccia tosta dichiarava che «in nessuno dei campi gli era stato comunicato ordine né di interrompere il viaggio né di ritornare al campo Baracca [Centocelle].»¹⁵ La Prima Squadra del Levante si esibì sul Corno d'Oro ed i suoi membri furono ampiamente festeggiati sia dalla cittadinanza di Costantinopoli che dalle autorità alleate, come pure in Italia.¹⁶ Invero guasti e contrattempi non inficiavano quello che era un risultato di tutto rilievo, all'interno di un contesto in cui il Gruppo Sperimentale si era dimostrato all'altezza del compito. L'esperienza del percorso seguito pure dovette con probabilità essere tenuta a mente per la prima tratta del volo da Roma a Tokio che sarebbe stato

¹⁵ Roberto Gentili, «Il volo Roma-Costantinopoli», cit.

¹⁶ «Grandiose accoglienze a Costantinopoli ad aeroplani italiani», *Corriere della Sera*, 24 giugno 1919 p. 4.

compiuto l'anno successivo portando, sia pur occasionalmente, una formazione italiana nei cieli del Levante, trattato in altra parte. Alla fine di maggio il Gruppo Sperimentale operava quotidianamente da Centocelle quattro tratte fra Roma e Napoli, due fra Roma e Ancona ed altrettante fra la capitale e Pisa. In dettaglio venivano calcolati 257 viaggi su un percorso superiore ai 200 km senza scalo, 50 superiori ai 500 km e sette sopra i 1.000 km.¹⁷ Pur senza nulla concedere a facili entusiasmi, si trattava di concreti punti di partenza e non si era lontani dal vero affermando che il raid avesse valso «più alla causa della nostra espansione in Oriente, questa bella affermazione di potenza ed audacia, che non tutte le formule della sorpassata diplomazia.»¹⁸

Il futuro Atatürk operava fin dalle prime fasi di quella che nel suo paese sarebbe stata chiamata «Guerra d'Indipendenza» sia sul piano militare che diplomatico, mirando a sottrarre all'avversario l'appoggio delle potenze alleate, in questo aiutato dall'uscita di scena del primo ministro greco Eleutherios Venizelos dopo la sconfitta nelle elezioni del novembre 1920 ed il plebiscito per il ritorno di re Costantino I, di cui erano stati ben noti gli orientamenti filogermanici. Benché il premier britannico Lloyd George rimanesse a favore della Grecia, nulla poté fare per opporsi a misure di blocco economico nei confronti di Atene sostenute da membri del suo stesso gabinetto, unendosi in questo alla Francia, spinta dagli stessi motivi, ed al Regno d'Italia, che era stato il primo a guardare con favore i progetti di Kemal unendo ai già citati risentimenti affinità col nazionalismo turco.¹⁹

Nata con il supporto francese, l'aviazione ottomana era presto passata al materiale tedesco con lo schierarsi del paese a fianco delle Potenze Centrali, venendo messa a terra con l'armistizio di Mudros che smobilitava le forze armate ed i 45 velivoli esistenti erano stati immagazzinati sul campo di Maltepe, a sud della capitale. Già il 13 giugno 1920 Kemal era stato in grado di formare un primo servizio di aviazione col nome di «Kuvaiye Havaiye Sübesi», con un pugno di aerei che malgrado la più che dubbia efficienza avevano iniziato ad operare contro le truppe greche. Per ovviare a questo stato di cose era gioco forza ottenere dall'estero quelle forniture che il mutato atteggiamento delle cancellerie europee ora rendeva meno problematiche.²⁰

17 «I problemi dell'aviazione di pace», *Corriere della Sera*, 21 maggio 1919 p. 5.

18 «Le accoglienze della stampa turca agli aviatori italiani», *Il Cielo*, Anno III n. 16, 25 agosto 1919, p. 247.

19 David Fromkin, «Gamblers on the Turkish Brinks», *The Quarterly Journal of Military History*, Spring 1989, Vol. 1 Issue 3, pp. 93-103.

20 Ole Nikolajsen, «Turkish Military Aircraft Since 1912», *Dutch Aviation Society / Scramble*, Olanda, 2005, pp. 35-40.

A soddisfare tale necessità erano disponibili non solo velivoli nuovi che i gruppi industriali sarebbero stati ben felici di vendere, ma anche i surplus di cui magazzini delle forze armate traboccavano, ai quali attingevano intermediari con l'acquisto di macchine a prezzi stracciati da cedere all'estero con un certo profitto. Poiché accadeva che persone di pochi scrupoli si presentassero ad eventuali acquirenti millantando un incarico ufficiale a garanzia dell'efficienza del materiale, tanto da spingere il Comando Superiore di Aeronautica a far pubblicare un annuncio che chiarisse i termini della questione sia nei termini di una rappresentanza a vendere, «che non ha concesso a chicchessia», sia in merito a quanto venduto, «poiché risulta che materiale alienati, perché fuori uso, vengono per privata speculazione messi in condizioni di volo senza il necessario ausilio di tecnici specialistici, il Ministero stesso reputa opportuno far presente che lo Stato non può concedere come non concede, alcuna garanzia circa l'efficienza di materiali che non siano stati da esso, direttamente o a mezzo della 6^a Commissione di alienazione, venduti come materiali efficienti al volo o per i quali non sia stato rilasciato apposito certificato di navigabilità».²¹

La cessione di materiale poteva svolgersi attraverso aziende minuscole e nate a quello scopo, ma pure andando ad affiancarsi in maniera più o meno estemporanea alle altre attività in campo aeronautico svolte dalle numerose imprese composte da ex piloti militari, in grado di consegnare gli aerei e fornire in loco un minimo di addestramento, ove lo spirito imprenditoriale e la fiducia nel futuro dell'aviazione si mescolavano al desiderio di avventura e magari alla mancanza di alternative da cui trarre mezzi di sussistenza.

Per quanto attiene alle esportazioni aeronautiche italiane in Anatolia, le difformità fra i soggetti che le operarono, il percorso quasi mai lineare e non di rado poco ortodosso con cui gli accordi furono presi e messi poi in atto, la frammentarietà delle fonti e sovente le loro contraddizioni, non permettono allo stato dei fatti di stabilire con certezza numero e tipo delle macchine vendute, né parimenti quali degli acquisti perfezionati si tradussero in un'effettiva consegna, risultando in un elenco la cui composizione ed accuratezza non è quella che sarebbe auspicabile.

Con queste doverose premesse, parrebbe che i primi aerei di costruzione italiana a volare con le forze nazionaliste siano stati 2 Fiat R.2. L'uomo d'affari Nafiz Kotan aveva acquistato di sua tasca 4 biposto, opportunamente chiamati «Erzurumlu Nafiz» 1, 2, 3 e 4 unendo il nome del patriota a quello della sua città natale.²² I primi due arrivarono alla fine del 1920 in nave a Costantinopoli per

²¹ *Notiziario di Aeronautica*, 1921, p. 21.

²² Deniz Akpınar, «The Kayseri Aircraft Factory», *Journal of History School*, September 2017, Year 10, Issue XXXI, pp. 203 – 233.

essere avviati in zona di operazioni. La prima macchina, asseritamente nelle mani di un pilota italiano, si danneggiò in atterraggio su un campo trampolino presso Bolu, la seconda, giunta con 10 giorni di ritardo, avrebbe pure riportato danni durante l'addestramento, mentre le rimanenti raggiunsero Polatli, presso Ankara, via terra. Assegnati alla İnci Tayyare Bölüğü (1^a Compagnia Aerea) i Fiat parteciparono alla battaglia di Sakarya. A conferma di quanto detto precedentemente, le fonti turche consultate non concordano sulla composizione di questo primo lotto di aerei, citando alternativamente accanto ad uno o più R.2 anche la presenza di SVA-5 o di un Ansaldo con motore Fiat da 300 hp.²³

Un singolo SAML fu ottenuto nel 1921 e, giudicato non adatto per le missioni da ricognizione, dopo un breve uso con la 2^{nci} Tayyare Bölüğü passò all'addestramento con la sigla S.1 ed il nome «Karga» (Corvo) sulla fusoliera fino ad essere radiato alla fine del 1924.²⁴

Dal 1919 operava dal campo di Centocelle la Propaganda Sviluppo Aviazione Civile Italia (poi Società di Propaganda per lo Sviluppo dell'Aviazione Civile Italiana), fondata dal pilota Luigi Mancini, assieme all'asso Flavio Torello Baracchini, Mario D'Urso ed altri veterani con un capitale di 5.000 lire messe a disposizione dall'imprenditore milanese Giovanni Xilo. L'impresa si proponeva di operare dal campo di Centocelle "tutte le forme di attività aerea civile e in particolar modo: scuola di pilotaggio; trasporti aerei; turismo aereo; réclame aerea; fotocinematografia aerea; voli di piacere ecc."²⁵ È possibile che nel vago significato di quest'ultima parola fosse compreso anche il commercio di residuati, giacché le fonti turche indicano Baracchini come fornitore di una partita di 20 caccia SPAD XIII, acquisita pare con fondi raccolti da una sottoscrizione in Germania, di cui aveva una particolare urgenza l'aviazione nazionalista, divenuta nel luglio 1922 «Kuvaiye Havaiye Müfettişliği» (Direttorato della Forza Aerea). Sebbene le fonti turche siano concordi nell'indicare la provenienza italiana di questi aerei, deve essere notato come in un documento italiano di quegli anni gli SPAD VII e XIII fossero inseriti nella terza ed ultima categoria delle macchine che si considerava possibile cedere.²⁶

23 Ole Nikolajsen, «Turkish Military Aircraft Since 1912», cit. ; M. Haluk Sevel, «Fiat R.2», tayyareci.com/digerucaklar/turkiye/kurtulus/fiatr2.asp.

24 Ole Nikolajsen, «Turkish Military Aircraft Since 1912», cit.

25 Luigi Mancini, *Grande Enciclopedia Aeronautica*, Edizioni Aeronautica L. Mancini, Milano, 1936, ad vocem. Sono in debito con Gianclaudio Polidori per alcune delle informazioni sulla SPSAI.

26 «Promemoria per la cessione a pagamento di materiale di aviazione da collocarsi all'estero», cit.. La cessione non era citata in Paolo Varriale e Gregory Alegi, *Italian Spads at War*, Berkhamsted, Albatros Publications, 2012.



Un aviatore turco col suo caccia, decorato con un cavallo rampante alato. Sul muso una delle 2 mitragliatrici tedesche sostituite alle Vickers originali. (David Méchin)

I primi 6 aerei giunsero via mare sfuggendo al blocco navale greco in agosto a Mersin, sulla costa meridionale dell'Anatolia, per essere portati a Konya a ricevere l'installazione dell'armamento di cui erano privi. In mancanza delle Vickers originali vennero montate mitragliatrici tedesche che richiesero tempo per essere adattate al meccanismo di sincronizzazione per il tiro attraverso l'elica, appena in tempo per essere impiegati dalla İnci Tayyare Bölüğü nella battaglia di Afyon, rivendicando il 26 agosto l'abbattimento di un Breguet XIV greco. Gli altri SPAD della commessa non fecero in tempo ad arrivare prima delle fine dei combattimenti, giacché quello scontro costrinse l'esercito ellenico ad abbandonare l'Asia Minore, ma il tipo rimase in uso fino al 1930 terminando il suo servizio come addestratore.²⁷ Dall'Armistizio di Mudros il 14 ottobre e dal Trattato di Losanna del 24 luglio 1923 sarebbe uscita una Turchia indipendente, laica e saldamente nelle mani di Kemal, ma nel frattempo, in maggio, un altro aereo di produzione italiana avrebbe ricevuto la mezzaluna e la stella in campo rosso: il Breda B-1 ottenuto modificando sotto la direzione dell'ingegner Tommaso Sarri un Caproni Ca.5.²⁸

27 Ole Nikolajsen, «Turkish Military Aircraft Since 1912», cit.

28 «Ali e ruote», *La Stampa Sportiva*, Anno 20 n.8, 20 febbraio 1922, p. 2.



Un militare italiano al centro del gruppo in posa davanti al Breda B-1 battezzato "Italia". (Paolo Miana)

L'aereo, battezzato *Italia*, era partito il 23 giugno 1922 da Sesto S. Giovanni per un viaggio organizzato di concerto con i Ministeri della Guerra e degli Esteri che avrebbe dovuto toccare Udine, Zagabria, Belgrado, Sofia, Costantinopoli, Mosca, Berlino, Vienna, Venezia, Bologna e Roma.²⁹ L'*Aerobus*, come pure era stato chiamato sulla stampa, era accompagnato con compiti di staffetta da D'Urso, che con la SPSAI aveva ulteriormente arricchito la propria esperienza di volo sulle rotte del Levante.³⁰ Il Breda era arrivato nella capitale bulgara il 15 luglio ed il giorno dopo le due macchine si erano levate per esibirsi durante i festeggiamenti in loro onore, ma un guasto aveva costretto D'Urso a tentare un atterraggio d'emergenza fuori campo, riportando lesioni tali da causarne la morte poche ore dopo.³¹ Complice pure l'avaria di un propulsore, la disgrazia pose sostanzialmente fine all'impresa e Umberto Collarini, già pilota del Gruppo Sperimentale e futuro Capo di Gabinetto della Presidenza della Repubblica dal luglio 1946 al 15 maggio 1948, dalle pagine della *Stampa* dichiarava che «Proba-

29 «La partenza degli aerei italiani per la crociera aerea internazionale», *La Stampa*, 24 giugno 1922, p. 5.

30 Ritaglio di giornale, probabilmente di un numero della *Gazzetta dell'Aviazione* dell'estate 1921, copia in archivio autore.

31 «La morte del pilota D'Urso a Sofia», *Corriere della Sera*, 17 luglio 1922 p. 4.

bilmente l'apparecchio 'Italia B.1' giungerà a Costantinopoli dopo aver subito le opportune riparazioni ad un motore, nel momento istesso in cui le due signore e i due giornalisti facenti parte della carovana aerea si imbarcheranno sull'Adria per ritornare in Italia. La caduta del pilota Mario D'Urso avendo privato la crociera di un apparecchio ed avendo determinata una lunga sosta, ha imposto che i soli elementi tecnici indispensabili proseguano il loro viaggio attraverso l'Europa». ³² In qualche modo la previsione dell'arrivo in Turchia si avverò, anche se ad ulteriore riprova delle costanti difficoltà del presente studio non siamo in grado di definire con maggiore precisione quanto accadde. La macchina nel maggio 1923 fu costretta ad atterrare a Edirne per un guasto e donata all'aviazione turca. Ultimati i lavori con l'aiuto di due tecnici, il pilota e progettista Vecihi la portò il 7 giugno a Smirne, ma per la mancanza di parti di ricambio fu presto messa a terra e mai presa ufficialmente in carico. ³³

Per terminare questa breve e sicuramente non esaustiva disamina sugli aerei italiani nei cieli del Levante occorrerà citare la del tutto fortuita presenza di caccia Ansaldo A.1 Balilla fra le fila dell'aviazione navale ellenica. La Marina greca durante la guerra godeva di una sostanziale superiorità su quella turca, potendo esercitare senza eccessivi contrasti quel blocco navale che gli avversari tentavano di eludere per rifornirsi dei materiali necessari alle operazioni, né il ricorso a navi battenti bandiere di altri paesi fermava ispezioni ed eventuali confische per carichi giudicati di contrabbando, malgrado le vibrante proteste di governi quali quello italiano o francese. ³⁴

Sulla scorta di informazioni giunte dalla comunità ellenica di Rodi, nella primavera 1921 l'incrociatore protetto *Elli* intercettò nell'Egeo il vapore *Nafcrattusa* confiscando 8 Balilla che furono presto portati sul campo di Tatoi, non lontano da Atene, e tre delle macchine furono avviate nel marzo 1923 sul fronte dell'Euro, in Tracia, senza però che fosse possibile impiegarle prima del cessate il fuoco. Per quanto giudicati bisognosi di un pilotaggio attento e piuttosto prони alle piantate di motore per inconvenienti ai magneti, i caccia Ansaldo furono apprezzati dagli aviatori ellenici per la loro manovrabilità, ma l'inaffidabilità dei propulsori e la mancanza di parti di rispetto portò alla loro radiazione alla fine del 1923. ³⁵

32 Umberto Collamarini, «Una crociera aerea interrotta», *La Stampa*, 31 luglio 1922.

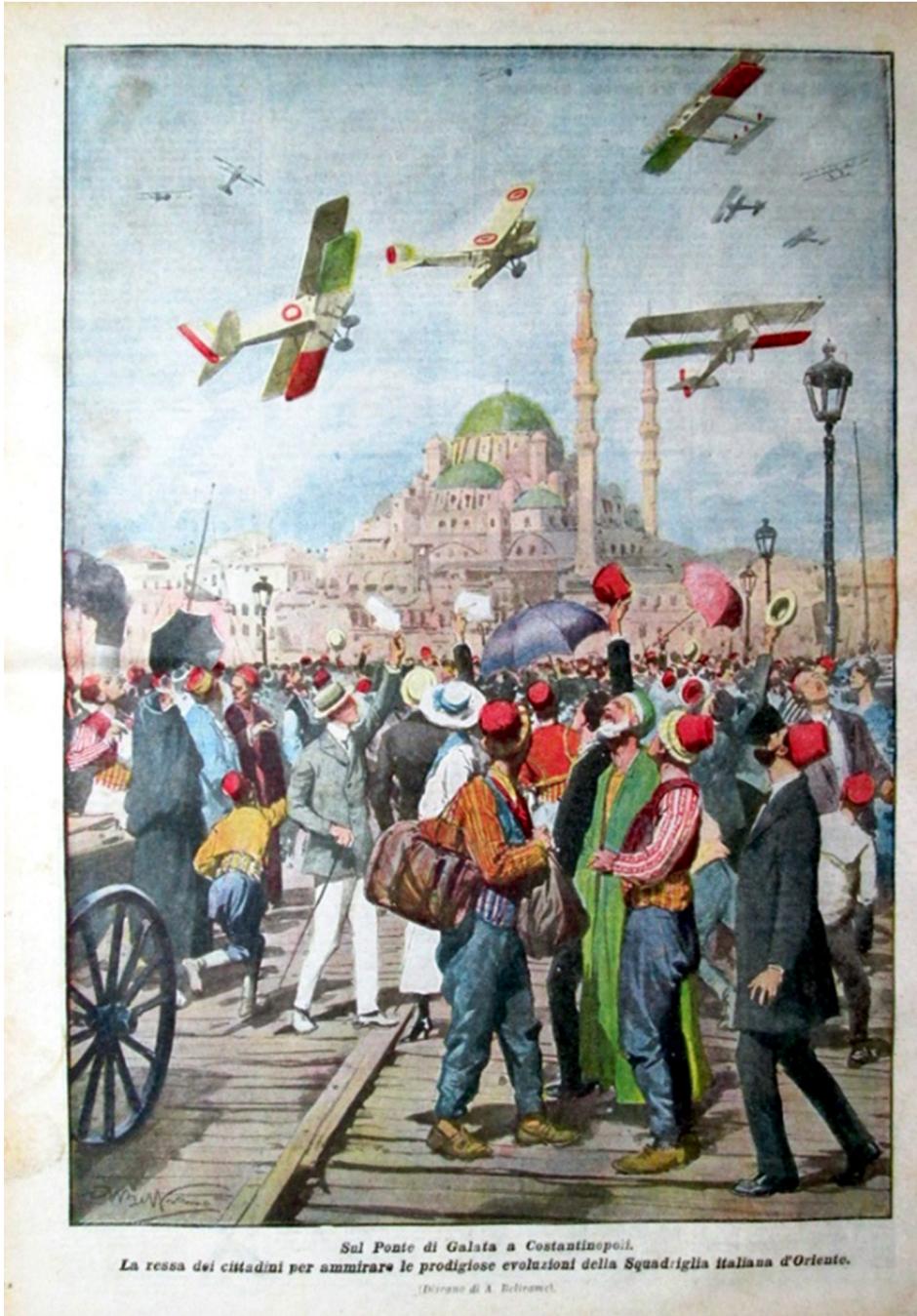
33 Ole Nikolajsen, «Turkish Military Aircraft Since 1912», cit.

34 Serhat Güvenç & Dilek Barlas, «Atatürk's Navy: Determinants of Turkish Naval Policy, 1923–38», *Journal of Strategic Studies*, Vol. 26, 2003, no. 1, pp. 1-35.

35 Gianni Cattaneo, «Prendete quei Balilla!», *Aerofan* n. 92, gennaio-marzo 2005, pp. 2-5. La cessione non compariva in Gregory Alegi, *Ansaldo A.1 Balilla*, Berkhamsted, Albatros Publications, 2001.

Tirando le somme delle esportazioni aeronautica italiane nella regione, non può non balzare all'occhio come i maggiori successi, peraltro molto limitati nel numero delle macchine, siano stati dovuti alle iniziative di soggetti il cui obiettivo non andava oltre un immediato ritorno finanziario. Mentre l'importanza del ruolo del Levante veniva discussa e pubblicamente esaltata in Italia con abbondanza di argomenti e motivazioni che non di rado ribadivano il ruolo storicamente svolto nella regione, al di là dei buoni intendimenti falli a livello centrale una comprensione delle potenzialità che una più oculata azione nel campo delle forniture aeronautiche sarebbe stata in grado di esprimere, come fattore di penetrazione politica, militare ed economica in un'area di grande importanza geopolitica nel quadro di nuovi assetti generati dalla Grande Guerra. A parziale spiegazione possono essere addotti fattori fra i quali la peculiare situazione interna del paese, le discussioni sulla funzione e sulla dipendenza organica dell'aviazione militare,³⁶ le ristrettezze di mezzi, in specie se paragonate alle forze messe in campo dai concorrenti sia in termini economici che politici, ma il panorama offerto è quello di risorse scarse, sostegno altalenante e carenza di una visione strategica di lungo termine che permettesse di delineare un percorso su cui operare, magari perseguendo una linea di condotta tesa a creare almeno una rete di contatti e fiducia, da sfruttare come eventuale base di partenza nel caso future circostanze di carattere militare o politico prestassero occasione.

³⁶ Gregory Alegi, *La storia dell'Aeronautica Militare. La nascita*, Aviator Edizioni, Roma, 2015, pp. 99-119.



Italia e Afghanistan fra le due guerre mondiali

Roma, Kabul e un piccolo “grande gioco”

di Gianluca Pastori

Sin dalla sua costituzione, il Regno d'Italia ha mostrato un vivo interesse nei confronti dell'Asia. In tempi diversi, questo interesse ha assunto forme diverse. In maniera ricorrente, la *leadership* del Paese si è imbarcata in sforzi più o meno credibili di espansione coloniale; più frequentemente, ha cercato – con risultati variabili – di consolidare i suoi rapporti diplomatici con i vari poteri locali. Nel 1866, per esempio, lo stesso anno della Terza guerra d'indipendenza, il governo italiano negoziava un trattato di commercio e di navigazione con la Cina che avrebbe aperto la strada alla più ambiziosa acquisizione della concessione di Tientsin (Tianjin), ottenuta 1901 dopo la partecipazione di un contingente nazionale alla soppressione della rivolta dei Boxer¹.

In un'ottica geopolitica, questi sforzi (così come la politica coloniale italiana nel suo insieme) portano a benefici piuttosto limitati. Privo di un quadro generale di riferimento, l'attivismo in Asia e in Africa è spesso deludente, mentre gli scarsi risultati concorrono a dare forza a un piccolo ma rumoroso movimento nazionalista. Ciò spiega in parte la “fame di colonie” che emerge periodicamente nel dibattito pubblico e, in una certa misura, le rigidità dalla posizione nazionale alla conferenza di pace di Parigi (1919). Spiega inoltre perché, negli anni successivi, l'Italia si sia imbarcata in una politica estera non priva di avventurismi, che avrebbe trasformato il suo ruolo di attore tendenzialmente stabilizzante l'ordine internazionale in quello di attore fortemente revisionista.

Il fascismo e l'Asia fra le due guerre mondiali

In questo campo, le scelte del fascismo non si sarebbero allontanate completamente dalle precedenti direttrici liberali, di cui avrebbero, anzi, ampliato portata e ambizioni, arricchendole inoltre di un “sapore” in qualche modo distintivo. L'enfasi fascista sulla ‘romanità’ dell'Italia si accompagnava quasi naturalmente al

1 G. Tucci, *Italia e Oriente*, Milano, 1949 (rist. a cura di F. D'Aurelli, Roma, 2005); una breve sintesi dei rapporti diplomatici con l'Estremo oriente (risalenti, in alcuni casi, al periodo preunitario) è in A. Francioni, *Il trattato italo-cinese del 1866 nelle carte dell'ammiraglio Arminjon*, Siena, 2003.

riferimento a una più ampia dimensione imperiale. Era il compimento delle attese della Nazione, nella promessa di una nuova e più alta fase storica, basata sulla retorica della “Grande Italia” e sulla ridefinizione del profilo del Paese in una nuova dimensione ‘vitalistica’, in parte artificiosa, in parte mitizzata². Tuttavia, sebbene l’Africa e il Mediterraneo godessero uno statuto speciale, le ambizioni nazionali erano più ampie e articolate. In un *memorandum* del 31 marzo 1940, lo stesso Mussolini afferma che:

«I nostri obiettivi si compendiano in questa affermazione: libertà sui mari, finestra sull’Oceano. L’Italia non sarà veramente una Nazione siano a quando avrà a sbarre alla sua prigionia mediterranea la Corsica, Biserta e Malta, e a muro della stessa prigionia Gibilterra e Suez. Risolto il problema delle frontiere terrestri, l’Italia, se vuole essere una potenza veramente mondiale, deve risolvere il problema delle sue frontiere marittime»³.

In queste parole, l’espansione oltreoceano appare il principale obiettivo nazionale e il controllo sul Mediterraneo (ancora dominato dalla presenza britannica e francese) la sua necessaria premessa. Anche per questo l’Italia guarda all’Asia con un’attenzione particolare. Da parte loro, i movimenti del nazionalismo asiatico (in particolare le varie anime del movimento nazionale indiano) appaiono sensibili sia all’esperienza storica italiana (in particolare a quella risorgimentale) sia alle scelte politiche del Paese, sebbene con alcune riserve, specialmente dopo che la conquista dell’Etiopia e le ambiguità della politica fascista verso il mondo arabo non lo sposteranno a tutti gli effetti – agli occhi di questi interlocutori – nel novero delle potenze imperialiste⁴.

Negli anni, questo senso di mutua simpatia avrebbe trovato riflesso nel campo delle relazioni bilaterali permettendo a Roma di svolgere un ruolo spesso superiore al suo reale peso geopolitico. Tra le due guerre mondiali, la diplomazia

2 E. Gentile, *La Grande Italia. Il mito della nazione nel XX secolo*, Roma - Bari, 2006.

3 Cit. in R. De Felice, *Mussolini il Duce*, vol. II, *Lo Stato totalitario, 1936-1940*, Torino, 1981, pp. 772-75 (774). Sulla “lunga durata” di queste visioni cfr. G. Rumi, «Il “Fascismo delle origini” e i problemi di politica estera», *Il Movimento di Liberazione in Italia*, n. 75, 1964, pp. 3-29. Sull’interesse di lungo periodo di Mussolini per l’Asia cfr. anche R. De Felice, *Il fascismo e l’Oriente. Arabi, ebrei e indiani nella politica di Mussolini*, Bologna, 1988.

4 I rapporti fra Risorgimento e nazionalismo asiatico sono ampiamente analizzati in G. Borsa, P. Beonio Brocchieri (cur.), *Garibaldi, Mazzini e il Risorgimento nel risveglio dell’Asia e dell’Africa*, Milano, 1984; sull’India cfr. spec. pp. 147-285; sui rapporti italo-indiani fra Otto e Novecento cfr., per tutti, M. Prayer, *In Search of an Entente. India and Italy from the 19. to the 20. Century: A Survey*, New Delhi, 1994; un caso studio sul periodo in esame è in Id., «Internazionalismo e nazionalismo culturale. Gli intellettuali bengalesi e l’Italia negli anni Venti e Trenta», *Rivista degli Studi Orientali*, vol. 69 (1996), suppl. n. 1.

culturale contribuisce a consolidare i rapporti esistenti, mentre l'emergere di comuni sentimenti anti-britannici nella seconda metà degli anni Trenta spiana la via a un'attiva cooperazione politica sia con i (pochi) Stati indipendenti sia con i più accesi *leader* nazionalisti. Durante il primo conflitto mondiale, le dimensioni e la debolezza del *Raj* avevano spinto i suoi rivali a cercare di indebolirne le aree periferiche. Fra il 1915 e il 1916, per esempio, la missione Hentig-Niedermeyer aveva invano tentato di trasformare la difficile neutralità dell'Afghanistan di Habibullah Khan (r. 1901-19) in aperto sostegno alle ambizioni tedesche⁵. Insieme alla missione di Wilhelm Wassmuss e Georg von Kanitz in Persia, il suo scopo era inoltre quello di diffondere l'instabilità in una regione estesa dal Golfo all'India settentrionale considerata fondamentale per lo sforzo bellico nemico. Allo stesso modo, durante il secondo conflitto mondiale, Germania e Italia avrebbero cercato ripetutamente di alimentare il malcontento afgano, di mobilitare le tribù per destabilizzare alcune aree periferiche come il Baluchistan e la North-West Frontier Province (NWFP) e di consolidare i legami politici e militari con le frange più radicali del movimento nazionalista indiano, come il Forward Bloc del *Netaji* Subhas Chandra Bose⁶.

Primo Stato occidentale a stipulare, il 3 giugno 1921, un accordo per lo scambio di missioni diplomatiche permanenti con il nuovo Afghanistan indipendente, l'Italia instaurò con l'emiro e poi re (1926) modernizzatore Amānullāh Khān (1892-1960) una proficua collaborazione, con la stipulazione di un trattato di commercio e programmi di assistenza tecnico-economica e di penetrazione culturale e commerciale. Nel 1922 una missione mineraria presieduta dall'ingegnere Ferrari esplorò l'Afghānistān settentrionale, seguita nell'ottobre 1923 da 50 ingegneri, medici e architetti guidati da Gastone Tanzi e Giuseppe Mazzoli. Costoro furono però rimpatriati nel 1925 a seguito di vari incidenti coi locali culminati con l'esecuzione, da parte delle autorità afgane, dell'ingegnere Dario Piperno, reo di aver ucciso un gendarme afgano⁷. Altri accordi sullo scambio di studenti

5 Sulla vicende della missione Hentig-Niedermeyer cfr. J. Stewart, *The Kaiser's Mission to Kabul. A Secret Expedition to Afghanistan in World War I*, London, 2014; sulla più ampia strategia di destabilizzazione tedesca delle posizioni britanniche cfr. D. M. McKale, *War by Revolution: Germany and Great Britain in the Middle East in the Era of World War I*, Kent, OH, 1998.

6 Sulla politica fascista verso il movimento nazionale indiano cfr., per tutti, De Felice, *Il fascismo e l'Oriente*, cit., pp. 187-241 (per l'analisi) e pp. 335-49 (per i documenti); sul nazionalismo indiano e i suoi rapporti con l'Asse durante la Seconda guerra mondiale cfr. M. Hauner, *India in Axis Strategy. German, Japan, and Indian Nationalists in the Second World War*, Stuttgart, 1981.

7 Antonino Pagliaro, Virginia Vacca e Michele Gortani, «Afghānistān», *Enciclopedia Italiana*, 1929. Gastone Tanzi, *Viaggio in Afghanistan*, Milano, Mondadori, 1931. May Schinasi, «Italiae-Afghanistan, 1921-1941», *Annali dell'Università degli studi di Napoli*

(inclusi 25 allievi afgani nell'Accademia aeronautica di Caserta) furono stipulati nella tappa romana del viaggio ufficiale di Amānullāh in Europa (1927-28). La rivolta di Jalalabad e l'abdicazione di Amānullāh [poi rifugiato a Roma, creando periodici attriti con Londra e Kabul] portarono però nel 1929 alla chiusura dell'ambasciata. Questa fu riaperta nel 1931 sotto il regno del generale Muhammad Nadir Shah, assassinato nel 1933 e succeduto dal figlio Muhammad Zahir Shah [1917-2007, deposto nel 1973 mentre era in visita in Italia]. Nel 1935 Gino Mancoli, funzionario del ministero delle Finanze, fu incaricato della riforma del settore tributario, ma le relazioni italo-afgane peggiorarono a causa della guerra italo-etioptica, vista da Kabul come un pericoloso precedente che avrebbe potuto giustificare analoghe iniziative inglesi o russe contro l'Afghanistan. La cooperazione riprese tuttavia grazie al nuovo ambasciatore Piero Quaroni (1898-1971), rimasto a Kabul dal 1936 al 1944, con la realizzazione di strade, dighe e altre infrastrutture, estendendosi al campo militare (riorganizzazione dell'esercito, corsi per piloti e specialisti e fornitura di autoblindo Lancia 1ZM, carri leggeri CV-35 (rimasti operativi fino ai primi anni 60) e 24 aerei (16 biplani da osservazione IMAM Ro.37bis, 6 addestratori Breda Ba.25 e 2 aerei acrobatici Ba.28)⁸.

La cooperazione con Roma, come con Berlino e Mosca, è però condizionata dalla geopolitica: epicentro del grande gioco, l'Afghanistan deve comunque mantenere un rapporto non troppo conflittuale con le autorità dell'India britannica, quest'ultima, che si realizza, fra l'altro, proprio attraverso la ricerca di una relazione privilegiata con Roma e con Berlino. Sfuggire alla stretta delle Potenze confinanti è un elemento strutturale della politica estera afgana. Non caso, questa esigenza è percepita anche a livello regionale, ambito nel quale la firma, nel 1937, del trattato di non aggressione di Saadabad con Turchia, Iran e Iraq (trattato di cui proprio Zahir Shah è il promotore) è forse il risultato più importante.

'L'Orientale', 1988, 1991. Mohammad Attar Abkenar, *Resistance to the Government in Afghanistan's Modern History. A Case-Study Approach*, tesi di dottorato, Ferrara, 2012-14. Roberta Bin, *Amanullah Khan e le Relazioni Internazionali con l'Italia*, tesi di laurea, Ca' Foscari, 2013-14.

8 Vedi qui l'articolo di Alegi.

Uno dei 6 CV-35 italiani trovati dagli americani in Afghanistan. Furono mantenuti in servizio sino agli anni 60 alcuni riarmati con MG sovietiche da 12,7 mm (WWII gear in Afghan Use: Part III, Tanks)



La Frontiera e il problema della sicurezza

Tra il 1897 e il 1918, le influenze pan-islamiche e la percezione, a vari livelli, della natura antagonista della politica britannica soprattutto verso le popolazioni pashtun concorrono nel mantenere i confini nordoccidentali del *Raj* (la “Frontiera”) in uno stato di turbolenza semipermanente. Lo stesso *mix* di fattori opera nelle aree limitrofe, che nello stesso periodo si dimostrano ugualmente turbolente. Nella primavera del 1893, ad esempio, le truppe britanniche avevano lasciato il Makran, regione costiera del Baluchistan, insieme a tutto il personale civile, i registri e il tesoro, ripristinando le funzioni di controllo in capo al rappresentante (*naib*) del Khan di Kalat. Nel 1898, tuttavia, una nuova esplosione di violenza costringe le autorità centrali a inviare nuove truppe e, nei mesi successivi, a ridisegnare l’architettura istituzionale della regione, con la nomina di un *nawab*, il reclutamento di nuove forze tribali e la distribuzione di più cospicui finanziamenti. Nel 1906, i disordini del Makarn si estendono, tuttavia, agli altipiani di Jhalawan (una delle principali *division* di Kalat), mentre il complesso di milizie locali messo faticosamente in piedi nei quindici anni precedenti si riconfermava incapace di fare fronte a una situazione di diffuso disordine⁹.

Questa serie pressoché continua di ribellioni è una delle maggiori fonti di

⁹ Su queste vicende cfr., in sintesi, G. Pastori, «The impact of the British policy on the institutional system of the khanate of Kalat (North-West India, 1870-1914)», in A. Biagini, G. Motta (cur.) *Empires and Nations from the Eighteenth to the Twentieth Century*, Newcastle upon Tyne, 2014, II, pp. 3-11.

preoccupazione per le autorità britanniche in India fra la fine del XIX secolo e la Seconda guerra mondiale e il timore che desta supera di molto quello per una (peraltro improbabile) minaccia esterna. Mantenere “la legge e l’ordine” lungo la Frontiera è, inoltre, oneroso. La “grande rivolta pashtun” del 1897-98, per esempio, interessa una fascia di territorio montagnoso al confine con l’Afghanistan lunga 600 miglia e larga 200. Per reprimerla, occorre uno sforzo che dura quasi un anno; tuttavia, dopo il termine delle “major combat operations” una difficile pacificazione è raggiunta solo fra il 1901 e il 1902¹⁰. Nell’agosto 1897, le forze regolari impegnate nelle operazioni ammontano a circa 30.000 uomini e in novembre a circa 70.000, su una forza totale di circa 219.000¹¹. La campagna contro Afridi, Orakzai e Chamkani (ottobre-dicembre 1897) assorbe circa 35.000 regolari e 20.000 ausiliari. Fra il dicembre 1897 e il dicembre 1899, le truppe britanniche devono inoltre presidiare lo strategico passo Khyber, il cui sbocco meridionale si trova nella valle di Tirah e che era stato sino allora presidiato da reparti tribali¹². L’impatto di tutto sulle risorse militari è evidente. Secondo il Segretario alla guerra, Lord Lansdowne, le truppe impegnate erano «far and away the largest that any British Commander has ever had under him on the service, and more

10 Un resoconto coevo della “grande rivolta pashtun” è in H. Woosnam Mills, *The Pathan Revolt in North West India*, Lahore, 1897; cfr. anche *The Rising on the North-West Frontier*, Allahabad, 1898. Più recentemente cfr. M. Barthorp, *The Frontier Ablaze: The North-West Frontier Rising, 1897-98*, London, 1996. Sul lungo elenco delle rivolte della NWFP cfr., fra gli altri, J. G. Elliott, *The Frontier 1839-1947. The Story of the North-West Frontier of India*, London, 1968, M. Barthorp, *Afghan Wars and the North-West Frontier 1839-1947*, London, 2002, e J. Stewart, *The Savage Border. A History of the North West Frontier*, Sutton, 2007.

11 La cifra di 70.000 uomini è attribuita a Lord Lansdowne (T. W. L. Newton, *Lord Lansdowne: A Biography*, London, 1929). La cifra varia, comunque, in maniera considerevole da fonte a fonte. L’ampiamente citato lavoro di K. M. L. Saxena [*The Military System of India (1850-1900)*, New Delhi, 1974, pp. 268-69], per esempio, parla di 59.000 regolari più 4.000 uomini delle Imperial Service Troops. Sulla consistenza totale del dispositivo militare indiano fra la fine del XIX e l’inizio del XX secolo cfr. T. A. Heathcote, *The Army of British India*, in D. G. Chandler, I. Beckett (cur.), *The Oxford History of the British Army*, Oxford, 1996, pp. 362-84; cfr. anche *The Army in India and its Evolution. Including an Account of the Establishment of the Royal Air Force in India*, Calcutta, 1924, spec. app. VI.

12 Sulla campagna di Tirah cfr. L. James, *The Indian Frontier War. Being an Account of the Mohmund and Tirah Expeditions 1897*, London, 1898; cfr. anche L. J. Shadwell, *Lockhart’s Advance through Tirah*, London - Calcutta, 1898, e H. D. Hutchinson, *The Campaign in Tirah 1897-1898. An Account of the Expedition against the Orakzais and Afridis under General Sir William Lockhart, Based (by Permission) on Letters Contributed to ‘The Times’*, London - New York, 1898. Un’analisi recente dell’esperienza è in T. R. Moreman, *The Army in India and the Development of Frontier Warfare, 1849-1947*, Basingstoke, 1998, pp. 68 ss.

than double what Marlborough had at any time in Flanders or what Wellington had in the Peninsula or at Waterloo»¹³.

Anche le implicazioni politiche erano importanti. Dopo anni di dibattiti faticosi (e spesso accesi) sul modo migliore per gestire i rapporti con le tribù della Frontiera, l'esperienza della "grande rivolta" accelera il processo che porta all'istituzione della NWFP come entità politica separata sotto un *Agent to the Governor General and Chief Commissioner* direttamente dipendente, per tutte le questioni politiche, dal *Foreign department* del governo dell'India (1901). Dal punto di vista amministrativo, ciò significa la sottrazione del controllo sulla "fascia tribale"¹⁴ alle autorità del Punjab (cui era stata assoggettata dopo la sua occupazione in seguito alla Seconda guerra Sikh, nel 1848-49) e la sua fusione con i *settled districts* di Peshawar, Hazara, Kohat, la parte trans-indica dei distretti di Bannu e Dera Ismail Khan e le *political agencies* di Swat, Dir e Chitral. Ciò significava anche la definizione di uno speciale regime giuridico e amministrativo per i c.d. "territori transfrontalieri" (i territori estesi oltre i *settled districts*), basato sul primato delle consuetudini e sul ruolo-chiave dei funzionari locali in campo politico, militare e giudiziario (*Frontier Crimes Regulation*, 1901). L'obiettivo era trasformare la regione, da fonte costante d'instabilità, in cuscinetto che isolasse i *settled districts* dalle incursioni delle tribù afgane. Allo stesso tempo, il nuovo assetto doveva liberare le truppe dai compiti *constabulary* (trasferiti alla leva tribale) e ridistribuirle, nel quadro più ampio di una rimodulazione del dispositivo militare britannico, in un piccolo numero di grossi presidi disposti strategicamente sul territorio.

La minaccia della sovversione

A causa dei loro potenziali effetti sulla stabilità dell'India, le ribellioni interne hanno spesso attratto l'attenzione delle Potenze interessate a indebolire l'Impero britannico nel suo possedimento più vitale e vulnerabile. In ottica britannica, la storia del "grande gioco" è, in larga misura, la storia degli sforzi russi per scatenare un'imponente insurrezione in un'India mal difesa attraverso l'applicazione di una pressione crescente ai suoi confini. La volontà di contrastare i (presunti) tentativi di sfruttare l'Afghanistan come testa di ponte per diffondere il malcontento in India stanno dietro le due sfortunate guerre del 1838-41 e 1878-80. La stessa paura, la cui radici risalgono all'alleanza di Finckenstein (1807), ispira la

¹³ Newton, *Lord Lansdowne*, cit., p. 162.

¹⁴ La "fascia tribale" (*tribal belt*) comprendeva le quattro *political agencies* di Khyber, Kurram, Tochi e Wana; con l'istituzione della NWFP, le ultime due sarebbero state rinominate, rispettivamente, North e South Waziristan.

politica verso la Persia e spiega in parte lo scoppio della guerra anglo-persiana nel 1856-57 e la successiva striscia d'intervento diplomatici. Come accennato, durante la Prima guerra mondiale, inviati tedeschi entrano in Afghanistan per cercare di legare l'*amir* a un nuovo trattato di amicizia e, al contempo, per alimentare il malcontento politico e religioso nel khanato di Kalat e nella NWFP¹⁵. Subito dopo la fine del conflitto, la Terza guerra anglo-afgana scoppia in parte per gli sforzi di Kabul di sfruttare il malcontento delle tribù trans-frontaliere e per ottenere vantaggi territoriali e politici a spese del *Raj*. Tuttavia, è fra la fine degli anni Trenta e l'inizio dei Quaranta (soprattutto alla vigilia e durante la Seconda guerra mondiale) che le Potenze dell'Asse esercitano il loro sforzo più consistente per manipolare il malessere locale al fine di indebolire le posizioni britanniche in India.

Fra l'altro, sulla Frontiera, Germania e Italia operano attivamente per alimentare la ribellione di Mirza Ali Khan, il Faqir di Ipi, nel Waziristan settentrionale, e per orientarne l'azione a sostegno ai loro obiettivi bellici¹⁶. La ribellione di Mirza Ali Khan era iniziata nel 1936, a causa di rancori occasionali (l'opposizione al verdetto riguardante il presunto rapimento e la conversione forzata di una ragazza indù minorenni, il c.d. "Islam Bibi affair") e si era trasformata in guerriglia su larga scala dopo l'appello al *jihad* lanciato alla fine dell'anno dallo stesso Mirza Ali Khan. Il numero reale dei *mujaheddin* è difficile da valutare; le fonti indicano una cifra compresa fra i 4.000 e gli oltre 10.000 uomini. Alla fine del 1937, è ormai chiaro come gli sforzi per inchiodare Mirza Ali Khan o limitare gli effetti delle sue incursioni siano stati, sostanzialmente, infruttuosi.

«Quando nel dicembre 1937 quasi 40.000 truppe britanniche e indiane tornano nei loro quartieri, la situazione non è migliore di quella che era stata all'inizio della campagna, dodici mesi prima»¹⁷. Né la campagna aerea né quella terrestre erano riuscite a contenere la rivolta; né i tentativi di indurre Mirza Ali Khan a lasciare la regione avevano ottenuto migliore risultato. Anche se non disponeva ancora dal sostegno tedesco e italiano, il Faqir poteva contare, infatti, sulla posizione ambigua delle autorità afgane e sulla collaborazione delle tribù waziri sui due lati del confine indo-afgano, tribù cui egli appartiene per nascita e che, da

15 Cfr., *supra*, nota (5). Sugli effetti della missione Hentig-Niedermeyer in Baluchistan cfr. M. Axmann, *Back to the Future. The Khanate of Kalat and the Genesis of Baluch Nationalism 1915-1955*, Oxford, 2009, pp. 47 ss.

16 Sul Faqir di Ipi cfr. M. Hauner, «One Man against the Empire: The Faqir of Ipi and the British in Central Asia on the Eve of and during the Second World War», *Journal of Contemporary History*, vol. 16 (1981), n. 1, pp. 183-212; sulla fase iniziale della rivolta cfr. A. Warren, *Waziristan, the Faqir of Ipi, and the Indian Army. The North-West Frontier Revolt of 1936-37*, Oxford, 2000.

17 Hauner, *One Man against the Empire*, cit., p. 192.

tempo, ne riconoscevano le credenziali religiose¹⁸.

Nel 1938, la legazione italiana a Kabul monitorava attentamente le attività di Mirza Ali Khan e le loro ricadute sulla posizione britannica in India. Dopo il periodo turbolento seguito all'abdicazione di Amanullah Khan (r. 1919-29), la parentesi di Inayatullah e di Habibullah Kalakani (Bacha-i Saqao) e l'ascesa al potere e l'assassinio di Mohammed Nadir Shah (r. 1929-33), con Zahir Shah (r. 1933-73), l'Afghanistan era impegnato a mantenere un attento equilibrio fra il potente vicino britannico e le pressioni dell'Asse. Negli anni precedenti, Italia e Germania avevano condotto un'aggressiva azione di penetrazione tecnico-economica, riuscendo a costruire nel Paese quella che è stata definita «un'infrastruttura sovversiva di conquista»¹⁹. Opinione diffusa era che – nonostante le assicurazioni date alle autorità britanniche – Zahir Shah non avesse alcun vero controllo sulle tribù di confine che vivevano sotto la sua giurisdizione. L'abdicazione di Amanullah e le vicende che l'avevano favorita avevano indebolito il potere centrale e gettato l'Afghanistan in uno stato d'instabilità diffusa. I partigiani del sovrano deposto (che all'epoca viveva a Roma sotto l'occhio vigile del governo²⁰) si opponevano al suo successore, mentre le tribù erano riuscite a rafforzare la loro autonomia sfruttando le spaccature delle autorità centrali e il loro rapporto ambiguo con quelle indiane. Nonostante i rapporti bilaterali fossero formalmente cordiali, le autorità afgane avevano, infatti, più di un legame con il Faqir di Ipi, mentre le loro controparti britanniche avevano più di un legame con i ribelli che si opponevano al governo di Zahir Shah.

La vera posta in gioco era il futuro dei rapporti anglo-afgane e la possibilità di rimodellarli su nuove basi. Questa possibilità si legava da un lato all'allentamento della presa di Londra sull'India, dall'altro al consolidamento della posizione sovietica in Asia centrale. Nell'agosto 1919, il trattato di Rawalpindi aveva posto fine alla Terza guerra afgana (maggio-agosto 1919) riportando Kabul alla piena indipendenza. Il trattato anglo-afgano del 1921 aveva riaffermato le disposizioni del trattato di Rawalpindi ma non era stato in grado né di forgiare l'auspicata “vera amicizia” tra i Paesi né (più realisticamente) di dissipare la loro mutua diffidenza. Il governo indiano non era pronto a rinunciare alla sua politica di penetrazione strisciante nelle aree tribali, anche se era sempre più riluttante a imporla con la forza. Dal canto loro, le autorità afgane, per quanto contrarie alle

18 *Mad Mullahs, Opportunists, and Family Connections: The Violent Pashtun Cycle*, Williamsburgh, PA, 2009; cfr. anche S. Haroon, *Frontier of Faith. Islam in the Indo-Afghan Borderlands*, New York, 2007, spec. pp. 166 ss.

19 M. L. Hauner, «Afghanistan between the Great Powers, 1838-1945», *International Journal of Middle Eastern Studies*, vol. 14 (1982), n. 4, pp. 481-99 (483).

20 L. Monzali, *Un re afgano in esilio a Roma: Amanullah e l'Afghanistan nella politica estera italiana, 1919-1943*, Firenze, 2012.

disposizioni territoriali contenute nell'accordo che aveva fissato il confine lungo la c.d. "linea Durand" (1893), sarebbero state più che liete di avere con l'India britannica normali relazioni di buon vicinato. Forse, nei limiti della sovranità meramente nominale che avevano su di loro, erano anche pronte a sollecitare le tribù ad agire con moderazione. In ogni caso, secondo gli osservatori italiani, gli inglesi avrebbero potuto raggiungere i loro obiettivi solo se avessero limitato la loro azione nelle aree tribali a una lenta e graduale opera di civilizzazione, portata avanti contando più sull'oro che sulle armi.

L'Italia e il Faqir

In questa prospettiva, non sorprende che la legazione a Kabul abbia sostenuto, direttamente e indirettamente, Mirza Ali Khan e la sua insurrezione. Su questo punto, la stampa inglese e indiana contemporanea era piuttosto esplicita: «[a]lcuni affermavano che l'incredibile capacità del Faqir di scatenare a piacimento i suoi *lashkar* fosse in gran parte dovuta al fatto di ricevere denaro e armi dall'Italia. Il 16 aprile 1937, per esempio, il *Daily Herald* titolava in prima pagina che 'Mussolini sta dietro la rivolta nella NWFP'»²¹. La presenza tedesca era altrettanto temuta e suscitava simili preoccupazioni. Nel 1938, ad esempio, il ministro britannico a Kabul, sir William Kerr Fraser-Tytler, scrive: «[i]n any war involving Great Britain and Germany, the latter would certainly attempt to make use of Afghanistan [...] to harass the Frontier [...] and to tie up as much as possible of Army and Air Force in India»²². Nella primavera del 1937, pur respingendo le voci che circolavano su armi tedesche fornire al Faqir, lo stesso ministro affermava che il suo omologo italiano (l'allora ministro Pietro Quaroni) «usava metodi privi di scrupoli per diffondere una propaganda anti-britannica estremamente bellicosa fra i suoi ospiti indiani»²³. Durante la Prima guerra mondiale, le autorità britanniche in India avevano potuto comprare la lealtà afgana fornendo generosi sussidi che Kabul avrebbe in seguito rimborsato in base alle disposizioni del trattato di Rawalpindi. Durante la Seconda guerra mondiale, la situazione era, tuttavia, più complessa, almeno fino al giugno del 1941, quando l'avvio dell'operazione *Barbarossa* avrebbe spazzato via ogni timore che Mosca e Kabul potessero portare avanti un'azione comune contro l'India a vantaggio della Germania.

Mentre, da un punto di vista diplomatico, i rapporti con Zahir Shah erano più rilassati che con i suoi predecessori, la mancanza di controllo di Kabul sulla peri-

21 Hauner, *One Man against the Empire*, cit., p. 192

22 Cit. in Hauner, *Afghanistan between the Great Powers*, cit., p. 483.

23 Cit. in Hauner, *One Man against the Empire*, cit., p. 192. Sugli anni afgani di Pietro Quaroni cfr., L. Monzali, «Pietro Quaroni e l'Afghanistan», *Nuova Storia Contemporanea*, vol. 18 (2014), n. 1, pp. 109-22.

feria era preoccupante. I forti sentimenti nazionalisti, diffusi anche nella Corte e nel governo, erano un altro elemento che minava la neutralità afgana. Il supporto principale su cui le autorità britanniche potevano contare era il profondo conservatorismo di alcuni elementi della Corte, come il Primo Ministro (*Sadr-i Azam*) e lo zio del re, Mohammed Hashim Khan (1885-1953). Tuttavia, anche in questo caso, il suo atteggiamento non era necessariamente prodotto di sentimenti filo-britannici. Secondo i ricordi di Quaroni:

«Hashim Khan non era filo-inglese: era soltanto convinto [...] che l'Inghilterra, in India, rappresentasse [...] il conservatorismo, che con lei sarebbe caduta l'ultima possibile barriera contro queste terribili idee nuove»²⁴. Questa intrinseca ambiguità spiana la strada alle manovre italo-tedesche e offre loro alcune opportunità. Scrive Quaroni: «eravamo in guerra contro l'Inghilterra: cercavamo i ribelli, perché nemici di Londra, e i ribelli cercavano noi». L'«idea» era di «vedere se non fosse [stato] possibile sfruttare un po', ai fini nostri, questo materiale turbolento che stava là sottomano [...] Magari non cose enormi: un po' di agitazione per obbligare gli inglesi a tenere là un po' di soldati»²⁵.

Il problema maggiore era il denaro. Le carte dell'Archivio storico del Ministero Affari Esteri - Direzione Generale per gli Affari Politici, sostengono quest'affermazione, fornendo le prove sia del nuovo attivismo italiano in tempo di guerra che dei limiti dello sforzo finanziario che l'Italia stava intraprendendo.

Questi dati confermano l'affermazione di Milan Hauner (basata su fonti dell'*intelligence* britannica) che fosse Quaroni, «e non il suo collega tedesco [all'epoca il ministro Hans Pilger], lo spirito guida nello stabilire un contatto diretto con il Faqir di Ipi»²⁶. Degno di nota, una rivalità profonda opponeva la politica italiana e tedesca in Afghanistan. Lo *Schema di lavoro per l'India*, redatto nell'aprile 1941 dal Ministero degli Affari Esteri, poneva la questione in modo esplicito.

«E' [...] indispensabile e urgente attuare un piano di azione politico e militare che renda l'India il più che possibile inutilizzabile militarmente e politicamente per gli scopi britannici e che tenda, al limite, a fare cadere il dominio britannico in India [...] E' opportuno che questo lavoro che questo lavoro sia svolto in Italia [...] L'urgenza dell'attuazione di questo lavoro è data anche dalla necessità di non lasciarsi precedere dall'altro alleato dell'Asse»²⁷.

24 P. Quaroni, *Il mondo di un ambasciatore*, Milano, 1965, p. 132.

25 *Ivi*, risp. pp. 104 e 121.

26 Hauner, *One Man against the Empire*, cit., p. 197.

27 De Felice, *Il fascismo e l'Oriente*, cit., pp. 335-40 (335).

Questa rivalità, unita al sentimento di frustrazione che emerge ancora nelle sue memorie, potrebbe spiegare un passaggio in una lettera di Quaroni a Renato Prunas (allora Direttore generale per gli affari transoceanici presso il Ministero degli Affari Esteri) del 9 aprile 1941. Nella lettera, Quaroni osserva come – nel trattare con Mirza Ali Khan, che era in contatto con la legazione italiana dal 1939 – il punto principale fossero i soldi. «Tieni presente che i tedeschi sono anche loro disposti a pagare, anzi fino ad ora ho ricevuto più solidi da Berlino che da Roma: siccome i contatti con le tribù li ho io, e loro non hanno mezzi per procurarseli è per le nostre mani che debbono passare; a me non importa niente che i soldi vengano dall'Italia, dalla Germania o dal Giappone, purché li abbia e possa fare quello che vedo si può fare»²⁸.

Obiettivo di questo piano era «intensifica[re] e allarga[re] la guerriglia antiinglese delle tribù della frontiera indo-afgana estendendola a tutte le tribù oltre a quella dei Vazir». Secondo le (alquanto ottimistiche) stime del ministero degli Esteri, circa 250.000 guerriglieri avrebbero potuto così impegnare «come nel 1919, più di 100.000 soldati anglo-indiani». Inoltre, «l'estensione di questa guerra della frontiera» avrebbe incoraggiato «l'intensificazione del movimento politico e lo sviluppo di quello rivoluzionario all'interno dell'India. Occorrerà perciò, per raggiungere tale scopo, mettere a disposizioni maggiori mezzi finanziari di quello che è stato fatto finora, per dar modo al fahiro di Ipi di estendere la sua azione a tutte le tribù». Le proposte elaborate prevedevano inoltre di dotare il Faqir di attrezzature tecniche, radio, cifrari, binocoli, mezzi e materie prime per produrre bombe ed esplosivi, mitragliatrici, armi antiaeree, ecc. e di «qualche tecnico militare italiano per la fabbricazione, l'impiego e la manutenzione delle armi e dei mezzi tecnici e per istruire in ciò gli elementi nativi»²⁹. Apparentemente, il progetto vedeva Mirza Ali Khan, in costante contatto radio con Roma e le tribù ribelli, come il perno di un'ampia rete pro-Asse legata al movimento nazionalista indiano; un quadro piuttosto irrealistico, date le dinamiche sociali e politiche delle frontiere nord-occidentali indiane nella prima metà del XX secolo. Ironicamente, la stampa anglo-indiana aveva tratteggiato uno scenario simile pochi anni prima, al culmine dei timori per i possibili effetti della penetrazione italiana e tedesca in Afghanistan.

28 Quaroni a Prunas, 9.4.1941/XIX, Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri, Direzione Generale Affari Politici [ASMAE, DGAP], Busta 8, Fasc. 1.

29 Tutti gli estratti sono da *Schema di lavoro per l'India*, cit., p. 337.

Considerazioni conclusive

In ogni caso, i risultati sarebbero stati piuttosto deludenti. Nonostante il sostegno ottenuto a livello politico e militare, le risorse sarebbero rimaste sempre troppo poche per alimentare un programma tanto ambizioso. Visioni confliggenti all'interno del ministero, rivalità fra le armi e i servizi, problemi logistici e una pressoché cronica mancanza di fondi avrebbero ritardato l'attuazione del piano, mentre a Roma Amanullah e il suo *entourage* premevano attivamente per rafforzare il loro ruolo di unici rappresentanti dei sentimenti anti-britannici del popolo afgano. L'atteggiamento di Mirza Ali Khan era altrettanto frustrante. «Secondo Quraoni [sic], il sant'uomo del Waziristan aveva idee abbastanza precise delle sue esigenze [...] 25.000 [Afgхани?] pagati ogni due mesi per mantenere la pentola in ebollizione e il doppio se l'azione delle tribù doveva essere estesa ad altre aree. In caso di sollevazione generale della Frontiera, la somma doveva essere triplicata, senza contare le forniture di armi e munizioni che il Faqir chiedeva con urgenza»³⁰. Anche gli effetti della mobilitazione del Faqir non avrebbero soddisfatto le attese. Mirza Ali Khan avrebbe raccolto qualche informazione attraverso la rete dei suoi affiliati (alcuni parte dell'amministrazione afgana), diffuso propaganda filo-italiana fra il clero locale e in Baluchistan e affidato ai suoi uomini qualche azione di sabotaggio. Nel 1943, dopo l'armistizio, lo stesso Quaroni avrebbe confermato tali fatti alle autorità britanniche, affermando che, a causa delle procrastinazioni di Roma e di Berlino, solo nel marzo 1941 il primo pagamento era stato approvato: troppo tardi – a suo avviso – per servire allo sforzo bellico dell'Asse³¹.

Vale infine la pena di notare come, in questa fase, il Waziristan fosse un teatro marginale non solo rispetto alle vicende del secondo conflitto mondiale, ma anche rispetto alle esigenze effettive della sicurezza indiana. Le cifre sulla forza e all'armamento delle tribù transfrontaliere della NWFP (con l'esclusione del Chitral), aggiornate al 1° aprile 1940, parlano di circa 414.000 combattenti con circa 233.562 fucili o carabine a retrocarica; le stesse cifre, riferite al Baluchistan e aggiornate al 1° aprile 1941, parlano di poco più di 100.000 uomini e di circa 18.000 fucili³². Tuttavia, i *lashkar* di Mirza Ali Khan, probabilmente, non superarono mai il migliaio uomini, con poche armi moderne e una capacità operativa limitata³³. Nonostante gli sforzi del Faqir, gli appelli alle tribù musulmane mancarono il loro obiettivo principale, soprattutto a causa dell'incapacità di queste

30 Syed Waqar Ali Shah, *German Activities in NWFP (1914-45)*, 22.5.2006, online al sito khyber.org.

31 Hauner, *One Man against the Empire*, cit., p. 206.

32 *Ivi*, p. 187.

33 *Ivi*, p. 184.



L'Ambasciatore a Kabul Pietro Quaroni su un carro armato italiano venduto all'Afghanistan

ultime di aggregarsi per una causa comune e sotto una guida unitaria. Gli sforzi di Mirza Ali di collegare la sua rivolta al più ampio movimento nazionalista indiano appellandosi a Jawaharlal Nehru si sarebbero rivelati altrettanto infruttuosi. Dal 1940 al 1947, il Waziristan e la maggior parte della Frontiera rimasero relativamente calmi e Londra poté dirottare la maggior parte del suo sforzo militare verso teatri più importanti³⁴. Il presidio del territorio era affidato essenzialmente alle guarnigioni o alle truppe di seconda linea. I distretti di Razmak, Wana e Bannu furono presidiati da truppe solo in parte addestrate (anche queste se subirono alcuni rovesci e persero in più occasioni uomini ed equipaggiamento) e nel 1944 un comitato guidato dal tenente generale sir Francis Tucker si sarebbe spinto a raccomandare un ritorno al Piano Curzon, con il ritiro di tutte le forze regolari dalle aree tribali e il loro ritorno all'interno del confine amministrativo³⁵.

³⁴ Barthorp, *Afghan Wars...*, cit., p. 175.

³⁵ *Ivi*, pp. 176-77.

Un'opportunità non colta

Le Missioni Militari Aeronautiche in Medio Oriente (1936-40).

di Gregory Alegi

Introduzione

Tra le due guerre mondiali l'aviazione fu una misura cruciale di progresso e una metafora dell'importanza, vera o presunta, dei paesi protagonisti di imprese, primati e grandi voli. Ciò portò l'Italia, che quel clima respirò a pieno, a stringere una rete di rapporti sempre più intensi e approfonditi con paesi stranieri, interessati a informarsi sull'aviazione italiana, ad acquistare materiali aeronautici e a inviare allievi nelle scuole italiane, in molti casi spingendosi sino ad attivare collaborazioni strutturate attraverso l'invio di missioni militari aeronautiche italiane. Tra il 1933 e il 1942, i paesi coinvolti furono almeno 46.¹ Benché il fenomeno sia poco studiato, un'analisi anche sommaria della distribuzione geografica e qualitativa di questi rapporti fornisce una chiave di lettura diversa dalla parziale e distorsiva ottica commerciale.²

Esclusi rapporti occasionali con Stati Uniti e Sudafrica, metà degli altri (22) riguardano l'Europa, un quarto (12) l'America Latina e un quinto (9) la direttrice Egitto-Giappone. Se in Europa la caratteristica principale fu con poche eccezioni quella del buon vicinato e per l'America Latina pesava molto la presenza di forti comunità italiane, il gruppo asiatico costituiva un ampliamento della sfera d'interesse e un'oggettiva sfida alla Gran Bretagna, la potenza allora dominante in quell'area geografica. L'intensità con la quale lo sguardo si rivolgeva verso l'Oriente, nel suo senso più vasto, emerge prepotente dall'analisi dei contenuti di queste relazioni: dei 9 paesi, sei ospitarono missioni italiane, tre si relazionarono in tutte le modalità sopra descritte, e altrettanti in tre su quattro; il solo Siam si

1 Seguiamo la lista proposta da Vincenzo Lioy in «Cinquantennio dell'aviazione italiana», *Rivista Aeronautica*, 35 n. 3 (marzo 1959), p. 447, integrata con dati tratti da Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche, «Riepilogo materiale aeronautico esportato», 2 settembre 1943, copia in archivio Giancarlo Garello. Per il periodo precedente mancano studi organici; per la sola caccia si può ancora utilmente utilizzare Roberto Gentili, *L'aviazione da caccia italiana 1918-1939*, Firenze, Edizioni Aeronautiche Italiane, 1982, II, pp. 113-135.

2 Rari gli studi sull'effettivo contenuto e dinamica dei rapporti aeronautici.

limitò a una visita per valutare il Fiat CR.32³. Lo sfruttamento dell'Aeronautica come strumento di politica estera scontò i limiti generali del Paese in termini di risorse economiche, livelli tecnologici e continuità d'azione, caratterizzandosi quindi come un insieme di momenti più o meno fortunati o brillanti privi di un disegno unitario.

Tra esportazioni, diplomazia e influenza

Nel primo dopoguerra l'industria aeronautica mondiale cercò di sostituire le enormi commesse belliche che le avevano consentito di nascere e di produrre oltre 195.000 velivoli, di cui oltre 12.000 in Italia. In assenza di un mercato civile, per il quale mancavano le precondizioni anche solo tecniche, ciò portò alla ricerca di potenziali mercati non serviti da aziende locali. Esclusa dai mercati dominati da Francia e Gran Bretagna, l'industria italiana dovette rivolgersi essenzialmente all'America Latina e agli stati successori degli imperi asburgico e russo.

In questa fase necessariamente avventurosa e incerta, che coincise tanto con la ristrutturazione per riduzione dell'industria aeronautica nazionale quanto col complesso percorso decisionale sull'indipendenza dell'Aeronautica, sarebbe stato certamente utopico immaginare di espandere l'influenza italiana attraverso il mezzo aereo. Il principale obiettivo politico dello Stato sembra piuttosto essere stato quello di vendere gli ingenti quantitativi di residuati bellici, senza alcun coordinamento coi tentativi delle industrie di vendere apparecchi di nuova produzione. In Argentina come in Polonia, ciò si tradusse in una sorta di concorrenza o intralcio reciproco, avvertito con particolare fastidio dall'industria.⁴ Da questo confuso periodo emerse, comunque, la consapevolezza dell'opportunità di creare la figura dell'addetto aeronautico, separandola da quella dell'addetto militare. Alla metà degli anni Trenta per limitare il rischio di una concorrenza fratricida sui mercati esteri, si giunse infine alla costituzione del Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche (CIEA, ma anche noto come Aerocons, la sua abbreviazione telegrafica). Più che coordinare gli sforzi per aggiudicarsi le commesse, il Consorzio nato nel 1937 cercò di ripartire gli ordini nell'interesse delle aziende italiane anziché dei clienti. Nel caso afgano, una lettera intercettata che il Consorzio cercava di vendere aerei che «aveva sulla spalle»;⁵ in quello cileno, le cattive condizioni in cui fu consegnato il materiale fecero dire a un pilota locale

3 Il pilota Sawuk Rakdham visitò tra l'altro il 4° Stormo a Gorizia il 25 marzo 1938. Cfr. online.asso4stormo.it.

4 Alegi, *Ansaldo A.1 Balilla*, Berkhamsted, Albatros Publications, 2001, pp. 10-11; Id., *Ansaldo SVA 9/10*, Berkhamsted, Albatros Publications, 2007, pp. 9-10.

5 Alegi, *Il ritorno dei Romeo*, Roma, Edizioni Rivista Aeronautica, 2012, p. 37.

che «se i Breda 65 saranno consegnati come i Nardi voi non venderete più nel Cile nemmeno una bicicletta.»⁶ Le frequenti lagnanze dei clienti suggeriscono insomma la mancata vigilanza sulla qualità dei prodotti, con potenziali ripercussioni anche sulle aziende non coinvolte.

Qualcosa cambiò con il superamento della fase emergenziale e, in particolare, con l'arrivo di Italo Balbo al vertice politico dell'Aeronautica, prima come sottosegretario (1926-29) e poi come ministro (1929-1933).⁷ La promozione in Italia e all'estero dell'immagine della forza armata si tradusse in un aiuto alle esportazioni, che nel 1930-31 passarono dalla «cessione di qualche apparecchio e di qualche motore» a commesse per circa 60 milioni di lire.⁸ La rivendicazione del successo commerciale nascondeva però l'interesse di Balbo verso un uso dell'Aeronautica in chiave politica, anche attraverso operazioni in violazione degli accordi di pace, come la vendita di aerei militari all'Ungheria. Valore esplicitamente politico ebbe l'addestramento clandestino in Italia di un primo nucleo di piloti tedeschi nel 1934, al quale si sarebbe dovuta accompagnare la vendita di caccia per la nascente Luftwaffe.⁹ Proprio la clandestinità permetteva a tali operazioni di coesistere con quelle ufficiali, altrettanto politiche, come la fornitura di caccia e bombardieri all'Austria nel periodo post-Dollfuss e pre-*Anschluss*.¹⁰

Come per ogni altro aspetto della politica militare italiana, anche le esportazioni aeronautiche erano subordinate alla visione del ministero della Guerra, cioè dell'Esercito, al quale legge e consuetudine demandavano compiti che avrebbero dovuto essere interforze.¹¹ La procedura in vigore alla metà degli anni Trenta prevedeva un primo filtro da parte del ministero della Guerra, che trasmetteva ogni proposta ai dicasteri dell'Aeronautica, delle Corporazioni, degli Scambi e valute, al Commissariato per le Fabbricazioni di Guerra, allo Stato Maggiore Generale (peraltro retto ininterrottamente dall'Esercito fino al 1972) e al Servizio Informazioni Militari (che non è chiaro se si coordinasse o meno con il Servizio

6 Giancarlo Garelo, *Breda 65 e aviazione d'assalto*, Roma, Dell'Ateneo e Bizzarri, 1980, p. 179.

7 Leopoldo Nuti, "Italo Balbo e la politica estera fascista", in Carlo Maria Santoro (a cura di), *Balbo. Aviazione e potere aereo*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica, 1998.

8 Italo Balbo, «La conquista dell'aria e la Crociera atlantica», ora in Id., *Sette anni di politica aeronautica*, Milano, Mondadori, 1936, p. 183.

9 Gregory Alegi, "Balbo e il riarmo clandestino tedesco. Un episodio segreto della collaborazione italo-tedesca", *Storia Contemporanea*, aprile 1992, pp. 305-317.

10 Per i caccia Fiat CR.32, R. Gentili, cit., p. 131; per i Ca.133 Gregory Alegi, *Caproni Ca.133*, Torino, La Bancarella Aeronautica, 2005 e Id., "Tonin". *Le tre vite di Antonio Chiodi*, Firenze, Logisma, 2004, p.85.

11 Alberto Borgiotti e Cesare Gori, *Il Savoia Marchetti S.M.79 Sparviero 1935-1945*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica, 1984, p. 228, nota 19.

Informazioni Aeronautiche, interessato direttamente dal proprio ministero).

Le esportazioni, che in altri paesi consentirono all'industria di supplire alla debolezza del mercato interno, furono viste in Italia come fonte di valuta pregiata o di materie prime di difficile approvvigionamento, ovvero come rischio di distrarre risorse dal già impegnativo sforzo per le guerre in corso: un atteggiamento forse comprensibile alla luce delle ristrettezze economiche causate dal sovrapporsi di spese militari e sanzioni internazionali.¹² Benché di rado si conoscano le considerazioni dei singoli dicasteri, gli elementi noti consentono di tratteggiare con sufficiente approssimazione le posizioni più rappresentative. Scontato l'assenso dell'Aeronautica, dal quale la proposta era probabilmente originata, con annesse valutazioni preliminari. Il Ministero degli Scambi e Valute mirava a massimizzare le entrate, imponendo sovrapprezzi sulle condizioni nazionali e condizioni di pagamento non manifestamente irragionevoli ma spesso difficili per le modeste economie degli acquirenti.¹³ Mettere in risalto i potenziali vantaggi politici ricadeva dunque sul ministero degli Esteri, e per esso sulla sensibilità dell'ambasciatore di turno. Nel caso dell'Afghanistan, p. es., Pietro Quaroni si spinse fino a raccomandare, in chiave più di quieto vivere che di corruzione competitiva, di pagare gli esponenti governativi.¹⁴ La decisione finale spettava comunque al ministero della Guerra, e per esso al suo capo di Gabinetto, la cui posizione poteva però essere superata attraverso Mussolini, che in quel periodo era tuttavia titolare di tutti i dicasteri militari.

Verso l'Oriente

Subito dopo la grande guerra, aerei e piloti italiani si affacciarono a Oriente con voli di grande difficoltà tecnica ma al di fuori di un vero disegno geo-politico mirato a costruire o rafforzare una posizione italiana sulla *Rimland*.

Il primo e più celebre di questi *raid* è senz'altro il cosiddetto volo Roma-Tokio, concepito nel marzo 1919 da Gabriele D'Annunzio sotto la suggestione del poeta giapponese Harukici Shimoi.¹⁵ L'iniziativa fu appoggiata, comprese le

12 Per il caso di scuola della produzione degli SM.81 per la guerra d'Etiopia, cfr. Alegi, «Una guerra, tanti aerei e poco tempo. L'Ufficio Speciale Produzione S.81 e il mancato rinnovamento dell'industria e della tecnologia aeronautica italiana (1935-1936)», in Valerio Polidori (cur.), *Nihil impossibile volanti*, suppl. ad *Ali Antiche* 109 (settembre 2015), pp. 3-32.

13 Borgiotti-Gori, *cit.*, p. 220. Per gli S.79 iracheni fu chiesto un sovrapprezzo del 25%, ma per i Ro.37 afgani fu accordato uno sconto del 10% sul listino R. Aeronautica.

14 G. Alegi, *Il ritorno*, *cit.*, p.31; Paolo Varriale, «Ai margini del grande gioco», *Rivista Aeronautica*, 68, n. 5-6 (2006).

15 Domenico Ludovico, *Aviatori italiani da Roma a Tokio nel 1920*, Milano, Etas Kompass, 1970; Valentina Ferrarin, *Arturo Ferrarin "il Moro"*, Egida, Vicenza, 1994; Alegi, «Ol-

spese, dal governo nella speranza di distogliere l'attenzione di D'Annunzio dalle tensioni politiche del dopoguerra. Furono quindi ordinati dieci biplani Ansaldo SVA 10 biposto modificati con autonomia di otto ore di volo, ed a fine agosto la Direzione Generale di Aeronautica iniziò a spedire in Asia aerei e motori di ricambio. Il progetto prevedeva di coprire 17.000 chilometri in 23 tappe nell'arco di 12 giorni. Alla squadriglia SVA si erano intanto aggiunti quattro bombardieri Caproni di tre tipi diversi e alcuni Ansaldo A.5 come "staffette" per la rotta, trasformando il volo in pattuglia – di per sé una novità assoluta in quell'epoca di imprese individuali – in una spettacolare impresa collettiva. Il 12 settembre D'Annunzio entrò a Fiume, alla testa di duemila soldati, ma la sua rinuncia formale all'impresa giunse solo il 3 gennaio 1920. Per non perdere la faccia, il governo andò avanti ugualmente. I plurimotori partirono da Centocelle tra l'8 gennaio e il 2 febbraio 1920, seguiti il 14 febbraio da due normali SVA 9 pilotati da Arturo Ferrarin e da Guido Masiero, chiamati all'ultimo momento a sostituire gli A.5. L'11 marzo partì la squadriglia di SVA 10. La spedizione fu perseguitata dalla sfortuna, che fermò uno ad uno i titolari, per ultimo il capitano Ferruccio Ranza, asso con 17 vittorie in combattimento, che non riuscì a ripartire da Calcutta. Gli unici a completare il percorso furono così gli SVA "staffetta", che giunsero a Tokio dopo 14 avventurose settimane di atterraggi in pantani e campi da polo, tiro di fucileria da parte di guerriglieri sparsi un po' ovunque, guasti continui a motori e radiatori, neve ad Aleppo (Siria), tempeste di sabbia in Iran, monsoni in India, cambi di velivolo e persino, per Masiero, alcuni tratti in treno per raggiungere la tappa successiva e prendere uno SVA sostitutivo. Il 31 maggio i due equipaggi – perché sui due biplani viaggiavano anche i motoristi Gino Cappannini e Roberto Maretto – giunsero a Tokio accolti da ben 200.000 persone. Pur segnando il primo viaggio aereo tra l'Europa e il Giappone, il volo non ebbe particolare seguito politico o industriale.

Ancora più impegnativo fu il *raid* di 55.000 km effettuato in solitario dal ten. col. Francesco De Pinedo (1890-1933) nell'aprile-novembre 1925 attraverso Medio Oriente, Asia, Australia e Giappone.¹⁶ Partiti da Sesto Calende il 20 aprile con un idrovolante SIAI S.16ter sostanzialmente di serie (salvo il motore Lorraine 12EB da 450 CV in luogo del 12Db da 410 CV), De Pinedo e il motorista Ernesto Campanelli (1891-1944) ricevettero attestazioni di simpatia lungo l'intero percorso, e accoglienze trionfali a Roma, dove l'idro ammarò il 7 novem-

tre Vienna. Gabriele D'Annunzio tra letteratura e potere aereo», in Romain H. Rainero e Stefano B. Galli (cur.), *L'Italia e la «grande vigilia». Gabriele D'Annunzio nella politica italiana*, Milano, FrancoAngeli, 2006; Id., *Ansaldo SVA 9/10*, Berkhamsted, Albatros Productions, 2007.

16 Francesco De Pinedo, *Un volo di 55.000 chilometri*, Mondadori, Milano, 2926; Ovidio Ferrante, *Francesco De Pinedo*, Milano, Mursia, 2005.

bre sul Tevere, all'altezza dell'attuale Palazzo Marina. Anche in questo caso, alle avventure talvolta rocambolesche e all'indubbia dimostrazione di robustezza della macchina non seguirono particolari sviluppi politici.

Una terza impresa sportiva verso l'Estremo Oriente fu compiuta nel 1930 da Francis Lombardi(1897-1983), un ex asso della caccia in quel momento impegnato in un'intensa attività promozionale del piccolo biposto da turismo Fiat AS.1.¹⁷ Dopo un primo volo Roma-Mogadiscio (12-18 febbraio, compresa la tappa Tobruk-Massaua di ben 2.700 km), il 13 luglio successivo Lombardi, accompagnato dal motorista Gino Cappannini, partì da Vercelli per Tokio, raggiungendola in appena otto giorni, percorrendo ogni giorno circa 1.300 km. Seguì una quarta impresa, compiuta da tre AS.2, fu il periplo dell'Africa di 28.900 km tra il 28 ottobre 1930 e il 9 gennaio 1931.

Anni dopo, il Giappone acquistò dall'Italia 82 bombardieri Fiat BR.20, anche in questo caso al di fuori di un particolare schema politico. Dal gennaio 1938 i bimotori – indicati localmente come I-Shiki Tipo 100 – furono spediti da Genova in Corea. Da qui si portarono in volo in Cina, dove le forze nipponiche si battevano da tempo contro quelle cinesi. Assegnati al 98° e 12° Sentai del 7° Hikoden, i bombardieri entrarono in azione il 5 agosto 1938. Il loro servizio fu intenso ma breve: pur venendo impiegati persino contro le forze sovietiche (giugno 1939), furono presto sostituiti da velivoli di produzione giapponese e destinati all'addestramento. A conferma del prevalere degli interessi industriali di breve periodo, la vendita al Giappone non aprì la strada a una penetrazione commerciale nel paese, la cui industria era sotto molti versi più avanzata di quella italiana, ma compromise il rapporto con la Cina, che offriva ben altre prospettive di sviluppo.

Verso la Rimland

«Lungi dal recedere davanti all'ambizioso progetto, cedevamo alla tentazione di allargarne i confini. Allorché il piroscifo ci sbarcò tra le folle deliranti della Penisola, l'itinerario della Crociera del Decennale era già fissato nella carta e comprendeva, né più né meno, il giro del mondo: Mediterraneo, Golfo Persico, India, Cina, Giappone, Isole Curili, Kamciatka [sic], Isole Aleutine, Alaska, California, Panama, Florida, New York, Terranova, Irlanda, Italia.»¹⁸

17 Francis Lombardi, *Tre raid del 1930*, Vercelli, Tip. Gallo, 1980, pp. 27-52; AA.VV., *Francis Lombardi*, Vercelli, Aero Club Marilla Rigazio, 1993, pp. 38-44; Giorgio Evangelisti, *Una vita in gioco*, Firenze, Olimpia, 1993, pp. 59-76.

18 Italo Balbo, *La centuria alata*, Milano, Mondadori, 1933, p. 16; Ranieri Cupini, *Cieli e mari*, Milano, Mursia, 1973, pp. 177-178. Balbo aveva annunciato l'idea «dell'impresa dell'anno X [...] degna delle superbe tradizioni dell'Aviazione italiana» alla Camera dei



Alle parole con le quali Italo Balbo raccontò la genesi della crociera del Decennale, concepita nel gennaio 1931, subito dopo il successo della pur soffer-tissima crociera Italia-Brasile, si può far risalire – in via simbolico-metaforica – il primo affacciarsi organizzato dell’Aeronautica italiana sulla *Rimland*. Nel maggio-novembre 1931 il capitano Enea Silvio Recagno (1900-36) esplorò Aleutine e Kamčatka, giungendo a identificare l’isola di Attu come possibile tappa per la crociera.¹⁹ Il programma saltò per l’esplosione del conflitto cino-giapponese, una guerra che oggi si definirebbe “asimmetrica” tra esercito regolare e guerriglia. «In queste condizioni vi erano ben poche speranze che la vertenza finisse presto: vi era invece la certezza che una grossa squadra militare italiana di velivoli da bombardamento marino, sia pure disarmati e in missione ultra pacifica, avrebbe finito per suscitare sospetti e malumori dall’una e dall’altra parte e non avrebbe comunque ottenuto quell’assistenza che si presentava invece indispensabile.»

Negli anni precedenti, alcune di queste zone erano già state oggetto di frammentarie presenze aeronautiche italiane;²⁰ per pura coincidenza, nel giro di pochi

Deputati il 29 aprile 1931, senza però indicare il percorso allo studio. cfr. I. Balbo, «La conquista», cit., p. 113.

19 I. Balbo, *Centuria*, pp. 22-23.

20 Notizie solo frammentarie si hanno sulle presenze precedenti, compresa la vendita allo Yemen di alcuni SAML S.2, i cui resti sono stati recuperati negli anni Novanta da ricercatori

anni gli aerei italiani avrebbero operato in diversi punti di quella rotta, in modo del tutto diverso e con finalità più politiche che celebrative. L'impegno maggiore e più ambizioso fu quello in Cina, dal 1933 al 1937, descritto altrove in questo volume;²¹ quelli in Egitto, Iran e Siria si limitarono all'addestramento in Italia di piloti, probabilmente in piccolissimo numero, ed il Siam si contentò di una visita senza particolari conseguenze. Ben diversa ampiezza e importanza ebbero le missioni militari aeronautiche in Arabia Saudita, Afghanistan e Iraq, che saldandosi con altre iniziative politico-militari si inserivano nel quadro più generale di una strategia volta a disturbare l'asse di comunicazione tra la Gran Bretagna e l'India.

I primi contatti aeronautici tra l'Italia e il regno dell'Hegiaz, lo stato che aveva unificato la penisola araba sotto re Abdul Aziz ibn Saud, risalgono al 1932.²² Sebbene nel paese, che sarebbe presto diventato noto come Arabia Saudita, esistessero allora una manciata di aerei, gestiti dall'istruttore russo Najdenov, il principe Feisal era molto appassionato di volo. La richiesta di inviare allievi arabi presso l'Accademia Aeronautica trovò accoglienza positiva, ma non ebbe seguito per la decisione, a sua volta peraltro naufragata, di inviarli in Turchia per «maggiore facilità di lingua e affinità di costumi». Sei allievi piloti, selezionati non senza difficoltà, giunsero in Italia nel 1934 e frequentarono la Scuola Centrale di Pilotaggio di Grottaglie, dove il 2 giugno 1935 almeno un primo allievo poteva effettuare il decollo solista. In settembre i sauditi, ormai sottotendenti, furono avviati prima ad Aviano e poi a Foggia per conseguire il brevetto militare, più avanzato. Nel febbraio-marzo frequentarono a Orbetello un corso di volo strumentale presso il 31° Stormo, erede delle trasvolate balbiane, mentre Salik Alim, il più promettente del gruppo, seguì un corso di manutenzione presso la Scuola Specialisti di Capua. Tra marzo-maggio 1936 i piloti rientrarono in Arabia Saudita. I primi frutti del rapporto che si andava costruendo tra i due paesi videro già in occasione del voto della Società delle Nazioni per applicare contro l'Italia le sanzioni per l'invasione dell'Etiopia, quando l'Arabia Saudita si mantenne strettamente neutrale. Nel marzo 1936 un ufficiale del SIM, il ten. col. Giovanni Tavazzani (alias «ragionier Giovanni Scuri»), ebbe col sovrano tre colloqui riservati dai quali emerse il vantaggio psicologico dato dal vittorioso andamento delle operazioni in Etiopia, anche come dimostrazione della possibilità di sfidare con successo l'Inghilterra. Punti di partenza dell'argomentare di

tedeschi. Testimonianza di Holger Steinle.

21 Giancarlo Garello, «Ciano e gli aerei», in questo tesso Quaderno.

22 Sulla missione in Arabia Saudita cfr. Alegi, *Ali sul deserto*, Roma, SMA, 1994 e fonti ivi citate. Per il contesto, cfr. R. E. G. Davies, *Saudia: An Illustrated History of the Largest Airline in the Middle East*, McLean, Paladwr Press, 1995; Matteo Pizzigallo, *La diplomazia dell'amicizia*, Napoli, ESI, 2000; Ronald Stuart-Paul, *The Royal Saudi Air Force*, Londra, Stacey International/BAE Systems, 2001.

Tavazzani erano la «convergenza degli interessi italiani e sauditi verso la eliminazione della egemonia che attualmente domina sui paesi arabi» e l'«interesse italiano alla realizzazione del progetto del re Ibn Saud per la federazione dei paesi arabi sotto la sua direzione». Secondo Tavazzani il sovrano «si dimostrò molto sensibile alle argomentazioni politiche e gli piacquero e convenne nelle argomentazioni militari facendole anzi sue», anticipando che avrebbe inviato all'Italia una richiesta di assistenza «chiedendo dieci aeroplani sotto forma di dono politico per costituire il primo nucleo dell'aviazione saudita.» Già il 26 marzo Tavazzani telegrafava di aver concluso un accordo per la fornitura a titolo oneroso di cinque bombardieri adattabili ad usi civili, tre aerei scuola e due da trasporto. Nel giro di quattro giorni, il sottosegretario all'Aeronautica Giuseppe Valle diede la propria approvazione di massima.

Per battere il ferro faticosamente riscaldato e fermare la «insidiosa e persistente propaganda di alcune legazioni estere», l'Italia stabilì di donare tre biplani da addestramento Caproni Ca.100 (inviati in maggio per mare, da Napoli a Gedda via Massaua) e tre trimotori da trasporto Ca.101 (il primo dei quali giunto in volo nel novembre 1936, seguito da due altri nel marzo 1937).²³ Già il 22-23 agosto 1936 la scuola colse un importante successo effettuando il primo sorvolo della Mecca: cinque piloti arabi decollati da Gedda sorvolarono uno ad uno la città santa, lanciandovi manifestini di propaganda aeronautica. L'attività proseguì mescolando addestramento (reso difficile dai problemi di lingua), manifestazioni e persino dimostrazioni con a bordo membri della famiglia del re, dal fratello al principe ereditario, la costruzione a Gedda di un hangar (pure donato e montato in loco, nonché pavimentato a fine 1937). Superando varie resistenze di Najdenov e altri, i piloti addestrati dagli italiani volarono inoltre su aerei non appartenenti alla Missione. Ogni avvicendamento dei capi missione – prima il cap. Renato Ciccu, molto apprezzato, poi il ten. col. Tempesti, rimpatriato per malattia, quindi il ten. col. Renato Ciancio e infine il maggiore Luigi Gori Savellini – si traduceva nella necessità di ricreare rapporti che, in quella società, erano essenzialmente personali. A fine 1938 Gori Savellini ottenne un lungo colloquio con il ministro Suleiman, riuscendo a fargli visitare l'aeroporto costruito dagli italiani a Gedda. Sentendosi incoraggiato, Gori Savellini gli propose di riunire tutti i mezzi e il personale dell'aeronautica saudita «agli ordini diretti del Capo di questa missione», che avrebbe mantenuto contatti diretti con il ministro delle forze armate, e di attrezzare la scuola per ricevere 30 allievi piloti, sotto la direzione di Gori Savellini in divisa saudita. Pochi mesi dopo, il governo decise

23 A puro titolo di curiosità, in Arabia Saudita era attivo il controverso Harry St John ("Jack") Philby, padre della celebre spia sovietica Kim ma in questo contesto soprattutto consigliere di re Ibn Saud, antisemita e collaboratore dei servizi segreti tedeschi. Cfr. Elizabeth Monroe, *Philby of Arabia*, New York, Pitman, 1973.

però di andare in direzione opposta, dimostrando la fragilità del cospicuo successo, che forse in realtà non era mai davvero esistito.

Per quanto riguarda l'Afghanistan, sembra che il paese avesse inviato 25 allievi a Caserta già alla fine degli anni Venti, cui seguirono nel 1934 contatti per l'acquisto di velivoli, senza esito.²⁴ Nel 1936 la richiesta fu articolata in un piano decennale comprendente squadriglie di caccia e bombardieri leggeri, un'officina e una scuola di volo a Kabul, assistiti da una Missione Militare Aeronautica e preceduti dall'addestramento di piloti in Italia. Il ministero degli Esteri valutò positivamente la richiesta, in chiave antibritannica, mentre i ministeri economici valutarono negativamente la solvibilità del paese, tanto povero quanto arretrato. L'*impasse* fu superata per intervento diretto di Mussolini, spianando la strada per l'acquisto in agosto di 16 biplani da osservazione IMAM Ro.37bis, di 6 addestratori Breda Ba.25 e di 2 aerei acrobatici Ba.28, con pagamento diluito in cinque rate, più corsi in Italia per piloti e specialisti. L'Afghanistan chiese la consegna in volo attraverso l'Iran, ma l'Italia preferì inviarli via nave a Karachi, dove giunsero nel gennaio 1938 per intraprendere quindi un avventuroso viaggio in camion attraverso il Khyber Pass. Mentre l'ambasciatore Quaroni puntava all'esclusiva nell'organizzare l'aviazione afghana e insisteva quindi sulla necessità di far buona impressione, la faticosa consegna dei biplani non esaurì le difficoltà: problemi restavano per la lingua, sconosciuta persino all'Istituto Orientale di Napoli; per il carburante, che arrivava a dorso di cammello dall'India; per l'incessante concorrenza britannica. Gli esordi furono negativi: il primo Ro.37bis e un Ba.28 furono sabotati, nel quadro di un complotto contro il generale Mohammed Ashan. Quaroni, pragmaticamente, suggerì di risolvere il problema pagando i sabotatori. Problemi più strettamente operativi scaturirono dalle inusuali condizioni ambientali, che abbinavano l'alta quota col grande caldo estivo e abbondante neve d'inverno. Mentre i Romeo venivano impiegati per ricognizione, fotografia (anche a sostegno dell'agricoltura) e attacco in alcune zone tribali irrequiete, Quaroni tentò senza successo di vendere all'Afghanistan alcuni plurimotori.

Il valore politico della fornitura di aeroplani era particolarmente evidente in Iraq, dove il trattato anglo-iracheno (che a parità di prestazioni imponeva al paese mediorientale di acquistare velivoli inglesi, purché di più rapida consegna)

24 Sulla missione cfr G. Alegi, *Il ritorno*, cit; P. Varriale, cit.; Andrea Vento, «La strana storia degli aerei di Zahir Shah», in Alessandro Marzo Magno (cur.), *Romba il motore. Storie di aviatori*, Milano, il Saggiatore 2009; Paolo Varriale, «Ai margini del grande gioco», *Rivista Aeronautica*, 68, n. 5-6 (2006), pp. 73 ss. Per il contesto, Luciano Monzali, *Un Re afghano in esilio a Roma. Amanullah e l'Afghanistan nella politica estera italiana 1919-1943*, Firenze, Le Lettere, 2012; «Pietro Quaroni e l'Afghanistan», *Nuova Storia Contemporanea*, febbraio 2014.



coesisteva con un diffuso sentimento antibritannico.²⁵ L'aeronautica militare irachena, indipendente dai reparti inglesi ivi basati, era nata convenzionalmente il 22 aprile 1931, data del ritorno in patria di cinque ufficiali diplomati e brevettati presso il RAF College di Cranwell. La RAF manteneva comunque un proprio Chief Advisor con funzioni a metà tra il sostegno, l'indirizzo e il controllo. Nell'aprile 1937 il col. Mohammed Ali Jewad, uno dei primi cinque brevettati, venne in missione in Europa, alla ricerca di aerei con i quali «liberarsi dalla soffocante tutela britannica».²⁶ Nel giugno 1937 si giunse così alla firma di contratti con le italiane Breda e SIAI Marchetti, rispettivamente per 15 monomotori da assalto Ba.65 e 5 bimotori da bombardamento S.79B, tutti con motori Fiat A.80. Il primo di questi giunse in Iraq già in luglio, ma a conferma della difficile situazione politica interna nell'agosto 1937 il generale Bekir Sidqi, capo di S. M. dell'esercito, e il col. Jewad furono assassinati a Mosul nell'ambito di uno scontro politico filobritannico che vide anche il tentativo di rescindere i contratti appena siglati. Il grosso degli aerei italiani iniziò ad arrivare in Iraq nell'aprile 1938, accompagnati da due distinte delegazioni per i Breda (ten. Rodolfo Guza, più tre specialisti) e SIAI (cap. Carlo Bertotto, più tre specialisti). Le scarse forze rallentarono il montaggio dei velivoli, condotto in parallelo con la normale attività di volo. Per tutto il periodo, l'ambasciata britannica ostacolò l'attività italiana, con specifiche pressioni nell'aprile 1939 quale ritorsione per l'occupazione dell'Albania.²⁷

25 G. Garelo, *Il Breda 65*, cit. pp. 172 sgg.; Borgiotti-Gori, cit., pp. 219-237; «Iraqi Air Force», in www.globalsecurity.org/military/world/iraq/airforce.htm.

26 G. Garelo, cit., p. 172.

27 G. Garelo, cit., p. 175; Borgiotti-Gori, cit. p. 234.

Analisi e conclusione

Quello che in tutto il mondo fu il tramonto – se non il superamento – della fase sportiva dell'aviazione in Italia coincise con le crescenti ambizioni del regime e col rafforzamento dell'Aeronautica, più per le capacità balbiane che per un lucido e articolato disegno mussoliniano. Ricollegandosi a una tradizione già esistente e saldandosi con altre iniziative, l'arrivo di missioni aeronautiche italiane lungo la via per l'Oriente contribuì senza dubbio a quella che è stata definita “la sindrome dell'italiano sotto il letto”, ovvero la sensazione del diffondersi di tentativi di penetrazione italiana in ogni parte dell'impero o della sfera d'interessi britannica.

La conquista dell'Etiopia allarmò molto la Gran Bretagna, che percepiva con chiarezza la risultante capacità italiana di interferire con i collegamenti verso le propaggini orientali dell'impero. Nella seconda metà di giugno 1936, il ministro degli esteri Anthony Eden sottolineò più volte l'importanza per gli interessi inglesi dell'area tra Vicino e Medio Oriente e la sua nuova vulnerabilità, anche per la riduzione dei tempi di reazione rispetto a minacce portate più da vicino.²⁸ Indicativo, in questo senso, è l'apprezzamento saudita per il significato politico della sfida portata alla Gran Bretagna.

Al tempo stesso, la conquista dell'Etiopia, il coinvolgimento nella guerra civile spagnola e persino la spasmodica ricerca di valuta pregiata vanificarono l'intuizione sulla possibilità di usare la tecnologia – quando non addirittura il suo solo fascino – quale strumento di politica estera, prima sottraendo le risorse umane e materiali necessarie per essere davvero efficaci e poi ponendo le premesse per il cortocircuito politico sfociato nella Seconda guerra mondiale. Se emblematica di tale incoerenza si può considerare proprio la missione aeronautica in Cina, chiusa perché oggettivamente in contrasto con la nuova alleanza col Giappone,²⁹ la primavera 1939 vide repentinamente appassire le altre missioni in questa cerniera strategica tra Mediterraneo e Oriente.

Di fatto, l'avventura aeronautica afghana si concluse il 28 aprile 1939 col rientro di Paoletti via Bombay.³⁰ Se gli interessi italiani continuarono a essere curati con successo da Quaroni, rimasto fino al 1944, già nell'inverno 1938-39 gli afgani decisero di acquistare alcuni biplani Hawker Hind britannici usati,

28 «Anglo-Egyptian Treaty Negotiations» e «Problems facing His Majesty's Government in the Mediterranean as a Result of the Italo-League Dispute», cit. in David N. Dilks, «British reactions to Italian empire-building, 1936-39», in E. Serra e C. Seton-Watson (cur.), *Italia e Inghilterra nell'età dell'imperialismo*, in particolare pp. 167-168. Tuttora utile Rosaria Quartararo, *Roma tra Londra e Berlino. La politica estera fascista dal 1930 al 1940*. Roma, Bonacci, 1980.

29 Vedi Garello, «Gli aerei di Ciano», in questo Quaderno.

30 G. Alegi, *Il ritorno*, cit., p. 36.

ricevendoli nel maggio 1939. Benché vanificata, la simpatia creatasi con le autorità afgane era però stata vera, tanto che anni dopo per il suo esilio l'ultimo re avrebbe scelto proprio Roma. In Arabia, la proposta avanzata negli ultimi giorni del 1938 per potenziare la scuola per portarla a una capacità di 30 allievi, si scontrò prima con le posizioni attendiste del ministro plenipotenziario Sillitti, e poi con la decisione saudita di inviare gli allievi in Egitto in nome della maggior facilità addestrativa consentita dalla comune lingua araba.³¹ A nulla era servita la disponibilità del ministero dell'Aeronautica ad accogliere gratuitamente allievi sauditi e ad accordare all'Arabia vantaggiose condizioni di pagamento basate sui previsti proventi delle estrazioni petrolifere. La missione chiuse il 1° aprile 1939.³² In Iraq, l'esperienza si concluse in modo meno traumatico e, anzi, lasciò intravedere il potenziale dell'iniziativa. Al rientro degli istruttori italiani nel maggio 1940, dopo diverse proroghe, non corrispose la fine del sentimento antibritannico, la cui ampiezza e intensità fu anzi confermata nell'aprile 1941 dalla rivolta di Rashid, cui italiani e tedeschi non riuscirono a dare il sostegno necessario.³³ Come rifletté nel 1942 l'Air Marshal Arthur Tedder, in quel frangente si giocò una partita cruciale. «Se la [Flight Training School di Habbaniya] fosse stata sopraffatta e i tedeschi avessero messo piede in Iraq, e se fossero stati in grado di costruirvi una solida testa di ponte passando dalla Grecia attraverso la Siria controllata da Vichy, la [presenza inglese] in Medio Oriente avrebbe potuto essere fatta fuori da forze tedesche a est e a ovest – e avremmo potuto perdere la guerra».³⁴ In realtà gli italiani non fecero neppure a tempo a riaffacciarsi in quel lontano teatro, ma la decisione di due piloti iracheni, i maggiori Fattali e Jurwal, di aderire al progetto di una Legione Araba, non andato in porto, è comunque indicativa dell'esistenza di un clima che, opportunamente coltivato, avrebbe potuto dare frutti in un tempo che, evidentemente, mancò. La sfida aeronautica italiana sulla *Rimland* si spense così quasi prima di iniziare.

Nel giugno-luglio 1942, un SIAI SM.75 appositamente modificato fu protagonista di un volo da Roma a Tokio, con scali a Zaporozhye e Pao Tow.³⁵ Per la

31 G. Alegi, *Ali*, cit., in particolare pp. 86-90.

32 Ibid., pp. 90-92.

33 Tony Dudgeon, «The Habbaniya Campaign», *Aeroplane Monthly*, vol. 9 nn. 9-11 (settembre-novembre 1981), pp. 500-504, 548-552 and 604-609. Per il contesto, Renzo De Felice, *Mussolini l'alleato*, Torino, Einaudi, v. I, t. I, pp. 223-232.

34 T. Dudgeon, cit., p. 501.

35 Ray Flude e G. Alegi, «The Rome-Tokio Express», *The Aviation Historian* 24 (15 luglio 2018), pp. 44-55; Publio Magini, *L'uomo che volò a Tokyo: storia di un aviatore del 20° secolo*, Milano, Mursia, 2009; Nino Moscatelli, *Il lungo volo del comandante*, Spilimbergo, Tip. Menini, 2014; Peter Herde, *Der Japanflug*, Stoccarda, Steiner, 2000; Emilio Brotzu e Gherardo Cosolo, *Dimensione Cielo* 8, Roma, Bizzarri, 1975.

rinuncia a portare in Giappone il *leader* nazionalista Chandra Bose e il desiderio nipponico di non provocare l'URSS, il collegamento non colse neppure in minima parte il proprio potenziale. A ventidue anni di distanza, unire Roma a Tokio per le vie dell'aria tornava a essere un volo poco più che pindarico.

| Cooperazione aeronautica internazionale dell'Italia 1933-1942 | | | | | | | | | |
|--|----|----|----|------|-------------|----|----|----|----|
| Paesi | M | II | VM | E | Paesi | M | II | VM | E |
| Europa Occidentale | | | | | | | | | |
| Gran Bretagna | - | - | Si | - | Francia | - | - | Si | Si |
| Portogallo | - | Si | Si | Si | Spagna | - | - | Si | Si |
| Belgio | - | - | Si | Si | Svizzera | - | Si | Si | - |
| Europa Settentrionale | | | | | | | | | |
| Germania | - | Si | Si | Si * | Lituania | - | - | Si | - |
| Danimarca | - | - | Si | - | Norvegia | - | - | Si | Si |
| Svezia | - | - | Si | Si | Finlandia | - | Si | Si | Si |
| Europa Orientale e Meridionale | | | | | | | | | |
| Austria | - | - | Si | Si | Ungheria | Si | Si | Si | Si |
| Cecoslovacchia | - | Si | Si | Si | Polonia | - | - | Si | Si |
| Romania | - | - | Si | Si | Bulgaria | - | Si | Si | Si |
| Jugoslavia | - | Si | Si | Si | Croazia | - | - | - | Si |
| Grecia | - | Si | Si | Si * | Albania | - | - | Si | - |
| Medio Oriente e Africa | | | | | | | | | |
| Afghanistan | Si | Si | Si | Si | Iran | Si | Si | Si | - |
| Iraq | Si | Si | Si | Si | Turchia | - | Si | Si | - |
| Arabia Saudita | Si | Si | Si | - | Siria | - | Si | - | - |
| Egitto | - | Si | Si | - | Sud Africa | - | - | Si | - |
| Estremo Oriente e Stati Uniti | | | | | | | | | |
| Giappone | Si | - | Si | - | Cina | Si | Si | Si | Si |
| Siam | - | - | Si | - | Stati Uniti | - | - | Si | - |
| America Latina | | | | | | | | | |
| Guatemala | - | Si | Si | - | Bolivia | Si | Si | Si | - |
| San Salvador | Si | Si | Si | Si | Paraguay | Si | Si | Si | Si |
| Colombia | - | - | Si | - | Uruguay | - | - | Si | Si |
| Venezuela | Si | Si | Si | Si | Argentina | - | Si | Si | Si |
| Ecuador | Si | Si | Si | Si | Brasile | Si | - | Si | Si |
| Perù | Si | Si | Si | Si | Cile | Si | Si | Si | Si |
| M = Missioni. II = Istruzione in Italia. VM = Visite Missioni. E = Esportazioni 1937-42. | | | | | | | | | |
| * solo materiali minori o parti staccate | | | | | | | | | |
| Fonti: Colonne 1-3: Vincenzo Liroy, «Cinquantesimo dell'aviazione italiana», <i>Rivista Aeronautica</i> , n. 3 a. XXXV (marzo 1959), p. 447. Colonna 4: Consorzio Italiano Esportazioni Aeronautiche, «Riepilogo materiale aeronautico esportato», 2 settembre 1943, copia in archivio Giancarlo Garelo. | | | | | | | | | |

Il Dominio Aereo del Rimland

La proiezione geostrategica nella pianificazione della Regia Aeronautica

di Basilio Di Martino

Vivere in una dimensione di confine comporta qualche difficoltà e molti problemi, e questo è vero anche, se non soprattutto, quando dall'ambito individuale si passa a quello statale, con il manifestarsi dell'esigenza di decisioni e scelte che possono condizionare pesantemente i destini di una comunità nazionale. La geografia, un fattore immutabile il cui effetto deterministico non può essere ignorato, ha collocato l'Italia in una di queste situazioni ambigue, al margine della massa continentale ma al tempo stesso strettamente connessa con questa. La conseguenza, nel periodo tra le due guerre resa più evidente dallo sviluppo delle comunicazioni e dall'irrompere sulla scena del mezzo aereo, è stata la necessità di definire a livello politico-strategico una linea di condotta che permettesse di coniugare le due anime, continentale e mediterranea, facendo prevalere ora l'una ora l'altra in funzione di contingenti interessi nazionali ma senza poter mai operare una scelta definitiva, in quanto entrambe sono parte integrante della sua identità. Le decisioni a livello politico-strategico, relative agli obiettivi da conseguire e all'entità dello sforzo che si è disposti a fare, hanno una immediata ricaduta di natura tecnico-economica nella definizione dello strumento militare, in termini sia quantitativi e qualitativi, e di natura concettuale, in relazione alle sue modalità di utilizzo. Basata sulla dottrina e condizionata dalle caratteristiche dei mezzi, la pianificazione operativa discende quindi da una chiara individuazione degli obiettivi, e in ultima analisi dalle scelte effettuate a livello politico-strategico. Nella sua essenza si configura come attività di previsione dell'evoluzione dei possibili scenari e di preparazione intesa non come allestimento dello strumento ma come elaborazione delle sue ipotesi di impiego. Se le scelte non sono chiare, o se addirittura non ne è stata effettuata alcuna, pianificare diventa impossibile e nell'incertezza si finisce inevitabilmente per subire l'iniziativa dell'avversario.

L'attività di pianificazione operativa, per quanto connaturata a tutti i grandi capitani della storia, può essere considerata come uno dei frutti della trasformazione degli strumenti militari avvenuta a cavallo del Novecento, e come tale era stata ripresa dallo Stato Maggiore del Regio Esercito (SMRE) nel 1923,¹ mentre

1 Fortunato Minniti, *Gli obiettivi della pianificazione operativa (1938-1940)*, in *L'Italia in*

si avviava a conclusione il dibattito sull'organizzazione da dare allo strumento militare. Nel nuovo ordine internazionale definito a Versailles si affacciavano sulla scena nuovi antagonisti, e non a caso, considerate le frizioni alla frontiera orientale, il primo documento prodotto riguardò un'offensiva a raggio limitato contro la Jugoslavia, finalizzata alla copertura della radunata. Nel 1926 l'evoluzione della situazione internazionale portò a prendere in considerazione anche la Francia, con l'elaborazione di due ipotesi che, concretizzate sulla carta rispettivamente nel dicembre del 1926 e nel gennaio del 1927, prevedevano operazioni offensive contro la Francia, con obiettivo Marsiglia, e contro la Jugoslavia, lungo la direttrice Fiume-Zagabria. In entrambi i casi si trattava di operazioni di portata limitata e legate a una strategia di tipo continentale, né a modificare il quadro poteva bastare il contemporaneo studio di un'invasione della Corsica, finalizzato nel novembre del 1926 e collegato al piano contro la Francia. Inoltre erano pianificazioni di forza armata, prodotte dallo SMRE sotto la guida del generale Pietro Badoglio, a cui peraltro, dal 4 maggio 1925, quale capo di stato maggiore generale, competeva anche presiedere all'impostazione e alla preparazione dei piani operativi di tutte le forze armate.

La prima occasione gli si presentò in relazione a una ipotesi di guerra formulata da Mussolini nel maggio del 1927, ancora nei riguardi della Jugoslavia. La novità era che questa volta entrava in scena un terzo attore, la Regia Aeronautica, costituita come forza armata indipendente il 28 marzo 1923. Dopo una fase di consolidamento della sua struttura organizzativa in cui aveva avuto un ruolo importante il generale dell'esercito Alberto Bonzani, Italo Balbo, subentratogli quale Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica nel novembre del 1926, si pose l'obiettivo di darle non solo un'anima, alimentandone e cementandone lo spirito di corpo, ma anche una convinta ragion d'essere, attraverso lo strumento delle crociere collettive e l'affermazione di una dottrina d'impiego del potere aereo di cui queste imprese erano una prima importante manifestazione. L'esaltazione degli aspetti tecnici e organizzativi schiudeva infatti una dimensione che travalicava quella dell'eroismo solitario per dare concretezza al concetto di massa e alla capacità di proiettarla a grande distanza. La visione imperante era quella che, nel proporre una decisa rottura con gli schemi tradizionali, si rifaceva al pensiero del generale Giulio Douhet.

Per tradurre queste teorie in una pianificazione operativa occorreva però disporre dei mezzi necessari, cosa che Balbo tentò di fare incoraggiando l'industria nazionale a proporre soluzioni nuove con lo strumento dei concorsi, e verificarne sul campo la praticabilità, al di là delle dichiarazioni ufficiali che ne riba-

guerra. Il primo anno 1940, Commissione Italiana di Storia Militare, Roma 1991, pp. 11-17.

divano la centralità per la Regia Aeronautica. Un primo tentativo fu fatto con le grandi manovre dell'estate del 1927 che si svolsero in Veneto tra il 16 e il 20 settembre sotto la direzione del capo di stato maggiore, generale Armando Armani. Tema dell'esercitazione era un conflitto tra Italia e Jugoslavia e per la prima volta l'arma aerea avrebbe operato in modo autonomo rispetto alle forze di superficie, cosa che Armani non mancò di sottolineare nella conferenza iniziale, tenuta a Padova il 15 settembre 1927, precisando però che il concetto di autonomia andava sempre e comunque interpretato in termini di concorso, sia pure indiretto, allo sforzo comune.² Dal momento che, soprattutto per la caccia e il bombardamento le direttive di impiego erano ancora in via di definizione, le manovre erano inoltre da considerare come una sperimentazione sul campo delle soluzioni allo studio. Le ostilità furono aperte dal partito "azzurro" con un attacco notturno alla base aerea di Aviano, prendendo il partito "rosso" di sorpresa e assicurandosi così un significativo vantaggio iniziale. Verificata in tal modo l'importanza di una decisa azione di controaviazione, lo scenario prevedeva l'impiego di reparti da caccia per mantenere la superiorità aerea, tema che non poté essere sviluppato nella maniera voluta per il peggiorare delle condizioni atmosferiche. Si ebbe però la conferma che alle crociere di sbarramento era preferibile un impiego concentrato nel tempo e nello spazio, alla ricerca di una superiorità aerea temporanea nel settore di interesse senza inutili dispersioni di forze. Il collegamento tra le manovre aeree del 1927 e la pianificazione del caso Jugoslavia, oltre che dal tema assegnato è in qualche modo confermato dalla presenza nell'archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica di un catalogo fotografico di possibili obiettivi, in buona parte ponti e infrastrutture stradali e ferroviarie.

L'attività degli stati maggiori era in corso quando nell'aprile del 1929 Mussolini ne modificò il quadro di riferimento introducendo l'ipotesi di un'alleanza franco-iugoslava. Lo SMRE, accogliendo le indicazioni di Badoglio che riteneva non sostenibile un'azione offensiva, elaborò tra novembre e dicembre due soluzioni basate sulla difensiva. Per quanto riguarda la Regia Aeronautica, la conseguenza fu che le esercitazioni di quell'anno proposero nuovi scenari. L'esercitazione con i quadri organizzata tra marzo e aprile ipotizzava una guerra con la sola Francia, scoppiata dopo un rapido innalzamento della tensione tra i due Paesi. In tale contesto erano previste massicce e ripetute incursioni diurne e notturne sulle basi dell'aviazione avversaria e a seguire il bombardamento dei nodi stradali e ferroviari della regione compresa tra Lione, la valle del Rodano e la frontiera. I vertici della forza armata erano comunque consapevoli che nella real-

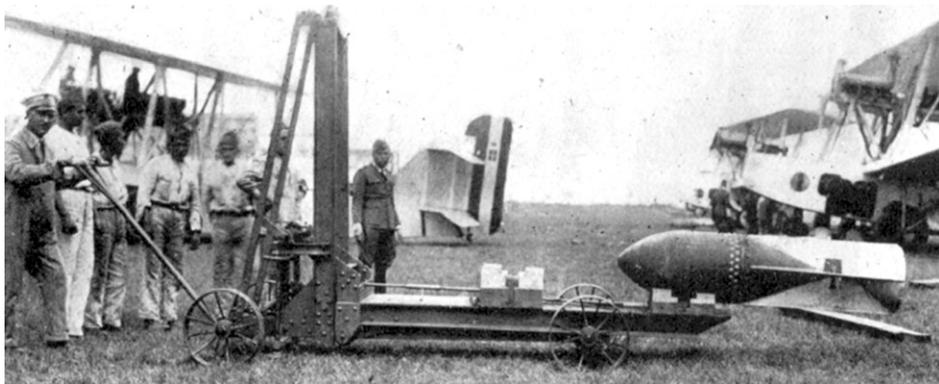
2 Ministero dell'Aeronautica, Ufficio di Stato Maggiore, 1° Reparto Operazioni, *Relazione sulle esercitazioni aeree*, Provveditorato Generale dello Stato, Roma, settembre 1927, AUSSME, Rep. G-28, Fasc. 73, Campi e manovre.

tà i reparti da bombardamento, malamente equipaggiati e sotto organico, avrebbero trovato serie difficoltà a colpire con la necessaria continuità obiettivi quali Lione, Tolone e Marsiglia, mentre l'area di Parigi, di vitale importanza in termini politici e industriali, rimaneva comunque al di fuori della loro portata. Degno di nota è il fatto che non veniva contemplata alcuna forma di collaborazione con le forze di superficie, estremizzando il concetto di autonomia dell'aeronautica.

Le manovre che si svolsero sulla costa toscana tra il 29 agosto e il 2 settembre 1929 ebbero invece come tema la cooperazione interforze, quasi a simboleggiare il contrasto tra due visioni opposte e la difficoltà a realizzarne una sintesi appropriata. L'ipotesi da sviluppare, sempre collegata a un eventuale conflitto con la Francia, era il contrasto a un'operazione di sbarco sulla costa toscana, nella zona di Massoncello. La Regia Aeronautica era chiamata a intervenire schierando tra La Spezia e Orbetello una brigata aerea di formazione, con reparti da caccia, bombardamento notturno e bombardamento marittimo. Nonostante la mancanza di reparti da bombardamento diurno, e una certa schematizzazione degli eventi che incise sulla possibilità di sfruttare al meglio la flessibilità dello strumento aereo, l'esercitazione dimostrò quanto un intervento a massa e di sorpresa dell'arma aerea potesse essere determinante ai fini del successo della difesa, e di converso evidenziò come nessun tentativo di sbarco potesse riuscire senza un adeguato appoggio aereo.

Le tesi "douhettiane", che rimanevano alla base dell'idea dell'unità organica delle forze aeree, furono oggetto delle grandi manovre del 1931, le prime e le sole nelle quali si cercò di dimostrarne la validità attraverso l'impiego a massa dei mezzi disponibili. Tra il 26 agosto e il 3 settembre vi furono impiegate 69 squadriglie inquadrati in due divisioni aeree per un totale di 894 velivoli. Il quadro di riferimento vedeva l'Italia, in guerra da pochi giorni con la Jugoslavia, attaccata dalla Francia, secondo un'ipotesi operativa rimasta di piena attualità fino alla metà degli anni '30. Di qui il compito per l'armata aerea di proteggere i centri industriali e demografici dall'aviazione avversaria, e nel contempo permettere all'esercito di riorganizzarsi in funzione della nuova situazione.³ Il confine ideale era costituito dall'Appennino Tosco-Emiliano, a sud del quale si estendeva il territorio dell'ipotetico aggressore, identificato con il partito B, con capitale Roma, mentre il territorio nazionale da proteggere, affidato al partito A, era rappresentato dalla pianura padana con capitale Milano. Non era contemplato alcun coinvolgimento delle forze di superficie, a sottolineare la caratterizzazione puramente aeronautica delle grandi manovre, finalizzate a verificare la capacità dell'arma aerea di decidere l'esito del conflitto con una energica e decisa azione

3 *Grandi Manovre 1931. Relazione conclusiva*, documento dattiloscritto senza protocollo e senza data, AUSSMA, Grandi manovre del 1931.



Bomba da 250 kg pronta per essere caricata su un bombardiere Caproni Ca.73 durante le manovre della Regia Aeronautica del 1927. (AUSSMA)

svilupata nella prima settimana di operazioni. In questa prospettiva il partito A, posto dal tema stesso dell'esercitazione in una condizione di oggettiva inferiorità, dovendo rovesciare il fronte e rischierare le sue forze, impiegò i reparti da caccia in compiti di difesa aerea e i bombardieri in azioni di controaviazione, mentre il partito B attaccò con decisione i gangli vitali dell'avversario e in particolare la sua capitale, cercando per questa via una rapida soluzione del conflitto in assoluta coerenza con le teorie di Douhet. L'azione contro-città avrebbe dovuto essere preceduta da una campagna di controaviazione, coerentemente con l'affermazione secondo cui «la guerra aerea consiste e si esaurisce nella conquista del dominio dell'aria»,⁴ ma nell'esercitazione questa premessa venne data per scontata, assumendo che le forze attaccanti già avessero la libertà d'azione necessaria. Per quanto coerente con le teorie di Douhet, sorprendentemente il tema non venne più riproposto, forse anche per una realistica valutazione dei mezzi a disposizione. Nel 1932 si ebbe solo la partecipazione di una aliquota delle forze aeree alle manovre navali di settembre, e anche le esercitazioni con i quadri condotte nella primavera del 1933 in relazione a un'ipotesi di conflitto che vedeva Italia e Germania contro Francia e Jugoslavia ebbero un'impostazione più convenzionale, pur sempre nel rispetto dell'autonomia dell'aeronautica.

A un scenario di tipo continentale si ricondussero anche le grandi manovre del 1934, le più importanti del dopoguerra. Concepite in una dimensione aeroterrestre, lasciando sullo sfondo la visione "douhettiana", si svolsero nella seconda metà di agosto con tema il conflitto tra due stati divisi dal crinale appenninico.

4 Giulio Douhet, *Il Dominio dell'Aria, Libro Secondo*, edizione 1932 riproposta dall'Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica in *Il Dominio dell'Aria e altri scritti*, a cura di Luciano Bozzo, Roma, 2002, p. 150.

Nella prima delle due fasi previste si sarebbero sviluppate le operazioni di radunata, con gli elementi avanzati dei due schieramenti impegnati a migliorare le loro posizioni per favorire l'intervento delle forze retrostanti, successivamente la parte in condizioni di prendere l'iniziativa avrebbe cercato di sfondare le linee dell'avversario e dilagare nelle sue retrovie. Nel frattempo, per mettere alla prova l'organizzazione della difesa civile, da ambo le parti le popolazioni sarebbero state esposte alle offese dal cielo e costrette ad assoggettarsi alle misure precauzionali del caso. Entrambe le parti basarono la loro azione sulla nascente dottrina della guerra di rapido corso, mirando a riprendere l'iniziativa non appena possibile e conducendo nel frattempo una difesa dinamica e manovrata.⁵ Se in questa prospettiva la motorizzazione e la meccanizzazione delle grandi unità erano fondamentali, lo stesso poteva dirsi dell'aviazione, intervenuta nella lotta totalizzando circa 2.000 ore di volo e sviluppando un'intensa attività di ricognizione, bombardamento e attacco al suolo. E' interessante notare come, nelle sue valutazioni finali, il generale di divisione aerea Francesco Pricolo, a cui era stata affidata la direzione della componente aeronautica, abbia sentito il dovere di ribadire la priorità dell'impiego indipendente delle forze aeree contro obiettivi in profondità, determinanti per la tenuta materiale e morale dell'avversario, individuando nell'intervento nell'area della battaglia una eventualità destinata a concretizzarsi solo in circostanze particolari.⁶ L'analisi del contributo delle diverse specialità sottolineava l'apporto della ricognizione, che aveva permesso ai comandi di seguire con continuità l'andamento delle operazioni e costretto l'avversario a effettuare di notte i movimenti più importanti, evidenziava il ruolo della caccia nel garantire alle altre specialità la necessaria libertà d'azione con un adeguato livello di superiorità aerea, e si soffermava sugli interventi dello stormo d'assalto in termini che però tradivano qualche perplessità in merito a questa tipologia di impiego del mezzo aereo, «tenuto conto delle prevedibili perdite in relazione alla importanza dei risultati conseguibili.»

L'impostazione di tipo continentale di quegli anni è solo in minima parte contraddetta dalla partecipazione di un'aliquota delle forze aeree, costituita da reparti da ricognizione e bombardamento marittimi equipaggiati con idrovolanti S.55 e S.59, alle esercitazioni navali del 1934. Il primo ciclo addestrativo, svoltosi in marzo ebbe come tema il trasporto di truppe dalla costa pugliese alla costa opposta, con l'obiettivo di verificare la capacità di assumere e mantenere il controllo

5 *Commento alle grandi manovre pronunziato da S.E. il Generale Grazioli al gran rapporto finale*, Estate 1934, Appennino Tosco-Emiliano, AUSSME, Rep. L-13, Fondo Grazioli.

6 Francesco Pricolo, *L'Armata Aerea e le grandi manovre*, in *Le vie dell'aria*, n. 34-35 del 2 settembre 1934.

di uno spazio di mare ristretto,⁷ il secondo la protezione di un convoglio di trasporti truppe per Zara.⁸ Soprattutto in questo secondo caso, che aveva avuto come teatro il golfo del Quarnaro e visto l'intervento solo di idrovolanti da ricognizione, il commento dei vertici della Regia Aeronautica fu che, nella realtà, la mancata partecipazione di reparti da bombardamento e da caccia, non prevista e non richiesta dalla Regia Marina, avrebbe compromesso la riuscita dell'operazione. Sarebbe stato infatti impossibile assicurare la protezione della zona di sbarco da attacchi aerei e neutralizzare efficacemente le batterie costiere. Portata più ampia avrebbe dovuto avere l'esercitazione E.N.4, prevista per l'estate e pianificata sin dal settembre del 1933, con presupposto la protezione del traffico nel Mediterraneo Orientale in un conflitto di lunga durata tra l'Italia da una parte e Francia e Jugoslavia dall'altra.⁹ Più volte rinviata, l'esercitazione, che avrebbe dovuto vedere un largo impiego dell'aviazione da ricognizione lontana, fu però annullata in maggio, come conseguenza del mancato ammodernamento del materiale di volo dei reparti interessati e probabilmente dell'allentarsi della tensione con la Francia.¹⁰

A mantenere d'attualità la dimensione continentale contribuì in quello stesso arco temporale la situazione dell'Austria, con la temuta prospettiva di un'annessione alla Germania che avrebbe portato un vicino ingombrante al confine del Brennero, con il risultato di compromettere uno dei più importanti risultati conseguiti con la Grande Guerra. Nell'autunno del 1934 la Germania veniva inclusa tra gli stati potenzialmente ostili, il che contribuì a determinare la redazione di due serie di piani da parte dello SMRE, una finalizzata a proteggere l'Austria attraverso l'occupazione del Tirolo e della Carinzia, l'altra a fronteggiare Austria e Germania unite, eventualmente alleate con la Jugoslavia.¹¹ Nel frattempo il moltiplicarsi delle ipotesi da considerare spinse il generale Alberto Pariani, prima come sottocapo e poi come capo di stato maggiore dell'esercito, a dare una diversa impostazione all'attività di pianificazione. Il 9 novembre 1934 Pariani stabilì infatti che questa avrebbe dovuto limitarsi all'elaborazione di piani di radunata, quindi di provvedimenti per lo schieramento delle forze, da cui in base

7 Ufficio di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, *Esercitazione aero-navale E.N.2 1934*, n. 10301 del 6 marzo 1934, AUSSMA.

8 Comando II Zona Aerea Territoriale, *Relazione finale sulla E.N.3*, n. 2488 del 9 giugno 1934, AUSSMA.

9 Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, *E.N.4 da svolgersi nell'anno 1934 - XII*, 7 settembre 1933, AUSSMA.

10 Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, *Esercitazione combinata aero-navale*, 8 maggio 1934, AUSSMA.

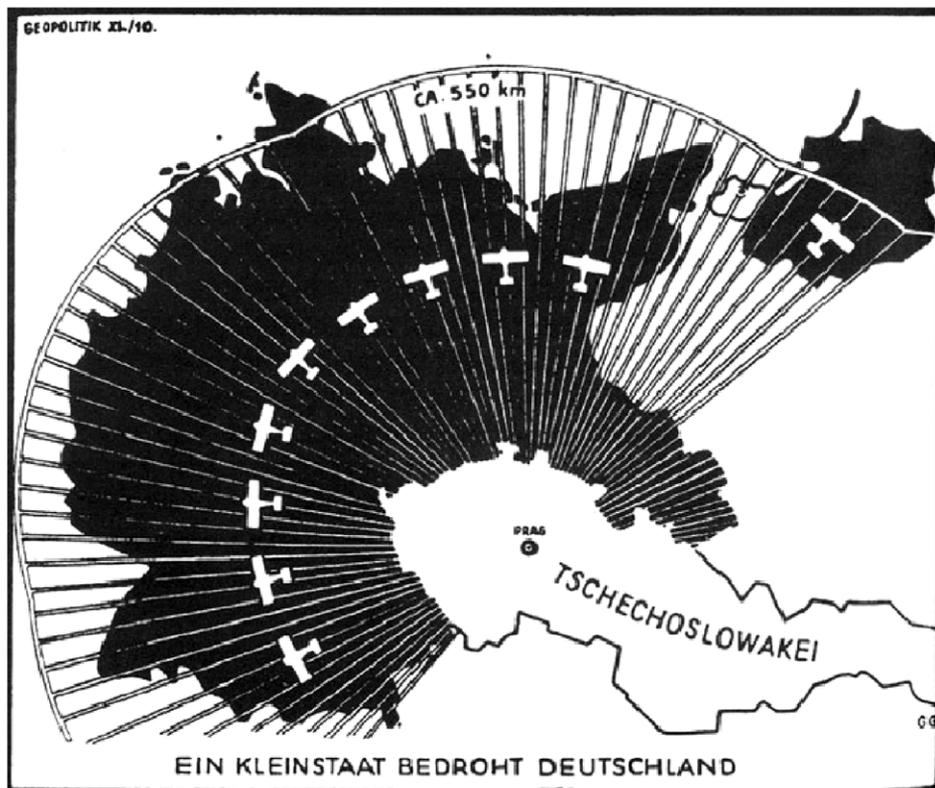
11 Fortunato Minniti, «Balbo e la mancata formazione di una strategia mediterranea», in *Italo Balbo. Aviazione e potere aereo*, a cura di Carlo Maria Santoro, USSMA, Roma, 1998.

all'evolversi della situazione si sarebbe poi passati alla definizione di piani di operazione. Nella sostanza, riconoscendo l'estrema variabilità del quadro di riferimento, veniva ritenuto inutile affrontare un laborioso esercizio di pianificazione che considerasse tutte le possibili ipotesi di impiego dello strumento militare, nella convinzione che fosse possibile limitarsi a stabilire degli obiettivi di massima e studiare il terreno per individuare le possibili direttrici d'azione. In questo modo però, se si alleggeriva il compito degli stati maggiori, si rinunciava a fare dell'attività di pianificazione un mezzo di previsione con il quale rendere meno fitta la "nebbia della guerra" e in una certa misura si rinunciava a prendere l'iniziativa. Il 27 maggio 1935 fu completato il primo piano di radunata, relativo a una guerra offensiva contro una coalizione austro-tedesca-iugoslava, identificato con il numero 9 nella serie iniziata nel dicembre del 1926.

Queste ipotesi ebbero però vita breve perché nel 1935 il quadro strategico cambiò ancora. La crescente tensione con l'Etiopia culminata nella «guerra dei sette mesi» portò sulla scena un nuovo potenziale avversario, la Gran Bretagna, e ampliò i confini geografici di un possibile confronto. Durante la campagna d'Etiopia un'emergenza nel Mediterraneo avrebbe dovuto essere affrontata sulla base di un piano di contingenza esclusivamente aeronavale, studiato per colpire e neutralizzare la flotta britannica nei suoi ancoraggi, primo fra tutti Malta, ma tutto questo spostò solo apparentemente il baricentro dell'attività di pianificazione. Il piano di radunata definito dallo SMRE nell'aprile del 1936, noto come PR10, era infatti sempre basato su un'ipotesi di conflitto con un'alleanza franco-iugoslava, e prevedeva, secondo il solito, un atteggiamento strettamente difensivo a occidente e uno offensivo-controffensivo a oriente.

Il 22 gennaio 1937, a conferma della complessità del problema politico-strategico italiano, nella XIV sessione della Commissione Suprema di Difesa veniva discussa l'ipotesi di un conflitto con la Gran Bretagna nel Mediterraneo.¹² Nella circostanza Pariani, intimamente convinto che le sorti dello scontro si sarebbero decise in Africa Settentrionale, introdusse il tema di un'offensiva dalla Cirenaica verso il Nilo e il Canale di Suez, col fine ultimo di stabilire un collegamento con l'Etiopia. In un tal contesto l'ammiraglio Cavagnari, capo di SM della Marina, sostenne la necessità di sfruttare le basi del Dodecaneso e della Cirenaica per isolare il bacino orientale del Mediterraneo, secondo una prospettiva che oggi definiremmo "Anti Access/Area Denial". Lo sfruttamento delle potenzialità offensive dei possedimenti dell'Egeo era anche nelle intenzioni del capo di SM dell'Aeronautica, generale Giuseppe Valle, come suggerisce lo schieramento sugli aeroporti di Rodi di uno stormo da bombardamento su S.81 e di una squadriglia da caccia terrestre. Badoglio era però contrario a qualunque ipotesi decisamente

12 Fortunato Minniti, *ibidem*.



«Ein Kleinstaat bedroht Deutschland»

Un piccolo paese minaccia la Germania.

(Rupert von Schumacher, *Der Raum als Waffe*, 1934)

Le caratteristiche del potere aereo, autentico fattore di novità nel quadro geostrategico, si prestavano a essere sfruttate anche in termini di propaganda, come in questa vignetta

offensiva, complice anche la temporanea riduzione delle tensioni in Europa in generale e con la Gran Bretagna in particolare, e la riunione si concluse con un nulla di fatto. La mancata scelta di una strategia, con l'assenso del capo del governo intenzionato a conservare la massima libertà d'azione, finì quindi per depotenziare l'azione della commissione e per paralizzare l'attività di pianificazione degli stati maggiori. Per quanto riguarda la R. Aeronautica, la posizione di Valle è poi un'implicita dimostrazione del fatto che l'Arma Azzurra, al di là delle dichiarazioni di facciata, aveva nella sostanza rinunciato a condurre un'azione autonoma, allineandosi all'azione delle forze di superficie e soprattutto dell'Esercito, pur senza procedure, strumenti e soprattutto concetti operativi che in un conflitto su larga scala potessero consentire un'autentica cooperazione interforze.

Le prospettive douhettiane erano funzionali più a garantire l'identità della forza armata che a guidarne l'impiego, e questo anche per l'indisponibilità di macchine di prestazioni adeguate. Il salto tecnologico della metà degli anni '30, un salto che l'industria nazionale non era in grado di effettuare, creava del resto un divario di capacità crescente, per il momento nascosto dall'eco delle crociere e dei primati e dai successi ottenuti nei cieli di Etiopia e di Spagna. La conferma si ebbe un anno dopo, nel febbraio del 1938, in occasione della XV sessione della Commissione Suprema di Difesa. Data per scontata la solidità dell'asse Roma-Berlino, presupposto di un'alleanza militare in caso di conflitto, l'ordine delle priorità vedeva al primo posto il controllo del Canale di Sicilia, al secondo l'immobilizzazione delle forze francesi in Nord Africa, al terzo la conquista della libertà di traffico con la Cirenaica e l'Egeo, e a seguire una decisa offensiva verso la valle del Nilo, Suez e il Mar Rosso per rompere l'isolamento dell'Africa Orientale Italiana. Al riguardo Valle dichiarava che la R. Aeronautica era pronta a impegnare la metà delle sue forze da bombardamento, oltre a quelle già schierate in AOI, a patto però che le forze dell'Egeo e della Libia fossero sottratte alla dipendenza operativa dei comandanti locali e l'intero Mediterraneo, insieme al territorio nazionale, venisse considerato come un unico teatro di operazioni. Ancora una volta non si arrivò però a definire concretamente una linea d'azione comune alle tre forze armate nell'ambito di un unico piano di guerra, mentre la

Trimotore Savoia-Marchetti S.81, in dotazione ai reparti da bombardamento della Regia Aeronautica a partire dal 1935. (g. c. Roberto Rossetti)



posizione di Valle lascia intendere come vi fosse sempre meno spazio per un'azione autonoma dell'arma aerea. La richiesta di considerare il Mediterraneo come un unico teatro operativo potrebbe indicare una specifica visione strategica ma nella realtà, anche se le grandi manovre di quell'anno si svolsero in Sicilia, l'opzione continentale non veniva accantonata. Le manovre svolte nella pianura veneta nell'agosto del 1937 avevano come tema il contrasto a forze avversarie in rapida avanzata dalla frontiera verso il Piave, ancora un riferimento all'ipotesi Jugoslavia. Per la Regia Aeronautica l'obiettivo dichiarato era studiare il rendimento di velivoli da attacco al suolo e da bombardamento terrestre contro forze di terra celeri e motorizzate, ma come ebbe a scrivere Pricolo, all'epoca generale di squadra aerea e comandante della II Zona Aerea Territoriale di Padova, le forze aeree furono impiegate più per adempiere a un obbligo formale che per ottenerne utili indicazioni, quasi che i comandanti dei due partiti contrapposti avessero «il timore di dover variare profondamente il previsto svolgimento delle esercitazioni terrestri in virtù delle alterazioni imposte dalle azioni aeree». ¹³ Si era così vanificato uno degli scopi delle manovre e si era rinunciato alla possibilità di definire un efficace quadro unitario di azione aeroterrestre, in cui i reparti della R. Aeronautica avrebbero dovuto rappresentare l'elemento di imprevedibilità per la peculiare caratteristica di flessibilità del potere aereo.

Il piano di radunata dell'aeronautica del 1937, nell'adottare la stessa denominazione e la stessa numerazione di quello dell'esercito aveva un orizzonte continentale e un unico elemento di forte autonomia autenticamente douettiano nella priorità attribuita all'azione di controaviazione. ¹⁴ Questo elemento, ancora presente nel PR12 del giugno del 1939, non lo era più nell'edizione dell'aprile del 1940, che non indicava un ordine di priorità ma proponeva 12 categorie di obiettivi in un elenco che comprendeva, accanto alle basi aeree, le basi navali, i nodi stradali e ferroviari, le centrali elettriche, le raffinerie e varie tipologie di impianti industriali. Gli obiettivi di natura economica si affiancavano agli obiettivi di controaviazione nel disegnare un quadro funzionale all'azione indipendente dell'arma aerea che si sottraeva a una aprioristica caratterizzazione in termini difensivi od offensivi. I contenuti del documento, datato 1° aprile, erano però svuotati di significato dalle direttive di Mussolini del 31 marzo che, nell'imporre la difensiva su tutti i fronti, subordinavano totalmente le operazioni aeree a quelle delle altre due forze armate: ¹⁵ «Aria: adeguare la sua attività a quelle

¹³ Comando II Zona aerea Territoriale, *Relazione sulle manovre nell'alta pianura veneto-emiliana (2-7 agosto 1937)*, 25 agosto 1937, AUSSMA.

¹⁴ Fortunato Minniti, *Gli obiettivi della pianificazione operativa (1938-1940)*, *L'Italia in guerra. Il primo anno 1940*, CISM, Roma 1991.

¹⁵ Francesco Pricolo, *La Regia Aeronautica nella Seconda Guerra Mondiale (novembre 1939 – novembre 1941)*, Longanesi, Milano, 1971, pp. 175-179.

dell'esercito e della marina; attività offensiva o difensiva a secondo dei fronti e delle iniziative nemiche».

Pochi giorni dopo, il 9 aprile, in una riunione dei capi di stato maggiore in cui fu ribadito da Badoglio l'ordine di mantenere la difensiva su tutta la linea, Pricolo, subentrato a Valle nel novembre del 1939, non poté trattenersi dal far notare quanto la mancanza di chiare indicazioni potesse compromettere l'efficacia complessiva dello strumento:¹⁶ «quello che è grave è dover fare uno schieramento operativo senza un orientamento preciso. Se, ad esempio, si tratta di agire non solo contro la Francia ma anche contro la Jugoslavia, occorre una massa aerea anche alla frontiera orientale». Già poco dopo il suo insediamento, in un'analoga riunione, Pricolo aveva del resto evidenziato la necessità di studiare con attenzione le diverse ipotesi di impiego delle forze aeree, che per loro natura potevano con facilità e tempestività intervenire in settori anche lontani fra loro a patto di realizzare le predisposizioni logistiche necessarie.¹⁷ Col facilitarne la manovra se ne sarebbe moltiplicata l'efficacia, ma Badoglio aveva risposto che era inutile addentrarsi nello studio di ipotesi per le quali mai si sarebbero avute le risorse necessarie, e aveva invitato i capi di stato maggiore di forza armata ad attenersi strettamente alla direttiva di garantire innanzitutto la sicurezza dei territori. Nell'imminenza dell'entrata in guerra la questione della pianificazione operativa rimaneva irrisolta, ma a ben guardare non avrebbe potuto essere diversamente. Il moltiplicarsi delle ipotesi di conflitto aveva causato un'incertezza di fondo mai superata, non era mai stato elaborato un piano generale che fosse una vera sintesi dei piani di forza armata e il dilemma strategia continentale o strategia mediterranea non era mai stato risolto, il tutto in un contesto in cui la consapevolezza dei limiti tecnici dello strumento concorreva con le ambiguità della politica a paralizzare l'iniziativa. L'effetto "Rimland" non avrebbe potuto essere più negativo.

16 Francesco Pricolo, *ibidem*, pag. 180.

17 Emilio Faldella, *L'Italia nella Seconda Guerra Mondiale*, Ed. Cappelli, Forlì, 1959, p. 143.

Francesco De Martini

La resistenza italiana in AOI e il mancato appoggio
all'insurrezione iraqena (1941)

di Riccardo Cappelli

Francesco De Martini

Francesco De Martini, il soldato italiano più decorato della Seconda guerra mondiale, nacque a Damasco il 9 agosto 1903 da padre italiano (un ingegnere che lavorava per la costruzione della ferrovia Berlino-Baghdad) e madre siriana¹. Francesco studiò a Beirut, ma era un cattivo studente e ben presto scappò di casa e visse tra i beduini nel deserto per un anno e mezzo. Rientrato in Italia, nel 1923 svolse il servizio militare nel primo reparto di carri armati del Regio Esercito, congedandosi col grado di caporal-maggiore. Le sue caratteristiche biografiche e la conoscenza di lingue “esotiche” (arabo, aramaico, turco, ecc.) ne facevano un candidato ideale per diventare un agente del Servizio informazioni militari (SIM). Così, nel 1927 fu richiamato in servizio per una missione speciale: ufficialmente, quella d’insegnare ai fanti etiopi agli ordini del ras Tafari Makonnen (il futuro Negus Hailé Selassié) l’uso dei mezzi corazzati; informalmente, quella di proteggere il ras e raccogliere informazioni politico-militari. A tal fine, in occasione della visita di Amedeo d’Aosta ad Addis Abeba nel maggio del 1927, un carro Fiat 3000 (la versione nazionale del francese Renault FT-17) fu donato a ras Tafari e De Martini, insieme al caporale Antonio Morelli, rimase in Etiopia col ruolo di istruttore militare. In realtà, tale ruolo rimase solo sulla carta per il timore di Tafari che il carro potesse essere usato contro di lui in caso di colpo di stato.



Antonio De Martini nel 1941

All’inizio del 1928 erano infatti sorti contrasti politici tra le fazioni della regina Zauditù (morta il 2 aprile) e del cugino reggente Tafari. La situazione si aggravò a tal punto che nel novembre 1928 gli zauditisti si stavano radunando per

1 Vincenzo Meleca, «Vite avventurose: Francesco De Martini», *Il Corno d’Africa*, web blog, s.d; Alberto Rosselli, *Storie segrete: operazioni sconosciute o dimenticate della seconda guerra mondiale*, Pavia, Gianni Iuculano, 2007; Domenico Vecchioni, *20 destini straordinari del XX secolo*, Milano, Greco e Greco, 2017.

dare aperta battaglia in Addis Abeba. Per evitare il peggio, De Martini e Morelli alla guida di un Fiat 3000 effettuarono una dimostrazione di forza che, senza sparare un solo colpo, dissuase i rivoltosi. Per mostrare alla popolazione che Tafari aveva il controllo della situazione, De Martini ebbe l'idea di farlo sfilare a bordo del carro armato per le vie di Addis Abeba, ottenendo in ricompensa il comando della Guardia imperiale. Situazione divenuta però presto insostenibile per il progressivo deterioramento dei rapporti italo-etioptici, tanto che nel 1932 De Martini si dimise spontaneamente dall'incarico etiopico, restando comunque ad Addis Abeba presso la Legazione italiana a disposizione dell'Addetto Militare e prendendo poi parte alla campagna del 1935-36 quale vicecomandante di una banda di 350 ascari yemeniti, somali e dancali (molti dei quali da lui reclutati) guidata dal sottotenente Gianfranco Litta-Modignani. Dopo un'audace marcia di 350 chilometri in zone inospitali, la banda conquistò Sardò, capoluogo dell'Aussa. Per il contributo dato in quest'occasione, De Martini fu promosso poi sottotenente nel 1937. L'aviatore e scrittore Vittorio Beonio Brocchieri, evidentemente colpito da questo italiano *going native*, ne tratteggiò un ritratto epico:

«Era un tipo strano, tarchiato, baffetti, occhi vivi, lo sentii chiamare sergente maggiore ma in realtà non vestiva né da militare né da borghese. Aveva dei pantaloni da messicano, degli stivali da lanzicheneco, un copricapo da circasso, alla cintura teneva una pistola fuori ordinanza, da romanzo giallo, al collo un fazzoletto verde come gli arabi e alla cintura una cartucciera gigantesca»².

Nel luglio 1936, due mesi dopo la conquista, Addis Abeba fu accerchiata dai soldati etiopici ancora in armi che riuscirono a penetrare in più punti il debole perimetro difensivo³. Il generale Italo Gariboldi incaricò De Martini, allora alla guida di una banda irregolare di 500 indigeni con 2 cannoni, di coprire la ritirata delle truppe nazionali dalla città. De Martini non perse tempo e inviò una ventina dei suoi ascari più fedeli, vestiti da civili, nell'area di Addis Abeba già occupata da circa 5000 ribelli. Costoro, fingendo di essere portaordini del comando etiopico, diressero i nemici verso una determinata zona alle pendici del monte Entotto, sovrastante la capitale. Quando i soldati etiopici si ammassarono nel punto indicato, De Martini, aiutato dal brigadiere dei Carabinieri Antonio Cambule,

2 Vittorio Beonio Brocchieri, *Cieli d'Etiopia, avventure di un pilota di guerra*, Milano, Mondadori, 1936, a p. 65.

3 Come per tutti gli eroi che si rispettano, non manca la macchia sul curriculum di De Martini: infatti l'inviato di guerra del *Corriere della Sera*, Ciro Poggiali, nel suo diario personale lo accusa di andare per le spicce nei giorni precedenti l'attacco etiopico quando, per raccogliere informazioni, perlustrava i dintorni di Addis Abeba, rastrellando e fucilando decine di persone (cfr. Ciro Poggiali, *Diario AOI 15 giugno 1936 - 4 ottobre 1937*, Milano, Longanesi, 1971).

aprì il fuoco coi cannoni e comandò l'assalto alla baionetta dei suoi irregolari. Gli etiopici, colti di sorpresa, si sbandarono e fuggirono. Per De Martini arriva la prima medaglia d'argento al V. M., che sarebbe stata d'oro senza un rapporto riservato dei Carabinieri che lo accusava di antifascismo. Poi, a causa di un battibecco col vicerè Rodolfo Graziani («Voi che conoscete il paese, come vi sembra che io stia facendo?», «Continuate così e vi faranno la pelle»), il nostro eroe poco *politically-correct* fu rimpatriato⁴.

Nel 1939 partecipò all'occupazione dell'Albania con la divisione *Centauro* e nel marzo del 1940 fu di nuovo inviato in Etiopia e posto al comando di una banda di etiopi filo-italiani, con la quale combatté le avanzanti forze britanniche nel 1941. Fatto prigioniero il 13 luglio, riuscì a evadere pochi giorni dopo e a raggiungere Asmara, dove gli pervenne l'ordine di recarsi a Gedda in Arabia Saudita per ristabilire i contatti radiotelegrafici con Roma. Nell'agosto del 1941, agendo da solo, fece saltare in aria un imponente deposito di munizioni vicino Massaua. Per sfuggire alle ricerche della polizia militare britannica riparò in Yemen, dove allestì una flottiglia di imbarcazioni per tenere sottocchio il traffico navale nemico nel Mar Rosso e passare le relative informazioni via radio al SIM e a Supermarina a Roma. Dopo aver messo a segno diverse azioni di sabotaggio contro basi nemiche in Eritrea, il 1° agosto 1942, al termine dell'ennesima incursione sulla costa eritrea, fu catturato dalla Royal Navy e internato in India fino al 1946⁵. Per le azioni temerarie in AOI fu insignito della medaglia d'oro. Rientrato in Italia gli fu proposto di fare un film biografico col regista Rossellini e di lavorare per l'ENI: ma De Martini rifiutò in quanto la notorietà gli avrebbe nuociuto, perchè al tempo era già capo centro per il Medio Oriente per i servizi segreti militari con

4 Questa è la versione riportata dal figlio di De Martini, cfr. Antonio De Martini, «Diciotto luglio 1936, Addis Abeba. Etiopia», blogpost del 19 luglio 2017. Anche la pagina dell'ANCFARGL (sezione Roma Capitale) dedicata a De Martini pare avvalorare, per sommi capi, tale versione. Però, nelle relazioni ufficiali sull'accaduto non vi è traccia di quest'azione: cfr. Federica Saini Fasanotti, *Etiopia 1936-1940. Le operazioni di polizia coloniale nelle fonti dell'Esercito italiano*, Roma, USSME, 2010. Anche la motivazione per il conferimento della MAVM non aiuta a chiarire la reale portata dell'azione: «Comandante titolare di una banda irregolare, dimostrava spiccate doti di ardimento e volontà in operazione di polizia e di rastrellamento nei dintorni di Addis Abeba. Durante l'attacco della città da parte di formazioni ribelli sceglieva appropriata posizione e, combattente e comandante audace, attaccava decisamente con la sua banda forze superiori avversarie, volgendole in fuga dopo aver loro inflitto perdite e aver preso d'assalto due mitragliatrici» (RD 6 luglio 1938).

5 Insieme ad altri 4 connazionali, con l'imbarcazione in panne si rifugiò sull'isola Melma, appartenente alla neutrale Arabia Saudita, dove fu catturato dal vascello armato britannico HMS *Arpha* che poi incendiò il battello, Nel 1949 De Martini chiese l'indennizzo del battello, cortesemente rifiutato dalle autorità britanniche.

un'area di responsabilità estesa dalla Libia all'Afghanistan. Proseguì quindi la sua attività di intelligence: nell'immediato dopoguerra avviò contatti con l'ambasciatore etiopico a Washington, di passaggio a Napoli, per la ripresa delle relazioni diplomatiche tra Italia ed Etiopia; nel 1947 informò dell'imminente uscita della Jugoslavia dall'orbita sovietica; nel 1956 ricevette un encomio per i servizi resi in occasione della crisi di Suez; nel 1960 avvertì che si stava preparando un golpe in Turchia; informò con largo anticipo della fine dell'esperimento della RAU tra Siria ed Egitto nel 1961; e chissà quanto altro ancora. Nel 1959 passò in ausiliaria col grado di colonnello, ma non smise di lavorare per i servizi segreti, per poi diventare generale di brigata nel 1962 (evento raro per chi aveva cominciato la carriera militare da soldato semplice). Era già pensionato quando rispose alla richiesta d'aiuto pervenutagli dal principe ereditario etiope per liberare i nipoti prigionieri in Etiopia dopo il golpe di Menghistu nel 1977. Organizzò quindi una spedizione di soccorso privata che riuscì nell'impresa. Al figlio Antonio che, stupito dall'incredibile numero di medaglie, onorificenze ed encomi del padre, gli chiedeva «come mai (avesse) così tante decorazioni rispetto agli altri», avrebbe risposto: «dovevano scegliere se decorare me o fucilare tutti gli altri»⁶. Morì a Grottaferrata nel 1981 ed è sepolto nel sacrario militare del Verano a Roma.

La resistenza italiana in AOI

L'azione di De Martini deve essere inquadrata nel contesto più ampio della resistenza italiana in Africa Orientale Italiana (AOI) durante l'occupazione britannica⁷. L'idea originaria di sviluppare una guerra di guerriglia fu del Duca d'Aosta che, prima di salire sull'Amba Alagi per l'ultima resistenza, aveva ordinato al colonnello Alessandro Bruttini, capo servizio del SIM in AOI, di preparare

6 Antonio De Martini (intervista), trasmissione «La storia oscura», Radio Cusano Campus, puntata del 3 marzo 2017.

7 V. Enrico Cernuschi, «La resistenza sconosciuta. La guerra in A. O. dopo il 1941», *Rivista Storica*, VII, n. 10, 1994, pp. 54-61; Giuseppe Conti, *Una guerra segreta. Il Sim nel secondo conflitto mondiale*, trad. it., Bologna, Il Mulino, 2009; Angelo Del Boca, *Gli italiani in Africa Orientale. III. La caduta dell'impero*, Milano, Mondadori, 1999³; Fabrizio Di Lalla, *Sotto due bandiere. Lotta di liberazione etiopica e resistenza italiana in Africa Orientale*, Chieti, Solfanelli, 2016; Nicholas Lucchetti, *Gli italiani nell'Eritrea del secondo dopoguerra 1941-1952*, tesi di dottorato, Università di Pisa, a. a. 2010-2011; Sebastian O'Kelly, *Amedeo. Vita, avventura e amori di Amedeo Guillet un eroe italiano in Africa Orientale*, trad. it., Milano, Rizzoli, 2002; Vittorio Dan Segre, *La guerra privata del tenente Guillet*, Milano, Corbaccio, 1993; Franco Tabasso, *Su onda 31 Roma non risponde*, Taranto, Sindico-Montanari, 1957. La storia rocambolesca di quest'ultimo libro, sequestrato prima che uscisse e di vietata ristampa, si trova in Angelo Acampora, *Senza licenza di uccidere. Operazioni segrete militari italiane 1935-1943*, Bologna, Odoja, 2017.

un piano di resistenza clandestina da attuare con personale italiano e ascario, al fine di trattenere il più a lungo possibile le truppe imperiali britanniche in AOI. Seppure scettico sulle reali speranze di successo, Bruttini stilò un progetto di massima che fu approvato dal Duca. Tale progetto prevedeva l'aiuto degli ufficiali Talamonti e De Martini e avrebbe fatto perno sulla collaborazione del *ras* Seium Menghscia, il quale però si schierò subito dalla parte del Negus. L'arresto di Bruttini, avvenuto ad Asmara quattro mesi dopo a opera del controspionaggio britannico, mise fine al velleitario piano.

Comunque, due mesi prima della resa di Gondar del 27 novembre 1941, alcuni fascisti avevano già creato in segreto l'"Associazione Figli d'Italia" che fungerà da organizzazione fiancheggiatrice del "Fronte di Resistenza" creato poco dopo dal maggiore dei Carabinieri Domenico Lucchetti, il cui obiettivo era quello di coordinare le azioni di guerriglia che alcune centinaia di militari e civili italiani stavano conducendo fin dalla caduta di Cheren in aprile. Con pochi contatti con la madrepatria e senza alcun finanziamento esterno, bande formate principalmente da indigeni (male) armati sotto la guida di ufficiali e sottufficiali italiani, più o meno strutturate e più o meno coordinate, compirono sabotaggi, attacchi a convogli motorizzati e presidi isolati. Tra queste bande si distinse quella guidata da Amedeo Guillet che per oltre sette mesi effettuò attacchi contro depositi, convogli ferroviari, avamposti, ponti e gallerie, finché il numero dei guerriglieri si ridusse talmente da indurre Guillet a sciogliere il reparto. Altri italiani si dedicarono a sobillare rivolte indigene rurali o, più semplicemente, si unirono a quelle già in corso, come quella della tribù Azebò Galla, ostile da sempre al Negus, che fu definitivamente soppressa solo nel 1943 grazie all'intervento dei bombardieri britannici basati ad Aden⁸. Infine altre organizzazioni, spesso comandate da ufficiali italiani, si occuparono della raccolta informativa sulla situazione locale e sul traffico navale britannico da comunicare a Roma. Tra queste ultime, di particolare interesse l'opera svolta dall'organizzazione guidata dal capitano di vascello Piero Aloisi, nata atipicamente quale sezione doppiogiochista messa su dall'Intelligence Service britannico in Etiopia e che, in realtà, fece il triplo gioco cercando di cooperare con le lontane autorità nazionali. Quest'unità, composta inizialmente da una quindicina di militari italiani, entrò in contatto con diversi gruppi di resistenza e stilò accurati piani per il sabotaggio dei depositi logistici britannici. Furono preparati depositi segreti di armi e munizioni lungo le maggiori vie di transito. Fu addirittura rubato del cianuro di potassio dalle zone minerarie con l'idea di avvelenare le riserve idriche delle guarnigioni nemiche. Inoltre, Aloisi

8 Cfr. Gebru Tareke, «Peasant Resistance in Ethiopia: The Case of Weyane», *The Journal of African History*, vol. 25, no. 1, 1984, pp. 77-92 e, Id., *The Ethiopian Revolution. War in the Horn of Africa*, New Haven-London, Yale U. P., 2009.

riuscì a infiltrare spie alla corte del Negus e in alcuni comandi britannici.

Oltre alla raccolta informativa, Aloisi preparò una pista d'atterraggio di fortuna nella piana di Dugarò, con tanto di autocisterna piena di combustibile sottratta ai britannici, interrata e destinata a rifornire eventuali aerei di collegamento giunti dall'Italia. Aloisi, con buona dose di fantasia, pensò perfino di preparare più piste d'atterraggio per il rifornimento di bombardieri italiani. Altre iniziative furono prese in campo navale, con l'allestimento di una flottiglia dotata anche di unità d'altura in grado di prendere contatto con eventuali sommergibili dell'Asse in missione nell'Oceano Indiano, dirigersi su Suez in caso di sfondamento del fronte egiziano, oppure riparare in Yemen in caso di mala parata. Infine, nei punti nevralgici dell'amministrazione etiopica vi erano nuclei ancora fedeli all'Italia in grado di dar vita a sabotaggi su larga scala qualora fosse giunto un ordine in tal senso da Roma. Il piano di Aloisi – così come quello delle altre organizzazioni resistenziali – era quello di preparare il terreno per il ritorno offensivo delle (si sperava) vittoriose divisioni italiane che, dopo l'arrivo determinante dei rinforzi tedeschi, premevano nei primi mesi del 1942 verso Alessandria d'Egitto. Addirittura, il Negus nel maggio 1942, di fronte a una possibile vittoria della guerra da parte delle potenze dell'Asse, avviò trattative segrete con alcuni esponenti della comunità italiana di Addis Abeba. Fu la sconfitta di El Alamein, nell'autunno 1942, a far crollare il morale delle formazioni di resistenza, che in gran parte cessarono di operare anche perché ormai a corto di armi e munizioni.

Giudizio storico

Non è facile dare un giudizio storico definitivo sui circa due anni di resistenza italiana nell'ex AOI, considerato che:

«Anche oggi, nonostante la relativa abbondanza di testimonianze e di relazioni sul fenomeno, non è facile ridisegnare la mappa di questo particolare ribellismo, perché, in molti documenti, la realtà è spesso mescolata alla leggenda, la sincerità alla megalomania»⁹.

Inoltre, in un paese dove circolavano migliaia di armi, dove tradizionalmente erano frequenti gli scontri inter tribali, dove il banditismo era endemico, non era facile distinguere tra attacchi politicamente motivati e no. Quello che è certo è che gran parte dei coloni italiani collaborò coi britannici e, specie in Eritrea, la conduzione della pubblica amministrazione fu lasciata nelle loro mani:

«the British were largely indebted to the accommodating behaviour of the Italian officials. Had they chosen to leave their posts, not all the troops

9 Angelo Del Boca, *op. cit.*, a p. 576.

then moving northwards to help in the defence of Egypt could have been spared.... Brigadier Kennedy-Cooke, head of the new British Administration, approached the problem realistically and dispassionately... [he] sought to combat Fascist influence by lending the British the appearance of caretakers rather than of conquerors... There remained, however, an incorrigible hard core Fascist hot-heads... The eventual arrest and internment of 3,000 undesirables in November 1941 threw out small ripples of interest but otherwise left Italian society unmoved... By the close of 1941, the danger that Eritrea might prove an expensive military commitment had passed»¹⁰.

L'impressione è che la resistenza italiana, fatta al massimo da 7000 connazionali su oltre 200.000 (militari compresi), sia stata per i britannici poco più che un fastidio. Del resto già dal febbraio 1941, ben prima della fine ufficiale dei combattimenti in AOI, avvenuta in novembre, i migliori reparti aerei e terrestri alleati erano stati progressivamente ritirati e destinati ad altri fronti. Perciò, a occuparsi della repressione dell'insorgenza italo-indigena furono principalmente le 2 divisioni di King's African Rifles (KAR) rimaste in teatro, formate da fanti africani guidati da sottufficiali indiani e ufficiali britannici, insieme alle esordienti forze di sicurezza etiopiche e a modesti contingenti di polizia coloniale. Da notare che nella storia militare ufficiale del KAR non vi è traccia di alcuna attività di controguerriglia nell'ex AOI. Anzi, i numeri indicano che i 21 battaglioni KAR schierati durante la campagna di conquista dell'AOI furono ridotti a 12 dopo la resa italiana, alcuni dei quali addirittura sostituiti da reparti omologhi ma di qualità inferiore. Tali battaglioni furono impiegati soprattutto per sorvegliare i prigionieri di guerra e gli internati e le successive operazioni di rimpatrio¹¹.

10 Gerald K. N. Trevaskis, *Eritrea, a colony in transition 1941-52*, London, Oxford University Press, 1960, a pp. 20-24.

11 H. Moyse-Bartlett, *King's African Rifles. A Study in the Military History of East and Central Africa, 1890-1945*, Eastbourne, Rowe, 1956. Anche nelle memorie di un ufficiale australiano assegnato al KAR nel 1942 non si trovano riferimenti a guerriglieri italiani, ma solo al clima di insicurezza dovuto alla presenza di bande organizzate di predoni locali; cfr. John Nunneley, *Tales from the King's African Rifles. A Last Flourish of Empire*, London, Cassell, 1998. Per quanto riguardava l'ordine pubblico, i conflitti inter tribali e la criminalità comune erano la principale fonte di preoccupazione per l'amministrazione britannica. In fondo, come osservato in maniera salace, «Serious attempts at sabotage or risings were not to be expected from a people [the Italians] who had failed to fight to the end, even when the dice was loaded in their favour. But in such times as the months before El Alamein there were signs that they would become restive, and even dangerous, if German troops approached. However, the chief occupation of even the more enterprising Fascists never got beyond rumour-spreading and black-listing, threatening Italians who co-operated too readily with the castor-oil they would be made to swallow on day, and photographing co-operators at their work», cfr. Ministry of Information, *The First to be Freed: The*

In realtà, quello che avrebbe potuto davvero impensierire Londra sarebbe stato dotare di adeguate difese e mezzi militari l'AOI fin dal 1940 e, contemporaneamente, dare un serio aiuto militare alla fazione iraqena intenzionata a uscire dalla sfera d'influenza della Gran Bretagna. Infatti, va considerato che:

«the British government wanted to safeguard its land route from the Persian Gulf through Iraq, Transjordan, and Palestine to the Mediterranean. In the late 1930s this route was especially significant because Italian ships and planes based in Eritrea were well situated to attack British troopships moving through the Red Sea to Egypt. For British military leaders this danger was so worrying that in the event of a war in which Italy was hostile they planned to send all troop reinforcements for Egypt via the land route until the Sea had been properly secured»¹².

Con un dispositivo aeronavale sufficiente per insidiare le vie di comunicazione marittime nell'Oceano Indiano e nel Mar Rosso e un sostegno concreto ai combattivi iraqeni di Rashid Ali, si sarebbe messa in crisi la logistica britannica dell'intero Medio Oriente e Nord Africa, anche senza potersi impadronire delle risorse petrolifere iraqene e minacciare le raffinerie iraniane di Abadan.

Invece da giugno a dicembre 1940 – ancor prima dell'offensiva terrestre britannica del 1941 – ben 54 convogli britannici transitarono nel Mar Rosso senza perdere una sola nave¹³. Mentre agli iraqeni arrivarono un po' di armi francesi via Siria, una «Squadriglia Speciale Irak», con 11 obsolescenti caccia CR-42¹⁴, il «Sonderstab F» con forze speciali Brandenburg e la «Fliegerführer Irak» (2 squadriglie di caccia multiruolo e bombardieri), qualche aereo da trasporto e tre mitragliere contraeree. Aiuto decisamente irrisorio, considerando che era passato

Record of British Military Administration in Eritrea and Somalia, 1941-1943, London, H. M. Stationery Office, 1944, a p. 17.

- 12 Daniel Silverfarb, *Britain's Informal Empire in the Middle East. A Case Study of Iraq, 1929-1941*, New York – Oxford, Oxford University Press, 1986, a p. 88.
- 13 Ian Stanley O. Playfair, *History of the Second World War: The Mediterranean and Middle East, Vol. I: The Early Successes Against Italy (to May 1941)*, London, H. M. Stationery Office, 1954.
- 14 Håkan Gustavsson and Ludovico Slongo, *Gladiator vs CR.42 Falco 1940-1941*, Oxford, Osprey, 2012. Erano CR-42 Falco della 155ª Squadriglia (cap. Francesco Sforza) coi distintivi delle forze aeree iraqene decollati in 12 da Ciampino il 22 maggio e giunti il 28 a Kirkuk con tappe a Valona, Gadurrà (Rodi), Aleppo e Mosul. Dopo due giorni di combattimento su Habbanya, Bagdad e Abu Grahīb, e la perdita di 5 caccia (1 per incidente a Valona, 1 abbattuto ad Habbanya, 3 danneggiato e abbandonati a Kirkuk) e di 1 pilota catturato (cap. Valentini), il 1° giugno i 7 Falchi superstiti ripartirono da Mosul insieme a un S.81 di supporto e un S.79 con a bordo la missione di collegamento italiana rientrando a Rodi via Aleppo. Avevano svolto 155 ore di volo, sparato 3800 colpi di mitragliatrice e abbattuto 2 Gladiators (una sola perdita riconosciuta dagli inglesi).

quasi un anno dai primi abboccamenti tra emissari iraqeni e diplomatici italiani e tedeschi, tempo più che sufficiente per elaborare un piano d'intervento serio. La durata dei cicli operativi delle due missioni aeree ne testimonia la futilità: una decina di giorni quello tedesco (che perse quasi tutti gli aerei) e tre giorni quello italiano (che perse 3 aerei)¹⁵. In conclusione:

«The Germans and Italians hesitated in sending adequate support to Rashid Ali, which allowed an inferior British force to prevail... The Germans wrongly assumed that the strength, morale and fighting spirit of the Iraqis was enough to contain the British until their forces could intervene in strength. They sent only a token force, which was poorly prepared and inadequately supported. Hitler made a crucial mistake in thinking that Crete was more valuable strategically than Iraq. For far less than the huge casualties and loss of equipment sustained in Crete the Germans could have comfortably taken Iraq. A great prize which was theirs for the taking at little cost slipped from their grasp»¹⁶.

Nella pagina seguente:
Boccasile, *L'avanzata continua*

15 Sulla rivolta iraqena del 1941, cfr. Barrie J. James, *Hitler's Gulf War. The Fight for Iraq, 1941*, Barnsley, Pen & Sword, 2009; Robert Lyman, *Iraq 1941. The battles for Basra, Habbanya, Falluja, and Baghdad*, Oxford, Osprey, 2006; Douglas Porch, «The Other Gulf War. British Intervention in Iraq, 1941», *Joint Forces Quarterly*, no. 35, 2004, pp. 134-140; Silverfarb, *op. cit.*

16 James, *op. cit.*, a pp. 520-521 (edizione digitale).



La «legione straniera» dell'Italia fascista

di Stefano Fabei

Come nella grande guerra, anche durante la seconda guerra mondiale l'Italia formò unità volontarie straniere reclutate fra i prigionieri nemici o nei territori occupati. Le dimensioni complessive furono tuttavia molto più contenute rispetto al 1918, anche perché alcune di queste unità furono create unicamente a scopi propagandistici o comunque con finalità geopolitiche più che realmente operative. Diverse furono le motivazioni e le circostanze che portarono alla costituzione di queste unità, che qui brevemente ricorderemo.¹

125 volontari arabi e 190 indiani

Nel maggio 1942, anche per emulazione della *Legion Freies Arabien* creata dai tedeschi fra i profughi siriani e irakeni riparati in Grecia dopo il fallimento del colpo di stato in Iraq², il Comando supremo decise di sfruttare i rapporti coi capi del movimento nazionalista arabo rifugiati a Roma – il Gran Muftì di Gerusalemme Hājj Amīn al-Husaynī (1897-1987)³ e l'ex Primo ministro iracheno Rashīd 'Alī al-Gaylānī (1892-1965), protagonista del fallito tentativo di liberazione attuato dal Golden Square – per formare, alle dipendenze del SIM, un'unità speciale di arabi e italiani d'Oltremare per ricognizioni a largo raggio, informazione, propaganda e sabotaggio dietro il fronte Nordafricano.⁴ Insediato a Villa Tellus alla Giustiniana, col nome di Centro Militare «A» e un nucleo di 20

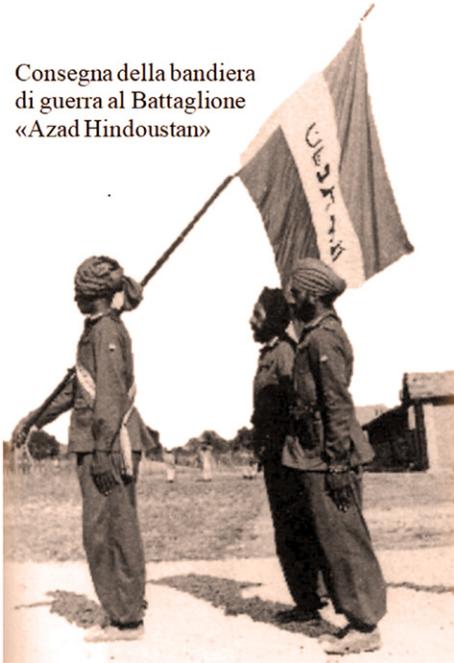
1 S. Fabei, *La «legione straniera» di Mussolini*, Mursia, Milano 2008.

2 Fabei S., *Guerra santa nel Golfo*, Edizioni all'insegna del Veltro, Parma 1990; Fabei S., *Il Reich e l'Afghanistan*, Edizioni all'insegna del Veltro Parma, 2002.

3 S. Fabei, *Una vita per la Palestina*, Mursia, Milano 2003; Id., *Mussolini e la resistenza palestinese*, Mursia, Milano 2005; Id., «Il sostegno dell'Italia alla prima intifāda. I rapporti tra fascismo e nazionalismo palestinese negli anni Trenta», *Studi Piacentini*, n. 35, 2004.

4 R. De Felice, *Il fascismo e l'Oriente*, il Mulino, Bologna 1988; S. Fabei, *Il fascio, la svastica e la mezzaluna*, Mursia, Milano 2002; Id., *Fascismi e decolonizzazione*, *Studi piacentini*, n. 16, 1994. H. R. Rainero, *I reparti arabi e indiani dell'Esercito italiano nella Seconda guerra mondiale. 'Le frecce rosse'*, USSME, Roma 2007; S. Fabei, «Gli arabi nell'esercito italiano», *Studi piacentini*, n. 30, 2001. attivato già il 10 maggio 1842 con 78 arabi e 109 nazionali,

Consegna della bandiera di guerra al Battaglione «Azad Hindoustan»



indiani presi dagli italiani. E infine, il 2 luglio, il tenente colonnello Massimo Invrea (1898-1976) – futuro combattente della RSI ed esponente della sinistra neofascista insieme a Ernesto Massi, il maggiore ideologo dell'Eurasismo italiano – fu incaricato di organizzare il Raggruppamento Centri Militari (ossia le forze speciali del SIM) composto dai CM «A», «I» e «T» (italiani residenti in Tunisia).

La propaganda fra gli indiani fu però del tutto inefficace, forse anche per la chiusura degli indù verso gli appelli fatti da un premier musulmano⁶. In tutto si racimolarono 190 volontari, inclusi 55 futuri paracadutisti inviati in addestramento a Tarquinia. Il 23 ottobre furono inquadrati, insieme a 67 italiani d'Oltremare, in un «Battaglione Azad Hindoustan», che ricevette il tricolore indiano. Ma non passarono due settimane che, a seguito di uno sciopero del rancio, il battaglione fu sciolto, rimandando gli indiani dietro il filo spinato e trasferendo gli italiani nelle altre due unità⁷.

nazionali d'Oltremare, l'unità includeva fra i 3 arabofoni il sergente Umberto La Rocca (1920-2011), il futuro ambasciatore che tra i suoi prestigiosi incarichi diplomatici e nell'industria fu anche presidente della SIOI (1993-2011).

Dal dicembre 1941 Roma ospitava il governo in esilio dell'India libera presieduto dal musulmano Muhammad Iqbāl Shedai (1888-1974) e la sua stazione, Radio Himalaia⁵. Sempre ad imitazione dei tedeschi, che stavano reclutando una *Legion Freies India* tra i residenti in Germania e i prigionieri presi dall'Afrika Korps, fu quindi decisa la creazione di una seconda unità speciale (Centro Militare «I») da reclutarsi fra i ben più numerosi (5.203) prigionieri

5 S. Fabei, «Chandra Bose e la lotta per l'indipendenza dell'India», *Eurasia*, n. 2, 2006.

6 C. A. Rizzi *I guanti bianchi di Warda Ganda*, Genova, 1986; S. Fabei, *Il Reich e l'Afghanistan*, Ed. all'insegna del Veltro, Parma 2002; S. Fabei, «I volontari indiani nell'esercito italiano: il battaglione Azad Hindostan», *Studi piacentini*, n. 33, 2003; Id., «I volontari indiani nell'esercito italiano», *Eurasia*, n. 3, 2006. Filippo Cappellano, «Quando i prigionieri erano indiani...», *Storia militare*, n° 270, marzo 2016, pp. 50-51

7 ASMAE: *Affari politici, Italia*, bb. 76 e 84; *Affari politici, Irak*, b. 18; *Affari politici, Palestina*, b. 32; *Gabinetto, Italia*, «Schema di lavoro per l'India», b. 6; AUSSME, Fondo N

La risposta degli arabi residenti o prigionieri in Italia fu decisamente superiore, ma erano talmente pochi che al 18 agosto i volontari erano solo 53. L'11 ottobre, al campo di Tivoli, di fronte al capo del SIM Cesare Amé (1892-1983) e alla comunità musulmana accorsa da Roma in festa per l'īd al-fiṭr (fine del Ramadan), il Gran Muftì consegnò la bandiera di guerra al CM «A» e ricevette il giuramento sul Corano e sul Vangelo di 125 arabi e 126 nazionali d'Oltremare (di cui 52 e 20 destinati a scortarlo durante la prevista ma poi cancellata visita in Libia).

Ma appena 12 giorni dopo il personale arabo era sceso a 110 unità contro 559 nazionali: e solo questi ultimi furono poi effettivamente inviati in Africa⁸.



Tivoli, 11 ottobre 1942, festa dell'īd al-fiṭr.
Consegna della Bandiera di guerra al Centro Militare «A»
(sulla destra il Gran Muftì)

Bande MVAC e Cetnici

Risultati maggiori furono ottenuti in Jugoslavia, non solo nelle aree di occupazione italiana (Slovenia, Dalmazia e Montenegro) ma anche nello Stato indipendente croato. La protezione accordata dall'Italia alla minoranza serbo-ortodossa perseguitata dal regime ustascia di Zagabria, produsse una crescente cooperazione tra i comandi italiani e le locali formazioni cetniche (resistenza monarchica) motivata non solo dalla lotta comune contro la resistenza comunista, ma anche dal progetto di Grande Serbia osteggiato dalla Germania e dagli ustascia. Col trattato del 18 maggio 1941 Roma aveva riconosciuto una frontiera «eterna» con la Croazia, impegnandosi a favorire lo sviluppo del nuovo stato garantendo-

1-11 (*Diari storici della Seconda guerra mondiale*), b. 780; M 7, *Circolari*, b. 280.

8 Prima un plotone di camionette sahariane, poi, in gennaio, 440 nazionali impiegati in Tunisia come fanteria insieme a 200 residenti italiani. L'unità, che il 23 ottobre era stata ribattezzata «Gruppo Formazioni A», ebbe 302 perdite (65 morti, 76 dispersi, 161 feriti). Ritirata a Roma, venne fusa coi superstiti del Battaglione d'assalto degli italiani di Tunisia, formando a Monterotondo il Battaglione d'assalto motorizzato che combatté contro i tedeschi a Porta San Paolo.

ne indipendenza politica e integrità territoriale, ma si era poi eretta garante delle minoranze serbe. Le nostre guarnigioni rimasero nell'area quali truppe di presidio in un Paese amico, sia per combattere la Resistenza comunista sia a difesa degli ortodossi che, ispirandosi alla tradizione cetnica, avevano preso le armi per difendersi dagli ustascia ultracattolici sia per evitare l'estensione dei torbidi alla Dalmazia annessa.

Tra il 1941 e il 1942 il Comando Superiore di Slovenia e Dalmazia (Supersloda), ovvero la 2^a Armata, stabilì contatti coi capi serbi delle varie regioni, come Dobroslav Jevdjević, Ilija Trifunović, e il pope Momčilo Djujić, tutti più o meno legati a Draža Mihajlović; si verificò un ulteriore avvicinamento dei cetnici agli italiani desiderosi di impedire ai ribelli del Montenegro di fare causa comune con quelli della Bosnia-Erzegovina e contenere la diffusione del comunismo. Mario Roatta, subentrato il 19 gennaio 1942 a Vittorio Ambrosio come comandante della 2^a Armata, raccomandava il 6 marzo di evitare tutto quel che potesse indurre i partigiani monarchici serbo-ortodossi a costituire un fronte comune coi comunisti.

Oltre ai serbi-ortodossi, che certo costituirono dal punto di vista quantitativo e qualitativo la maggiore riserva di forze cui attinse il R. Esercito per combattere le formazioni titine, gli italiani arruolarono volontari sloveni e dalmati, oltre che croati e in minor misura montenegrini e bosniaci. Ci fu chi combattè per garantirsi la sussistenza, chi considerò la collaborazione una necessità imposta dagli eventi e chi fece la propria scelta in base a ragioni ideologiche. In qualche caso determinante fu l'adesione agli ideali di un fascismo localmente declinato secondo specifiche esigenze nazionali e quindi portato a scontrarsi con altri nazionalismi dell'area balcanica. Qui per gli italiani la situazione si presentò, fin dall'inizio del 1942, difficile e la necessità di contrastare la Resistenza li portò a cercare la collaborazione delle forze anticomuniste.

In Slovenia decisero di sostenere, entro certi limiti, formazioni di combattenti autonomamente formatesi soprattutto nei distretti rurali: le MVAC nell'estate del 1942 arrivarono ad arruolare alcune migliaia di uomini. La questione dell'impiego, del controllo e delle funzioni delle MVAC fu definita dal generale Roatta, comandante delle FFAA «Slovenia-Dalmazia», nella circolare n. 3/c del 1° marzo 1942.

Fu deciso, anche per difficoltà di armamento ed equipaggiamento, di porre un limite all'accettazione di altre reclute e di sostituire gli elementi meno leali e non all'altezza con altri di sicura fedeltà e di maggiore idoneità fisica. Dopo che negli ultimi mesi del 1942 Mario Robotti e Roatta avevano chiarito natura, consistenza e modalità d'impiego delle forze ausiliarie, i volontari furono inquadrati nelle compagnie delle più importanti componenti dell'XI CdA e cioè nelle divisioni di

fanteria *Isonzo e Cacciatori delle Alpi*, nell'XI Raggruppamento delle Guardie di Finanza, e nel Raggruppamento d'assalto delle Camicie Nere *XXI aprile*.⁹

Occupata la Jugoslavia, gli italiani crearono il Governatorato della Dalmazia che dal 18 maggio 1941 al 19 agosto 1943 comprese le province di Spalato, Cattaro e Zara. Qui la politica anticroata e il processo di italianizzazione imposto da Bastianini non favorirono la collaborazione degli autoctoni con le forze occupanti e spinsero molti nelle file della Resistenza. Non essendo il R. Esercito preparato a combattere la guerra per bande condotta dai partigiani, gli italiani arruolarono formazioni armate riunite nel «Corpo dei volontari anticomunisti della Dalmazia italiana» che cooperò nella tutela dell'ordine pubblico, soprattutto nei compiti in cui, per conoscenza dell'ambiente e del terreno, meglio si prestavano gli elementi locali. La MVAC «Zara», così chiamata per distinguerla dalla MVAC «Dinara», composta da cetnici indipendenti soprattutto greco-ortodossi del distretto di Tenin agli ordini di Djujić, fu costituita solo con personale della Dalmazia annessa e impiegata nella provincia zaratina. Tra gli obiettivi c'era quello di legare agli occupanti la parte più vitale della popolazione, costituendone una piattaforma per l'inquadramento nell'attività politica nazionale. L'esistenza di queste milizie, circa 900 uomini, per lo più ortodossi, determinò continui contrasti tra autorità politiche e militari italiane.¹⁰ In considerazione dello sviluppo assunto e della loro importanza quali unità mobili adatte alla guerriglia, il 14 marzo 1943 il comando della divisione *Zara* inquadrò le bande in Battaglioni AC (anticomunisti) alle dipendenze tattiche e amministrative dei settori militari.

Secondo un rapporto della 2ª Armata, nel febbraio 1943 le formazioni serbe collaborazioniste e le Milizie volontarie anticomuniste (MVAC) contavano oltre

9 M. Cuzzi, *L'occupazione italiana della Slovenia (1941-1943)*, USSME, Roma, 1998; Id., «I Balcani, problemi di un'occupazione difficile», in Rainero R. e Biagini A. (cur.), *L'Italia in guerra il terzo anno-1942*, Gaeta, 1987; T. Sala, «Occupazione militare ed amministrazione civile nella "provincia" di Lubiana (1941-1943)», in E. Collotti, T. Sala, G. Vaccarino, *L'Italia nell'Europa danubiana durante la seconda guerra mondiale*, Istituto nazionale per la storia del movimento di liberazione Monza 1966; D. Rodogno, *Il nuovo ordine mediterraneo. Le politiche di occupazione dell'Italia fascista in Europa (1940-1943)*, Bollati Boringhieri, Torino 2003; O. Talpo, *Dalmazia. Una cronaca per la storia 1941-1944*, USSME, Roma 1990-1995. AUSSME, N 1-11, bb. 1358, 1359; M 3, bb. 84, 85; M 3, b. 325; N 1-11, b. 1319.

10 S. Fabei, «Il collaborazionismo anticomunista nella Dalmazia 'italiana' (1941-1943)», *Nuova Storia Contemporanea*, n. 4, 2008; T. Francesconi, *Le Bande V.A.C. in Dalmazia 1942-1943*, EMI, Milano 1992; A. Finestra, *Dal fronte jugoslavo alla Val d'Ossola. Cronache di guerriglia e guerra civile*, Mursia, Milano 1995; A. Finestra, *È passata senza fermarsi*, La Fiaccola, Latina 1953. AUSSME, M 3, b. 85; N 1-11, bb. IT 385, 478; N 1-11, bb. 784, 1187, 1280, 1542.

30.000 uomini.¹¹ Diversamente dalla MVAC della Dalmazia annessa quella slovena restò indipendente dal comando italiano; alleato, più che ausiliari, anche se supportati dal R. Esercito che forniva anche qualche ufficiale di collegamento. Il 6 maggio 1943 i tedeschi iniziarono la repressione dei cetnici col risultato di spingerne molti tra le braccia di Tito. Il 31 maggio, su disposizione del Duce, lo Stato maggiore impartì alla 2^a Armata l'ordine di disarmare le formazioni «aderenti al movimento di Mihailović», ordine assurdo considerando che quasi tutti i cetnici erano più o meno legati a quest'ultimo. L'argomento fu ancora oggetto di discussione a Salonicco il 2 giugno dove i generali Pirzio Biroli e Alexander Löhr concordarono sulla necessità di operazioni congiunte contro le formazioni di Mihajlović nell'Alto Montenegro; poi, qualora non si fossero sciolti di spontanea volontà, si sarebbe provveduto ad agire contro i cetnici dell'Erzegovina. Fu altresì deciso di procedere, entro due mesi, al disarmo delle formazioni del Dinara e di mantenere in armi, salvo contrario parere dell'Alto comando tedesco, quelle della Lika. La MVAC impiegata nel Governatorato della Dalmazia sarebbe stata esclusa da qualsiasi provvedimento. Disposizioni rimaste sulla carta perché i tedeschi avevano nel frattempo mutato atteggiamento verso i cetnici con cui in molte zone da tempo collaboravano, pur continuando a chiederne il disarmo che si era rivelato fino ad allora «una dispersione soltanto apparente delle formazioni armate». Circa 7.000 avevano infatti trovato rifugio nell'Erzegovina centro-settentrionale e in Bosnia, dove vivevano indisturbati sotto controllo germanico. In breve, i tedeschi, dopo aver forzato gli italiani a distaccarsi dalle formazioni cetniche, non fecero niente per ottenerne lo scioglimento e il disarmo; si può supporre che il vero motivo dell'azione svolta contro i nazionalisti serbi fosse determinato, non tanto da ragioni di sicurezza, quanto dal desiderio di fare cosa gradita a Zagabria e dalla diffidenza nei riguardi degli italiani. Dopo il 25 luglio la collaborazione dei cetnici coi nostri comandi continuò a essere attiva oltre i confini dell'Erzegovina. I drammatici eventi dei mesi successivi portarono molti elementi già membri delle MVAC a passare alla collaborazione coi tedeschi, mentre altri raggiunsero le formazioni direttamente controllate da Mihailović e un terzo gruppo, minoritario, i partigiani di Tito.

11 Cfr. S. Fabei, *I cetnici nella Seconda guerra mondiale. Dalla resistenza alla collaborazione con l'esercito italiano*, Gorizia, 2017 (n. ed. riveduta e ampliata). Id., «I cetnici nel conflitto mondiale: collaborazionisti e resistenti», *Nuova Storia Contemporanea*, n. 5, 2005. ASMAE, *Jugoslavia 1941*, b. 107; *Jugoslavia 1942*, bb. 130, 132; *Jugoslavia 1943*, b. 136; *Gabinetto Armistizio Pace*, bb. 26, 36; AUSSME, M 3, bb. 61, 66, 85, 585; N 1-11, bb. 629, 735, 769, 999, 1004, 1007, 1265, 1501; b. J/1; N 1-11, bb. IT 76, 79, 89, 321, 1485.



La Legione Croata

Nel 1941 Roma, preoccupata dall'invasione tedesca in Croazia, decise di creare una sua Legione croata inquadrata nel Regio esercito. Per l'Italia, che aveva mandato in Russia il Corpo di spedizione e si preparava ad ampliarne gli effettivi, la legione avrebbe servito prima a compensare le perdite del CSIR, quindi ad apportare qualche forza in più al pianificato dispiego dell'8ª Armata (ARMIR). Il 20 ottobre 1941 il Comando supremo informò il ministero della Guerra e lo Stato maggiore che, in considerazione del desiderio delle autorità di Zagabria circa il sollecito invio di una legione croata sul fronte russo, quest'ultima sarebbe stata immessa nel CSIR; i suoi componenti avrebbero indossato un'uniforme di foggia croata con i distintivi di grado sul bavero e il fascio littorio sul petto e avrebbero prestato giuramento di fedeltà al Duce.

La legione, autotrasportabile, ebbe una forza iniziale di oltre 1.100 uomini; armamento, automezzi, equipaggiamento e quadrupedi sarebbero stati forniti dal Regio esercito che avrebbe provveduto ai grandi spostamenti della stessa. Zagabria avrebbe fornito il corredo individuale. Il trattamento economico previsto era analogo a quello vigente per gli italiani. Il comando del XVIII CdA, per il periodo di addestramento in Italia, e il CSIR poi avrebbero provveduto alle spese e ai rifornimenti da conteggiarsi a carico dello Stato croato. Nell'aprile del

1942, dopo l'addestramento a Riva del Garda, l'unità risultò pronta e ne fu fissata l'assegnazione prima al Corpo di spedizione, poi all'ARMIR. Inquadrata nella 3ª divisione *Celere* «Principe Amedeo Duca d'Aosta», andò prima a sostituire la Legione Camicie nere «Tagliamento»¹² che, sopportate gravi perdite, aveva bisogno di riposarsi e riordinarsi, per essere poi assegnata come unità di rinforzo al Gruppo CCNN «Tagliamento». I croati, stando alla *Relazione del generale Mario Marazzani, comandante la Divisione P.A.D.A. sulla campagna di Russia dall'agosto 1941 all'ottobre 1942*, combatterono con valore e determinazione al fianco delle unità italiane come la divisione *Pasubio*, pagando un altro tributo di sangue operando nel bacino minerario del Mius e poi più a nord lungo le sponde del Don fino al dicembre del 1942.

Il 13 aprile 1943 fu disposto lo scioglimento della legione reduce dalla Russia. I pochi elementi rientrati a Riva del Garda sarebbero stati avviati al deposito e quindi rimpatriati. Malgrado il 15 settembre 1942 lo Stato maggiore avesse intanto ordinato la costituzione, a cura del comando del XIX CdA, di due nuclei, formati con personale istruttore croato e italiano, da dislocare a Riva, in vista della costituzione di una seconda, più forte, legione, gli italiani dovettero prendere atto di come iniziative analoghe, ma destinate a maggior successo, fossero state prese dai tedeschi, che, con l'impiego di 4 divisioni si erano assicurati il controllo militare di 2/3 della Croazia e il concorso della quasi totalità delle forze armate di Ante Pavelić. La 2ª Legione croata, mobilitata dal 5 giugno 1943, nacque condizionata da fattori che ne avrebbero pregiudicato la possibilità di sviluppo e in un contesto che vedeva l'Italia perdere credibilità a Zagabria. Il tempo per una collaborazione militare italo-croata era venuto meno e ai tedeschi rimaneva un campo di azione ancor più vasto di quello già a loro disposizione.¹³

Il Gruppo squadroni cosacchi

Anche l'Italia, oltre alla Germania, ebbe una sua piccola «Banda irregolare cosacca» di 300 uomini, formata nel luglio 1942 dal Comando dell'Armira coi disertori e i prigionieri dell'armata russa, su proposta del conte Ranieri di Campello (1908-1959), campione olimpionico di equitazione e ufficiale di *Savoia Cavalleria*. In tenuta cosacca, con colbacco e sciabola, il «Gruppo Squadroni Cosacchi Maggiore Campello»¹⁴ contava 3 tre sotnie di 120-160

12 S. Fabei, «TAGLIAMENTO» *La legione delle Camicie nere in Russia (1941-1943)*, in Edibus, Vicenza 2014.

13 AUSSME, M 7, Circ. 298/2; N 1-11, bb. 1086, 1443, 1444, 1459/2, 1556; N 1-11, bb. IT 53, 76, 321, 480; ASMAE, *Jugoslavia 1943*, bb. 135, 136.

14 S. Fabei, «I volontari cosacchi nell'Esercito italiano», *I sentieri della ricerca*, n. 3, 2006. AUSSME, N 1-11, b. 1551. Tra le carte riguardanti i volontari cosacchi qui conservate non



Ranieri di Campello alla testa
del Gruppo Squadroni Cosacchi Campello

uomini, e una fanfara a cavallo, con ufficiali italiani (che indossavano il pastrano cosacco sopra la divisa grigioverde) e sottufficiali cosacchi cui era stato riconosciuto il grado ricoperto nell'Armata Rossa. L'unità alternò le missioni esplorative a vere e proprie incursioni nelle linee sovietiche, in una delle quali Camopello fu ferito e salvato dai suoi che lo caricarono su una slitta ripiegando sotto il fuoco nemico verso le linee italiane. L'ammirazione dei cosacchi per Campello è spiegabile con le motivazioni per cui gli fu concessa la medaglia d'argento nel gennaio del 1943: «...in ogni incarico era primo nell'offerta e nell'esempio. Guidava il gruppo in situazione difficile per insidie nemiche, clima e disagi, in modo esemplare. In ogni occasione ha dato di più di quanto richiesto. Ferito, continuava a guidare il gruppo dando sagge disposizioni per sfuggire all'accerchiamento».¹⁵

Tra febbraio e marzo 1943 300 tra superstiti della «Banda Campello» e di analoghe formazioni provenienti da Millerovo e nuovi volontari costituirono il

figura la relazione compilata a suo tempo dal maggiore Campello, di cui parlano alcuni documenti e appunti.

15 Nel febbraio 1943 Ranieri di Campello rientrò in Italia. Al momento dell'armistizio fuggì dall'ospedale del Celio; tornato al fronte col Regio esercito fu ancora ferito a Montecassino. Terminata la guerra, si rifiutò di giurare fedeltà alla Repubblica, fu pertanto radiato dall'esercito e morì nel 1959. Cfr. De Mattei R., «La Vandea russa», *Il Secolo d'Italia*, 2 aprile 1996.



Distintivi della MVAC e della Legione croata

Distintivi della Milizia Fascista Albanese

«Gruppo Cosacchi Savoia», poi «Banda irregolare cosacca», comandato dal capitano di cavalleria Giorgio Stavro Santarosa. Seguendo la ritirata italiana, 280 cosacchi giunsero in giugno a Macaccari (VR), per essere riorganizzato e ricevere le ricompense al valore, appuntate dal generale Mario Marazzani, ispettore della Cavalleria. L'asrmistizio colse i cosacchi prima del loro previsto trasferimento in Albania. Alcuni si unirono ai cosacchi insediati dai tedeschi in Friuli, altri, per idealismo o interesse, tenendo conto dell'andamento della guerra, fecero scelte diverse arruolandosi nella Resistenza.¹⁶

I volontari nazionalisti maltesi

Altra pagina di storia dei volontari stranieri nelle Forze armate italiane fu quella riguardante i maltesi, per i quali va comunque precisato come «stranieri» essi non si sentissero, riconoscendo nell'Italia la patria cui Malta, una volta liberata dagli inglesi, sarebbe tornata. Il più noto di questi volontari fu Carmelo Borg Pisani che, maltese di nascita, italiano di cultura, cittadino britannico per forza, a 25 anni non ebbe dubbi su come schierarsi al momento dello scoppio della Seconda guerra mondiale: «Malta non è inglese che per usurpazione e io non sono suddito britannico che per effetto di questa usurpazione. La mia vera Patria è l'Italia. È dunque per lei che devo combattere». Inviato in missione a Malta nel maggio del 1942, fu catturato e giustiziato dagli inglesi come «traditore» mentre il re gli conferì la Medaglia d'oro al V. M.,. Fu questa l'unica cosa che l'Italia seppe fare per lui. Da decenni si invoca invano una sua sepoltura ufficiale e i giusti onori resi ad altri irredentisti.¹⁷

Allo scoppio della guerra non tutti gli appartenenti alla comunità melitense in

16 S. Fabei, «Dalle steppe della Russia alla Carnia. L'odissea dei cosacchi di Hitler», *Eurasia*, n. 4, 2006.

17 Fabei S., *Carmelo Borg Pisani (1915-1942): eroe o traditore?*, Lo scarabeo, Bologna 2007; Id., «Pisani, l'ultimo degli irredentisti», *Storia in rete*, n. 115, maggio 2015.

Italia rientrarono a Malta. Altri rimasero, alcuni anche per combattere contro il comune nemico. Del resto l'annuncio mussoliniano della dichiarazione di guerra fu salutata alla Valletta da una manifestazione filoitaliana che dette agli inglesi il pretesto di una pesante repressione. Molti maltesi credettero imminenti l'indipendenza e la riunione dell'arcipelago all'Italia. Nei mesi successivi, tuttavia, dovettero constatare come gli italiani, invece di sbarcare sull'isola di cui a livello propagandistico volevano la «redenzione e la restituzione al comune destino», si limitassero a sottoporla a una serie di bombardamenti che, lungi dal piegare la resistenza inglese, fecero venire meno in parte della popolazione la simpatia verso Roma che tanto preoccupava gli inglesi.¹⁸

Lo Stato maggiore non aveva neanche predisposto i piani per prendere subito Malta, definita dall'ammiraglio Cunningham «la chiave di volta della vittoria», cosa ancor più grave se si tiene conto della crisi che aveva caratterizzato i rapporti italo-britannici negli anni 1935-1936: il mancato sbarco, non difficile nel 1940, fu certo un errore sul piano strategico e su quello politico. Impadronitisi subito dell'arcipelago, l'Italia avrebbe potuto proteggere i convogli diretti verso la quarta sponda. La mancata occupazione determinò la tragedia dei convogli e la perdita di una parte notevole della nostra Marina militare e mercantile, rese necessario distrarre da altri fronti forze colà impegnate, votando a un vano sacrificio migliaia di uomini. Nel 1941 Malta era ridotta ai minimi termini a causa dei continui bombardamenti in preparazione dello sbarco; la penuria di viveri aveva ridotto la popolazione dell'arcipelago alla fame. Per l'invasione, tardivamente decisa, si stavano ammassando forze in Sicilia. La Marina e l'Aeronautica, insieme ai comandi tedeschi, predisponevano quanto necessario a neutralizzare le difese britanniche. In maggio, a Soriano del Cimino, per iniziativa di un maltese di sicura fede fascista, Cardenio Botti, fu istituito su direttive dello Stato maggiore e del Servizio informazioni dell'esercito (SIE), il Centro militare «G», comprendente un comando e tre nuclei: 12 ufficiali e 25 uomini tra sottufficiali e truppa. Il reparto fu affidato a Lamberto Negri. Gli ufficiali, come i soldati, provenivano dalla fanteria, dalla sussistenza, dal corpo sanitario e dalla MVSN, con esperienza e preparazione diverse, caratteristiche che escludevano la possibilità di impiegare il reparto in un eventuale combattimento come unità organica; suo compito sarebbe stato fornire guide alle unità delle forze destinate allo sbarco. Su iniziativa del capitano Botti il centro fu anche incaricato di procedere alla compilazione di un vocabolario essenziale italo-maltese da consegnare ai militari di truppa onde poter procedere, una volta sbarcati, a instaurare con gli isolani una

18 S. Fabei, «Per Malta e per l'Italia. La guerra degli irredenti maltesi al fianco degli italiani», *Nuova Storia Contemporanea*, n. 2, 2006; C. Bonanno, *Ai margini del conflitto nel Mediterraneo. I mancati sbarchi a Malta e un fatto del tutto ignorato ovvero il Centro Militare «G»*, Roma, s. d.; C. Bonanno, *Malta: sessanta anni dopo*, Roma 1990.

pur elementare forma di dialogo. In conseguenza dell'avanzata verso Alessandria d'Egitto l'«operazione C 3 - Malta» fu una volta ancora accantonata; in settembre il centro fu sciolto e i membri rispediti al reparto di provenienza.¹⁹ Quando Badoglio intavolò a Lisbona trattative per giungere all'armistizio con gli Alleati pare che tra gli ufficiali italiani presso la nostra ambasciata ci fosse anche il capitano Negri. Questi consegnarono all'Intelligence Service l'elenco nominativo dei maltesi arruolati nelle FFAA italiane, alcuni dei quali nell'immediato dopoguerra furono processati a Malta in quanto «traditori», per i loro trascorsi fascisti e per aver aderito alla RSI.

Gli italiani in sintesi arruolarono, quando e dove possibile o necessario, stranieri nelle proprie forze armate, inquadrandoli in vario modo; difficile però stabilire quanti siano stati i membri di quella che abbiamo definito la «legione straniera» del Duce nei vari teatri bellici e settori operativi: circa 140 tedeschi costituirono la Deutsche Motorisierte Kompanie in Africa orientale nel 1940²⁰; alcune centinaia i musulmani arruolati nella Jugoslavia occupata grazie al richiamo al *jihād* lanciato dal Gran Mufti²¹, mentre sicuramente molti di più furono quelli di altre nazionalità dell'area balcanica; da ricordare poi come tra il 1939 e il 1943 notevoli furono gli sforzi dell'Italia per immettere reparti albanesi nelle Forze Armate.²²

19 AUSSME, Circolari M 7, b. 280.

20 P. Crociani, «A.O.I. 1940: un reparto tedesco nel Regio Esercito», *Storia Militare*, n. 20, maggio 1995. AUSSME, L 14, b. 114, *Reparti Volontari Stranieri*; I 4, b. 12; N 1-11, b. 1524.

21 S. Fabei, «Il Gran Mufti di Gerusalemme e l'occupazione italiana in Jugoslavia», *Nuova Storia Contemporanea*, n. 3, 2005.

22 P. Crociani e A. Viotti, *Gli Albanesi nelle Forze Armate Italiane (1939-1943)*, USSME, Roma 2001.

I rapporti militari italo-iraniani 1930-1974

di Soroor Coliaei

Tra XIX e XX secolo l'Iran si trovò diverse volte in una situazione di inferiorità militare e politica nei confronti di Russia e Inghilterra. Uno dei primi obiettivi del capostipite della dinastia Pahlavi, Reza Shah, fu quello di fondare un vero e proprio esercito moderno. Inviò centinaia di ufficiali nelle accademie militari europee e americane e fece arrivare istruttori stranieri per addestrare nuovamente le milizie già esistenti secondo i modi e le necessità della guerra moderna. Nello stesso periodo vennero anche poste le basi per la creazione della prima forza aerea e della prima marina militare iraniane. La mancanza di una forza marittima vera e propria aveva rappresentato, probabilmente, la causa principale delle sconfitte subite dall'Iran per mano dei paesi colonialisti; la collaborazione con l'Italia, nata nel tentativo di colmare questa lacuna, ebbe un ruolo chiave¹.

1. *La prima fase della collaborazione militare tra Italia e Iran*

La collaborazione tra la marina imperiale dell'Iran e la marina militare italiana conobbe due fasi; la prima ebbe inizio durante il fascismo e proseguì fino al 1940; la seconda prese avvio a partire dal 1955². La marina italiana contribuì alla creazione del primo nucleo della marina militare persiana³ dal 1936 al 1941 furo-

1 Questo articolo è stato pubblicato, con alcune modifiche, per la prima volta in A. Mariuzzo, E. Mazzini, F. Mores, I. Pavan (cur.), *Un Mestiere Paziente. Gli allievi pisani per Daniele Menozzi*. Edizioni ETS, Pisa 2017.

2 Su questi aspetti sono stati consultati i seguenti archivi: l'Archivio storico della presidenza della Repubblica italiana (ASPR), l'Archivio storico del ministero degli Affari esteri italiano (ASMAE), l'Archivio storico del ministero degli Affari esteri iraniano, l'Iranian Oral History Project e la Foundation for Iranian Studies. I documenti diplomatici iraniani consultabili presso l'Archivio storico del ministero degli Affari esteri iraniano non comprendono quelli relativi alle collaborazioni militari tra Italia e Iran.

3 Maria Gabriella Pasqualini, utilizzando ampiamente fonti inedite, fornisce un quadro assai interessante di queste collaborazioni: M.G. Pasqualini, «La Marina italiana e la Persia (1925-1936)», *Bollettino d'archivio dell'ufficio storico della Marina militare*, VI (1992), n. 4, pp. 53-105.

no numerosi gli addetti navali accreditati presso l'ambasciata italiana a Teheran, tradizione, questa, ripresa nel 1955 e che continua tuttora.

Le ragioni dell'avvio della cooperazione militare furono molteplici. Reza Shah, dopo aver fondato la dinastia Pahlavi, chiese l'aiuto dei paesi occidentali – in particolare di quelli che, come la Germania e l'Italia, non avevano avuto precedenti coloniali in Iran – per contrapporsi all'influenza russa e soprattutto a quella britannica. L'Italia di Mussolini, per parte sua, seguiva con interesse e attenzione l'opera di modernizzazione avviata da Reza Shah e vedeva con favore la formazione di un governo forte in grado di contribuire alla stabilità della regione, che sarebbe potuta diventare un mercato interessante per i prodotti italiani. Per quel che riguarda la corte iraniana, l'idea di avvicinarsi all'Italia era sostenuta dall'influente ministro di corte, Abdolhossein Teymourdash, uomo di fiducia di Reza Shah e fervente ammiratore del movimento fascista che «nel 1923 aveva tentato di fondare in Persia un partito (il Tadayun), organizzato a somiglianza del Partito Fascista»⁴.

Il motivo principale per cui l'Iran si rivolgeva all'Italia era la necessità di formare una guardia costiera per la vigilanza anticontrabbando. L'incapacità di controllare il Golfo Persico rischiava infatti di rafforzare ulteriormente la presenza della Royal Navy lungo tutto il confine meridionale del paese⁵. L'apertura verso l'Italia fu quindi di cruciale importanza per l'Iran. Le trattative, avviate in segreto nel 1926, condussero nel 1929 al concretizzarsi delle prime forme di collaborazione tra i due paesi. Questa richiesta d'aiuto da parte dell'Iran, occorre ribadirlo, oltre a rappresentare un'occasione senza precedenti per l'Italia sul piano militare e strategico, apriva all'economia italiana le porte dell'importante mercato persiano⁶. Nonostante la disponibilità espressa da altri Stati, tra cui la Francia, che insisteva nel mantenere la sua influenza per la formazione dei militari iraniani⁷ lo Shah e il ministro di corte Teymourdash preferirono privilegiare la collabo-

4 *Ivi*, p. 56.

5 Cfr. *ivi*, pp. 58-60. Basti pensare che il motivo principale di molte sconfitte iraniane contro l'Inghilterra era stata l'incapacità della Persia di rispondere alla minaccia di bombardamenti navali più volte evocati dalla Gran Bretagna nei momenti di crisi tra i due paesi. Tali minacce avevano segnato le sorti dei confronti militari nel corso del XIX secolo, costringendo l'Iran a cedere agli inglesi una notevole parte dei suoi territori lungo il confine con l'India (l'attuale Afghanistan). Gli inglesi cercavano infatti, di creare un loro protettorato alle porte dell'India, contro la minaccia russa.

6 *Ivi*, p. 62.

7 Bisogna ricordare che l'Iran, fino all'ascesa al potere di Reza Shah Pahlavi, non aveva un vero e proprio esercito permanente e solo agli inizi del XX secolo, e più precisamente a partire dagli anni Venti, il governo iraniano cominciò a inviare studenti e a ricevere istruttori francesi per la formazione di un proprio esercito. Mancano studi adeguati al riguardo; l'unico volume basato sui documenti del ministero degli Esteri iraniano e su quelli dispo-

razione con l'Italia. Lo stesso Teymourdash si recò più volte in Italia per acquistare armi. Col consolidarsi della reciproca fiducia tra i due paesi, le relazioni non si limitarono alle sole commesse navali, ma assunsero nuove forme che portarono alla realizzazione di progetti più importanti come la formazione del primo nucleo della marina militare iraniana. Questa collaborazione provocò la reazione di Gran Bretagna e Russia che nel 1941 invasero l'Iran. Tutte le navi acquistate dall'Italia furono distrutte o sequestrate in un attacco a sorpresa anglo-sovietico avvenuto il 25 agosto 1941; l'ammiraglio Bayendor, capo delle forze navali, perse la vita nell'attacco e altri 600 ufficiali e marinai furono uccisi o feriti⁸. A provocare l'attacco fu la presenza di 8 navi commerciali italiane e tedesche nel porto iraniano di Shahpour.

Le navi, seguendo le norme internazionali – che prevedevano per i mezzi non militari la possibilità di attraccare in porti neutrali in caso di pericolo, per poi rientrare nei rispettivi paesi – avevano chiesto rifugio all'Iran, che all'indomani dell'inizio della Seconda guerra mondiale si era dichiarato neutrale⁹. La completa distruzione della marina militare iraniana da parte degli inglesi fu una grande umiliazione per l'Iran e minacciò ancora una volta la sua indipendenza. La cooperazione con l'Italia durante il regno di Reza Shah Pahlavi, per formare le forze navali e aeree, mirava dunque a garantire l'indipendenza dai tentativi colonialisti di Russia e Inghilterra.

nibili presso l'ambasciata iraniana a Parigi è l'opera di Bayat e Habibi, i quali confermano che la gran parte dei documenti riguardanti tali collaborazioni sono custodite presso gli archivi del ministero della Difesa iraniano e non è consultabile. Il saggio fornisce, ad ogni modo, una prima analisi delle collaborazioni militari tra l'Iran e la Francia: K. Bayat-M. Habibi, *Ravabit-i Nizami-i Iran Va Faransah Dar Fasilah-i Du Jang-i Avval Va Duvum-i Jahani [Le relazioni militari tra Iran e Francia tra la Prima e la Seconda guerra mondiale]*, Markaz-e Chap va Intisharat-e Vezarat-e Umur-e Kharejeh, Tehran 2008.

- 8 L'intervista all'ex ammiraglio della marina militare iraniana Abol-Fath Ardalan, Oral History Archive of Foundation of Iranian Studies, p. 42 (testo trascritto), si trova online al sito: fis-iran.org.
- 9 Intervista dell'autrice all'ex capo delle forze navali dell'Iran Bahman Minovi. Per approfondimenti cfr. *History of Imperial Iranian Navy*: online al sito: iinavy.org. (maggio 2014). Si veda inoltre l'intervista all'ammiraglio Abol-Fath Ardalan, Naval Officer, Deputy Commander of the Imperial Iranian Navy, Foundation for Iranian Studies: online al sito: fis-iran.org. Per approfondimenti sull'occupazione dell'Iran durante la Seconda guerra mondiale si vedano: N.R. Keddie-Y. Richard, *Modern Iran. Roots and Results of Revolution*, Yale University Press, New Haven 2003; H. Katuzian, *The Political Economy of Modern Iran. Despotism and Pseudo-Modernism, 1926-1979*, Macmillan, Basingstoke-London 1981.

Il dopoguerra

Nel corso della Seconda guerra mondiale, il potente fondatore della dinastia Pahlavi Reza Shah venne sostituito dal suo giovane e più manovrabile figlio Mohammad Reza. L'abdicazione forzata di Reza Shah, avvenuta il 16 settembre 1941, fu determinata dalle sue simpatie per la Germania nazista (almeno secondo quanto afferma attualmente la storiografia), mentre rimangono ancora poco indagati i suoi rapporti con l'Italia fascista. Reza Shah andò in esilio a Johannesburg, in Sudafrica, dove morì nel 1944. Questo cambio al vertice rassicurò gli Alleati riguardo alla posizione di un paese strategico come l'Iran attraverso il quale transitava gran parte degli aiuti militari americani all'Unione Sovietica e che, se diversamente schierato, avrebbe potuto mettere a rischio le sorti del conflitto. Di conseguenza il territorio iraniano venne occupato dalle potenze alleate e, durante questo periodo, l'Iran si impoverì gravemente. Il paese, oltre a subire ingenti danni economici, perse il 20% della sua popolazione a causa di carestie e malattie. Al termine del conflitto i sovietici si rifiutarono di ritirare le loro truppe dalle zone settentrionali dell'Iran e, fornendo armi ai gruppi comunisti e separatisti locali, cercarono di far entrare questi territori tra i satelliti dell'Unione sovietica. Questi avvenimenti furono anche il preludio della messa al bando, nel 1949, del Partito comunista iraniano (Tudeh). Nonostante i tentativi di risolvere la questione per via diplomatica, i sovietici continuarono l'occupazione dell'Iran¹⁰. Fu il presidente americano Truman che, vedendo chiaramente l'intento espansionista dell'URSS, decise di intervenire con un ultimatum a Stalin in cui si intimava l'evacuazione delle truppe russe dall'Iran in ventiquattr'ore. Questo episodio, secondo una parte degli storici, avrebbe segnato l'inizio della Guerra fredda:

«The Shah believed that American intervention brought about a new stage in US -Soviet relations, writing in his *Answer to History* that «it is fair to say that the Cold War began in Iran»; Others like the American Consul in Tabriz have gone even further, suggesting that the «the Cold War began

10 Le truppe sovietiche armarono alcuni gruppi comunisti in Azerbaigian e nel Kurdistan iraniano con obiettivi separatisti e per promuovere le cosiddette rivolte "popolari" che in seguito, avrebbero trasformato questi territori in paesi satelliti dell'Unione sovietica. L'intervento americano e l'ultimatum per chiedere il rispetto dei termini dell'accordo firmato nel corso della conferenza di Teheran del novembre 1943 furono decisivi per mantenere l'integrità dell'Iran.

on March 4, 1946 on that day fifteen Soviet armored brigades began to pour into the Northern Provinces in Iran». Not accidentally, on March 5, Churchill delivered his famous speech warning of the rise of a new “Iron Curtain” around parts of the world. Truman had seen a draft of the address before it was delivered and showed his support for its content [...]»¹¹.

L'Iran fu quindi testimone, fin da subito, del clima della Guerra fredda. La Russia, in cambio del ritiro delle sue truppe, chiese concessioni petrolifere nelle acque del Mar Caspio, richiesta che l'Iran rifiutò, contribuendo a mantenere una tensione assai alta con il vicino sovietico¹². Capire la posizione critica dell'Iran all'epoca e la questione della debolezza militare del paese nell'affrontare le minacce sovietiche è fondamentale per comprendere le ragioni della ripresa della collaborazione militare con l'Italia e la richiesta da parte dello Shah di aiuti finanziari, oltre che militari, agli Stati Uniti nel dopoguerra.

L'Iran era per gli Stati Uniti un paese chiave per fermare l'espansione del comunismo in Medio Oriente e tale posizione aiutò in un certo senso il paese a mantenere una sua indipendenza. La crisi in Azerbaigian e il tentativo di espansione sovietica costrinsero lo Shah a una febbrile corsa al riarmo con crescenti spese militari¹³ e all'accordo di assistenza militare del 1947 con Washington, che inseriva l'Iran nel sistema del containment, rompendo l'isolamento del paese e consentendo di instaurare nuovi e utili rapporti con altri paesi che non avessero intenti di carattere coloniale.

La seconda fase della collaborazione militare tra Italia e Iran

Superata la crisi che ne aveva minacciato l'unità territoriale, l'Iran cominciò a riallacciare i rapporti con diversi paesi amici, tra cui l'Italia. Col trattato di Teheran del 24 settembre 1950 i due paesi rinnovarono la tradizionale amicizia e si impegnarono a intensificare le relazioni culturali per «la migliore conoscenza reciproca e comprensione fra i due popoli»¹⁴.

11 A. Milani, *The Shah*, Palgrave Macmillan, New York 2011, p. 128.

12 La crisi tra l'Iran e l'Unione sovietica fu uno dei primi casi di crisi internazionale ad essere portato dinnanzi alle Nazioni Unite. A riguardo si veda: J. Hasanali, *At the Dawn of the Cold War. The Soviet-American Crisis Over Iranian Azerbaijan (1941-1946)*, Rowman and Littlefield Publishers, Lanham 2006.

13 Cfr. A. Milani, op. cit., pp. 66-67.

14 Atti parlamentari, Camera dei deputati, legislatura I, n. 2203A, Documenti-Disegni di legge e relazioni, Relazione della Commissione presentata il 3 novembre 1951, Ambrosini

Sebbene il trattato non comportasse nell'immediato un maggiore scambio culturale, esso fu il preludio di una nuova e fruttuosa epoca di collaborazione in diversi settori, che nel corso degli anni Cinquanta avrebbe assunto forme più concrete¹⁵. Uno dei settori che trasse maggiore vantaggio dalla ripresa dei rapporti con l'Italia fu la collaborazione militare in campo navale, poi estesa alle forniture aeronautiche e all'addestramento del personale iraniano. La ripresa dell'invio di allievi della Marina imperiale in Italia e le commesse ai cantieri navali italiani fecero dell'Italia uno dei principali partner impegnati nella formazione delle forze navali iraniane, alla pari con Francia, Gran Bretagna e Stati Uniti. Seguendo la tradizione inaugurata da Reza Shah, a partire della metà degli anni Cinquanta, ogni anno 10 allievi iraniani venivano inviati in Italia per un periodo di formazione di 4 anni. Dal 1926 al 1957 ben 86 allievi iraniani frequentarono l'Accademia navale di Livorno; di questi 47 diventarono poi ufficiali. Molti ascesero poi ai più alti livelli della carriera militare iraniana: verso la fine degli anni Cinquanta, il capo di Stato Maggiore della marina, ammiraglio di divisione Habib Chahin, il generale del genio navale, cinque contrammiragli, un generale e molti capitani di vascello iraniani si erano formati a Livorno¹⁶. L'addestramento e il perfezionamento ricevuti in Italia dai quadri militari iraniani favorirono anche importanti acquisti da parte dell'Iran presso l'industria navale italiana¹⁷. Incideva pure il buon ricordo di Livorno, dove gli allievi iraniani erano trattati come tutti gli altri, diversamente da quanto avveniva nelle altre accademie occidentali. Inoltre 48 sottufficiali iraniani venivano annualmente accolti presso le Scuole C.E.M.M. (Corpi equipaggi mili-tari marittimi) di Taranto e della Maddalena per frequentare corsi biennali di specializzazione. La marina italiana formò così complessivamente 140 Quadri della marina iraniana, cui nei primi anni 70 si aggiunsero altri frequentatori dei corsi per piloti di elicotteri antisom presso la base di Catania-Fontanarossa¹⁸. Il 6 settembre 1974 vennero inviati in Italia per un periodo di tre mesi presso la Scuola militare alpina di

Gaspere, relatore, Esecuzione del Trattato di amicizia fra l'Italia e l'Iran, concluso a Teheran il 24 settembre 1950.

- 15 Per approfondimenti sulle relazioni Italo-Iraniane dopo la seconda guerra si veda: S. Coliaei-Kawka, «Les relations officielles entre l'Italie et l'Iran de 1950 à 1979: aspects politiques, économiques et culturels», *Relations Internationales*, 2017/4, no.172, Presses Universitaires de France, Janvier 2018.
- 16 ASMAE, AP 1950-1957, Iran, b. 945, telespresso n. 15099, da Teheran a Roma, 23 dicembre 1954.
- 17 Nel 1954 il governo iraniano inviò nei cantieri di La Spezia due incrociatori e durante i lavori di riparazione gli interi equipaggi seguirono corsi di addestramento su unità da guerra italiane: ASPR, AD, Iran, b. 483, f.b/1, Documentazione per la visita del presidente della Repubblica in Iran, 1974, B7 forze armate, p. 20.
- 18 *Ibidem*.

Aosta «sette componenti, tra Ufficiali e Sottufficiali dell'Esercito iraniano, per partecipare a corsi di perfezionamento alpinistico»¹⁹. Accanto alle procedure di formazione standard, fu sviluppato un regolare scambio biennale di visite presso centri studi militari dei due paesi. Lo scambio prevedeva, ad esempio, che i frequentatori del Centro alti studi militari (CASM) italiano effettuassero nel corso della loro formazione una visita presso le unità militari iraniane. In maniera analoga, l'Università per la Difesa nazionale iraniana (Iranian National Defence University) svolgeva un programma di visite presso le Forze armate italiane²⁰. Tale collaborazione strategica era destinata ad avvicinare sempre di più i due paesi, che, quanto a posizione geografica e importanza militare, erano da considerarsi basi fondamentali per quella che veniva chiamata la difesa del “mondo libero”.

I rapporti tra Italia e Iran non si limitavano alla sola formazione del personale. La marina militare iraniana si rivolgeva all'Italia sia per l'acquisto sia per la riparazione delle proprie navi. Nel 1954 due cacciatorpediniere iraniani, *Palang* e *Babr*, vennero inviati presso i cantieri Ansaldo di La Spezia per riparazioni²¹. Negli anni che seguirono la collaborazione nel settore navale e nella formazione di cadetti iraniani si intensificò, facendo sì che l'Italia ottenesse in cambio buone commesse per i propri cantieri navali. Lo Shah, infatti, ossessionato dall'idea di ottenere un esercito sempre più addestrato, continuava a finanziare un vasto programma di armamento con investimenti che si rivelarono un buon affare per l'industria militare italiana.

Gli acquisti di materiali militari continuarono negli anni Sessanta e Settanta, quando divennero indispensabili per i cantieri navali italiani colpiti dalle politiche interne di austerità. Questo dato permette di affermare che per l'Italia lo sviluppo della collaborazione con l'Iran avesse una rilevanza economica non trascurabile. Si comprende così l'attivismo dell'ambasciatore italiano a Teheran, Luigi Cottafavi, volto a ottenere l'impegno dell'Iran per maggiori acquisti nei cantieri navali italiani; Cottafavi, in accordo col capo di Stato maggiore della Marina italiana, propose al governo iraniano di aumentare di circa il 30% il contingente di cadetti navali iraniani, accettando infine la richiesta dell'Iran di attivare nuovi posti per gli allievi della marina militare iraniana. Cottafavi, in un incontro con il comandante in capo della flotta dell'Iran, ammiraglio Attai, comunicando la decisione della Marina militare italiana al riguardo, offriva anche la disponibilità italiana per l'addestramento di piloti (in particolare di elicotteri). In cambio di

19 *Ibidem*.

20 *ASMAE, AP 1950-1957, Iran, b.945, telegramma segreto n. 4393, da Teheran a Roma, 21 maggio 1954.*

21 *Ibidem*.

questa apertura Cottafavi si aspettava che l'Iran «patrocinasse a sua volta gli interessi italiani» con acquisti presso i cantieri navali²².

Gli acquisti dell'Iran, quindi, erano di notevole importanza per i cantieri italiani. L'ammiraglio Attai, assistito dall'ammiraglio Farzaneh (formato in Gran Bretagna dopo gli studi universitari in Italia) si era dichiarato «completamente disponibile a includere i cantieri italiani nella rosa delle eventuali commesse iraniane»²³. Sullo sfondo di questa trattativa si stagliava «un lungo braccio di ferro» tra l'ammiraglio De Giorgi, capo di Stato maggiore della Marina italiana e l'ambasciatore italiano a Teheran (queste le parole usate dallo stesso Cottafavi in una lettera indirizzata a Federico Sensi, consigliere diplomatico del presidente della Repubblica). Mentre da una parte Cottafavi sosteneva la necessità di aumentare i posti riservati ai cadetti iraniani a Livorno, De Giorgi lamentava le scarse commesse iraniane ai cantieri navali e quindi «prevaleva in lui un animo punitivo»²⁴. Il lavoro di mediazione svolto da Cottafavi contribuì positivamente allo sviluppo dei rapporti bilaterali e per l'anno accademico 1974-1975 il numero di allievi iraniani presso l'Accademia di Livorno venne elevato a 13; contemporaneamente, ripresero anche gli acquisti militari dell'Iran in Italia. Un altro aspetto rilevante deducibile dalle corrispondenze diplomatiche tra l'ambasciata italiana a Teheran e Roma riguarda la posizione privilegiata acquisita dall'Italia grazie alla presenza dei cadetti iraniani di formazione italiana nella marina militare. Molti di questi ex allievi, quando venivano incaricati di acquistare navi all'estero, informavano attraverso canali privati il governo e i cantieri italiani prima di tutti gli altri, privilegiando così l'Italia nei confronti di altri paesi concorrenti.

Non sono trascurabili, inoltre, le forniture aeronautiche e la formazione di allievi iraniani presso l'aviazione militare italiana, sebbene la documentazione disponibile al riguardo rimanga limitata e gli archivi militari non siano facilmente accessibili. Le questioni relative alla formazione militare degli allievi iraniani in Italia venivano seguite personalmente dallo Shah e spesso gli ammiragli italiani in visita ufficiale in Iran venivano ricevuti in lunghe udienze personali, che superavano i limiti del protocollo e dimostravano l'interesse personale dell'imperatore nei loro confronti. Infatti, Mohammad Reza Pahlavi, nel corso della sua visita ufficiale in Italia nel 1958, si recò personalmente a Livorno per visitare l'Accademia navale e non mancò di assistere alle manovre aeree italiane a Roma. Tutto ciò a riprova dell'importanza di questo aspetto della collaborazione con l'I-

22 ASPR, AD, Iran, b.483, f.b/1, lettera dell'ambasciatore Cottafavi all'ammiraglio De Giorgi, Roma, 14 agosto 1974.

23 *Ibidem*.

24 *Ibidem*.



L'incontro privato tra Mussolini e Teymourash – Data non indicata.

Dal: J. Sheikholeslami, *Soud va Soqute Teymourash* [L'ascesa e la caduta di Teymurtash],
Teheran: Tus, 1379. p.323].

talia che portava vantaggi economici e militari ad ambedue i paesi. Lo Shah era comandante supremo di tutte le forze armate del paese (esercito, marina, aviazione) e seguendo il modello di suo padre, Reza Shah, anche lui di formazione militare, s'impegnava a sorvegliare direttamente le attività militari e ad assicurarsi della lealtà alla corona delle forze armate, principale e più valido sostegno del regime, che ricoprivano di conseguenza un ruolo di primaria importanza nel paese. Ad esse erano riservati privilegi economici e un alto prestigio sociale: lo Shah in persona dedicava particolare cura al loro addestramento. L'impegno del Sovrano veniva frenato da un'unica limitazione, espressa più volte anche dalle massime autorità del paese, ovvero la carenza di personale tecnico-scientifico²⁵. Le forze armate iraniane erano assistite da numerosi esperti militari americani e britannici²⁶. L'aeronautica iraniana, grazie al suo equipaggiamento moderno e all'addestramento del personale, appariva tra le più forti del terzo mondo. In seguito al programma intrapreso dallo Shah per potenziare l'esercito, le forze armate iraniane ricevettero diverse forniture da Stati Uniti, Unione Sovietica, Inghilterra, Repubblica federale tedesca, Francia e Italia. Tra questi, gli Stati Uniti godevano del maggior numero di contratti (per circa 4 miliardi di dollari), soprattutto per le forniture di aerei. Anche diverse ditte italiane erano impegnate nelle forniture di materiale militare all'Iran.

Per quanto riguarda i contatti con la Marina imperiale, alla metà degli anni Settanta erano già in corso accordi tra l'Italcantieri di Trieste e la Marina iraniana per la fornitura di sommergibili e di due navi scuola. Ancora: sempre per sviluppare contatti tra le due marine militari, era stato ufficialmente inviato in Italia, dal 21 al 26 gennaio 1975, il comandante in capo iraniano, ammiraglio Attai, per ricambiare la visita dell'ammiraglio Henke²⁷. Tutti questi dettagli restituiscono un'immagine delle ampie collaborazioni militari che – in linea di continuità con il periodo prebellico – ancora continuavano a esistere tra i due paesi. Inoltre, lo Shah, deciso a estendere il perimetro difensivo iraniano anche all'Oceano Indiano aveva stipulato accordi anche con gli Stati Uniti per l'acquisto di caccia-torpediniere lanciamissili di tecnologia molto avanzata. Lo Shah intendeva «fare dell'Iran la maggior potenza militare del Medio Oriente» e per raggiungere l'obiettivo, a metà degli anni Settanta, le spese militari arrivarono ad assorbire oltre il 28,8 per cento dell'interno bilancio del paese²⁸. Ma, nonostante il notevole raf-

25 ASPR, AD, Iran, b.483, f.b/1, documentazione della visita di Stato del Presidente Leone in Iran, Situazione forza armate, 1974.

26 Agli inizi degli anni Settanta il numero totale degli effettivi militari veniva valutato in circa 225.000, ripartiti come segue: Esercito, 165.000; Aeronautica, 50.000; Marina, 20.000.

27 ASPR, AD, Iran, b.483, f.b/1, documentazione della visita di Stato del Presidente Leone in Iran, Forniture di materiale militare all'Iran, 1974, p. 2.

28 Secondo i documenti diplomatici italiani, il bilancio militare iraniano per il periodo 21

forzamento degli armamenti, l'esercito del paese rimaneva quasi totalmente dipendente dal supporto logistico estero. È da questo fatto, probabilmente, che deriva l'importanza della collaborazione con l'Italia per la formazione tecnica del personale militare; l'Italia, infatti, era disponibile a trasmettere il proprio know-how tecnologico all'Iran e lo Shah, per di più, conservava una buona immagine dell'Italia che risaliva all'epoca di Enrico Mattei, il cui modo di procedere aveva permesso di garantire gli interessi di ambedue i paesi nel rispetto dell'indipendenza nazionale iraniana. Dalla lettura degli appunti diplomatici, conservati presso l'Archivio storico della presidenza della Repubblica a Roma (in cui si citano i negoziati e/o i progetti di collaborazione nei settori tecnologici e militari), si può dedurre che l'apertura e disponibilità italiane rappresentassero un fattore di grande importanza per gli iraniani; si tenga presente che nel settore aeronautico-elicotteristico anche le principali industrie americane avevano proposto allo Shah i loro piani e progetti per forniture e produzione di elicotteri in Iran.

La disponibilità italiana nel trasmettere il sapere tecnologico contribuì dunque, nel corso degli anni, a rafforzare l'indipendenza dell'Iran ed è forse questa la principale chiave di lettura per decifrare l'importanza della collaborazione militare ed economica tra Italia e Iran. Il ruolo rivestito dall'Italia nella creazione e nella formazione della prima marina militare iraniana e, in seguito, l'importante accordo petrolifero firmato tra lo Shah ed Enrico Mattei, non furono episodi isolati nella storia delle relazioni tra i due paesi, ma momenti particolarmente significativi della posizione privilegiata assunta dall'Italia rispetto alle altre potenze occidentali.

marzo 1974-21 marzo 1975 (corrispondente all'anno 1353 del calendario solare iraniano), era fissato in 214 miliardi di Rial (equivalente a oltre 2.000 miliardi di lire). Inoltre, venivano dirottati molto frequentemente fondi straordinari alle forze armate per i principali acquisti di materiale all'estero: ASPR, AD, Iran, b.483, f.b/1, documentazione della visita di Stato del Presidente Leone in Iran, Situazione forza armate, 1974.



ورود دانشجویان نیروی دریائی به ایتالیا ۱۹۵۶

L'arrivo di allievi iraniani all'Accademia Navale Militare di Livorno – 1956,
Online al sito: iinavy.org.

Le navi di Sion

Il contributo italiano alla nascita delle forze navali di Israele

di Emanuele Farruggia e Gianni Scipione Rossi

Considerando le conseguenze dell'intervento piemontese in Crimea, si può dire che la stessa unità italiana sia stata una conseguenza geopolitica della Questione d'Oriente. Erede della politica levantina e nordafricana degli antichi stati, la grande strategia italiana fu orientata ad ottenere una piena compartecipazione con le altre due Grandi Potenze mediterranee allo sfruttamento della rotta di Suez ed al controllo geo-economico dei domini ottomani: una politica segnata da convergenze e contrasti, con la guerra di Libia, l'acquisizione del Dodecaneso e l'inclusione, tra le richieste concesse dall'Intesa col Patto di Londra (1915) e con gli accordi di San Giovanni di Moriana (1917), di una zona di influenza in Asia Minore. In quel quadro, con la Nota Imperiali del maggio 1918 al segretario generale dell'Organizzazione Sionista Nahum Sokolow, l'Italia riconobbe l'aspirazione alla creazione di un «focolare nazionale ebraico» in Palestina, riconosciuto dalla Gran Bretagna con la Dichiarazione Balfour del 2 novembre 1917. L'obiettivo della Jewish National Home fu incluso dalla SdN tra i compiti del Mandato britannico, che prevedeva a tal fine la creazione di un'Agenzia Ebraica.

Come ricordano in questo volume Kedar e Cecini, le aspettative italiane in Asia Minore furono sostanzialmente deluse. L'Italia fu infatti esclusa dai Mandati medio-orientali (già in via provvisoria alla conferenza interalleata di Sanremo del 19-26 aprile 1920, poi in via definitiva dalla decisione 24 luglio 1922 della SdN), e dovette accontentarsi del semplice riconoscimento dei diritti italiani e della presidenza della Commissione per i Mandati della SdN, ricoperta dal 1920 al 1936 dal marchese Alberto Theodoli. E' in tale contesto che si svilupparono i rapporti italo-sionisti, avviati nel 1904 con l'udienza concessa da Vittorio Emanuele III a Theodor Herzl. Il Re si era mostrato aperto anche alla prospettiva di un insediamento ebraico in Palestina, piuttosto che in Uganda, come ipotizzava Chamberlain. La piccola ma influente comunità ebraica italiana e, in particolare la Federazione Sionista dell'Avvocato Felice Ravenna, agevolarono i contatti tra sionisti e autorità italiane. Dal canto suo, il ministero degli esteri italiano sin dal 1918, si avvalse di un ufficiale della Regia Marina di religione ebraica, Angelo Levi Bianchini, delegato presso la Commissione Sionista in Palestina, per stabi-



Zeev Jabotinsky - Irmiyahu Halperin - Shlomo Erell

lire un contatto col Movimento. Levi Bianchini, già membro della delegazione italiana alla Conferenza di Parigi ed a quella di Sanremo, nel 1920 fu inviato dal Ministro Sforza in missione nel Levante dove trovò la morte in un attacco di beduini al treno tra Damasco e Haifa.¹

L'influenza della posizione italiana nella questione palestinese era ben presente al capo dell'Organizzazione Mondiale Sionista (WZO), Chaim Weizmann – il promotore della Dichiarazione Balfour – e a Vladimir Jabotinsky, destinato a diventare il leader del movimento revisionista (World Union of Zionists-Revisionists – Ha Zohar). Jabotinsky, nativo di Odessa, aveva vissuto in Italia per tre anni (1898-1901). Traduttore di Dante in ebraico, Jabotinsky considerava l'Italia come la sua patria spirituale e il Risorgimento modello per il movimento sionista. Come promotore della Legione Ebraica, nei cui ranghi combatté come ufficiale nelle ultime fasi della campagna di Allenby, Jabotinsky era diventato una figura di spicco tra i sionisti, non solo nella diaspora ma anche in Palestina, dove era stato brevemente incarcerato dagli inglesi già nel 1920. Alla vigilia della decisione del Consiglio della SdN sull'assegnazione dei Mandati, Jabotinsky, membro dell'Esecutivo della WZO, si recò in missione a Roma per incontrare gli esponenti dei principali partiti politici. Tra cui Mussolini, il quale, in un articolo del 14

¹ Sergio Minerbi, *A. Levi-Bianchini e la sua opera nel Levante 1918-1920*, 1967. Per ulteriori particolari v, in questo volume l'articolo di Kedar.

luglio 1922 sul *Popolo d'Italia* («La gratitudine dei Siriani») aveva espresso in maniera esplicita la sua vicinanza alle aspirazioni dei nazionalisti arabi. L'incontro non ebbe mai luogo, poiché Mussolini non si presentò all'appuntamento ma fu preceduto (16 luglio) da una significativa lettera di Jabotinsky², in italiano, in cui esponeva i vantaggi di un appoggio alla causa sionista – in particolare per la diffusione della lingua italiana – nonché le controindicazioni del sostegno al panarabismo, alla luce del conflitto in Tripolitania e Cirenaica. Il tono della lettera era decisamente improntato alla franchezza («Siccome mi si dice ch'Essa è violentemente avverso al movimento nostro, credo che siamo nemici») ed era volta a modificare la percezione del sionismo e del popolo ebraico, viziata dai clichés allora in voga («Signor Mussolini mi pare ch'Essa non conosca l'ebreo»; «Se vuol conoscere il grado di vitalità nostro, studi i suoi fascisti, soltanto vi aggiunga un po' più di tragedia, un po' più di tenacità - forse anche più di esperienza»). Poco dopo la Marcia su Roma, il 4 gennaio 1923, Weizmann incontrò Mussolini per ottenere rassicurazioni circa l'atteggiamento che l'Italia avrebbe tenuto alla Conferenza di Losanna sulla questione del Mandato palestinese³.

Su questo sfondo si colloca la singolare vicenda dei rapporti tra l'Italia fascista ed il Movimento Revisionista ebraico che portò allo svolgimento di corsi di navigazione per i giovani del movimento presso la Scuola Navale di Civitavecchia⁴. Essa si colloca nell'arco di tempo, tra il 1932 ed il 1938 che segnerà un punto di volta della politica estera dell'Italia fascista, sino ad allora caratterizzata da una sostanziale continuità con quella dell'Italia liberale. L'ambizione italiana di insidiare il predominio britannico in Medio Oriente, rimettendo in discussione il sistema dei mandati, le ripercussioni della crisi etiopica ed il profilarsi del nazismo, si incontrarono con la volontà dei revisionisti di affrancarsi dall'Impero britannico («l'etica dell'indipendenza» di Jabotinsky) cercando una sponda nell'Italia. Se sotto l'aspetto politico-diplomatico la collaborazione temporanea tra revisionisti ed Italia fascista non conseguì alcun risultato utile, la formazione di marinai presso la Scuola di Civitavecchia, fornì un contributo importante alla nascita della forza navale dello Stato di Israele (Hail HaYam HaYsraelyi).

Un primo sondaggio⁵ sul finire del 1931 - attraverso il Consolato Generale di Gerusalemme – col Segretario del PNF, Giuriati, da parte del giovane revisionista

2 Jabotinsky Institute

3 *Jewish Telegraphic Agency*, January 5th, 1923

4 Leone Carpi. *Come e dove rinacque la Marina d'Israele. La scuola del Betar a Civitavecchia*, Roma, 1965. Enrico Ciancarini, *Storia di Civitavecchia*, VI, *La Prima guerra mondiale e il fascismo dal 1915 al 1939*, Civitavecchia, 2007, p. 275-281 («La scuola nautica del Betar»: ripreso in *AIDMEN*, 3 gennaio 2015, online).

5 Vincenzo Pinto, «Between *imago* and *res*: The Revisionist Zionist Movement's Relationship with Fascist Italy, 1922-1938», *Israel Affairs*, Vol 10, No.3, Spring 2004

Moshe Krivoshein, non andò a buon fine, soprattutto per le perplessità avanzate dal Ministro degli Affari Esteri, Dino Grandi, che non voleva alienarsi l'amicizia di Londra. I primi contatti ufficiali tra i revisionisti ed il regime risalgono al 1932 per il tramite del presidente del raggruppamento d'Italia dei sionisti revisionisti, Leone Carpi, e soprattutto di Ignazio Sciaky, giurista originario di Salonicco, discepolo di Giovanni Gentile e bene introdotto negli ambienti della capitale. Jabotinsky voleva ottenere l'autorizzazione all'apertura in Italia di una scuola di autodifesa del «Betar»⁶, l'organizzazione giovanile revisionista. Dopo un primo sondaggio a Parigi per il tramite dell'imprenditore Angelo Donati, Sciaky ottenne un incontro col Direttore Generale per gli Affari Politici dell'Europa e del Levante, Raffaele Guariglia, uno dei principali collaboratori del Ministro Grandi⁷. Sciaky⁸ sottopose informalmente a Guariglia la lettera di Jabotinsky per la creazione di una Scuola Centrale di Istruttori Ebrei. Come riportato da Guariglia in un Appunto del 30 luglio 1932⁹ «al Capo del Governo e Ministro degli Esteri Mussolini», l'istituzione del centro in Italia sarebbe rientrata «nel piano del Signor Jabotinsky di iniziare un processo di orientamento spirituale delle masse ebraiche nel senso dello spirito latino, e precisamente italiano». Guariglia sottolineava come la Francia fosse stata egualmente interessata e quindi poteva esserci un interesse nel favorire tale progetto anche per influenzare il movimento revisionista. L'annotazione a margine del Sottosegretario Suvich non lasciava dubbi sull'opinione di Mussolini:

«Il Capo del Governo è contrario. Il sionismo revisionista è una montatura di un'organizzazione con fini militari. Ritiene che accogliere in Italia questo centro potrebbe metterci in difficoltà con gli Arabi, con le correnti antisemitiche degli Stati vicini e con gli israeliti di tendenza moderata che stanno in Itali. D'altra parte il Dr Weitzmann ha ancora sempre un seguito notevole.»

Nonostante tale rifiuto, da parte revisionista si continuò a puntare sull'Italia. Al Congresso di Vienna del Movimento, a settembre dello stesso anno, il delegato italiano, Leone Carpi, parlò delle «affinità elettive» (*wahlverwandtschaften*) tra Revisionismo e Fascismo. Il Duce, diffidente nei confronti dei revisionisti, manteneva aperti i canali con Weitzmann. Celebre l'incontro del 1934 a Palazzo

6 Abbreviazione di «Berit Trumpeldor» l'organizzazione giovanile dedicata alla memoria di Joseph Trumpeldor, ex-ufficiale dell'esercito russo, comandante del Mule Corps a Gallipoli, poi caduto nella difesa di insediamenti ebraici nell'Alta Galilea.

7 Dino Grandi, *Il mio Paese, ricordi autobiografici*, Bologna, 1985.

8 Sergio Minerbi, «Italia e Palestina nel carteggio Jabotinsky-Sciaky», *Nuova Storia Contemporanea*, X, N. 2, marzo-aprile 2006, pp. 149-156.

9 *Documenti Diplomatici Italiani (DDI)*, Serie VII, Vol. XII, N.180

Venezia¹⁰, un vero e proprio «tè con Mussolini», aperto dal Duce con un accenno alla presunta sudditanza dei sionisti all'imperialismo britannico e al fatto che «non tutti gli ebrei italiani sono sionisti», cui Weitzmann ribatté prontamente «e non tutti gli italiani sono fascisti». Ma poi Mussolini andò al sodo, proponendo l'appoggio di Roma alla costituzione di uno Stato nazionale ebraico con capitale Tel Aviv, evocando però la questione di Gerusalemme e sottolineando che un'eventuale dichiarazione d'indipendenza non sarebbe stata sufficiente senza il riconoscimento internazionale. Compreso il tentativo di Mussolini di staccare il sionismo dalla Gran Bretagna, Weitzmann ritornò sull'importanza di un allineamento dell'Italia con Londra e Parigi contro la Germania nazista. Nelle sue memorie Weitzmann ribadì la convinzione secondo cui l'aver staccato Roma da Berlino forse non avrebbe prevenuto lo scoppio della seconda guerra mondiale ma avrebbe certamente fatto la differenza, in particolare nello scacchiere mediterraneo.

Tramontato, per il momento, il tentativo di fondare una «Scuola Centrale Ebraica per l'Autodifesa», per altre vie, molto più informali, si giunse all'avvio a Civitavecchia del primo corso per allievi ebrei presso la locale Scuola Professionale Marittima. La decisione di formare la gioventù revisionista in campo marittimo era stata presa nel 1931 dal Congresso di Danzica della Betar. Irmiyahu Halperin, responsabile sportivo dell'organizzazione fu incaricato dell'organizzazione dei corsi. Il delegato della Betar a Roma, Maurizio Mendes, mise in contatto Halperin col Capitano Nicola Fusco, direttore della Scuola. Per ottenere un'approvazione ufficiale del progetto, il 28 ottobre 1934 Leone Carpi scrisse all'Ammiraglio Thaon de Revel, presidente del Consorzio delle Scuole Professionali Marittime. Senza attendere una risposta i corsi iniziarono il 28 novembre. Soltanto a fine gennaio 1935 Carpi ricevette un'autorizzazione verbale dalla Prefettura di Milano. Una volta accertato, infatti, che le spese dei corsi sarebbero state a carico della Betar, il Ministero degli Esteri aveva dato parere favorevole sulla base di diverse motivazioni (diffusione dell'idea fascista in Palestina; della lingua e della cultura italiana; aumento delle esportazioni italiane; assunzione di pescatori italiani da parte dei futuri armatori ebrei...!).

La fondazione, a Vienna, nel settembre 1935, della Nuova Organizzazione Sionista spinse Jabotinsky ad aprire ancora di più verso l'Italia fascista. Sciaky organizzò il 15 ottobre un incontro tra Jabotinsky e Guariglia, in forma strettamente privata. Guariglia, quindi, raccomandò al Duce di sostenere il sionismo revisionista, definito «pro-italiano», in contrapposizione al sionismo ufficiale, considerato «strumento dell'imperialismo britannico». Di qui il beneplacito ai corsi

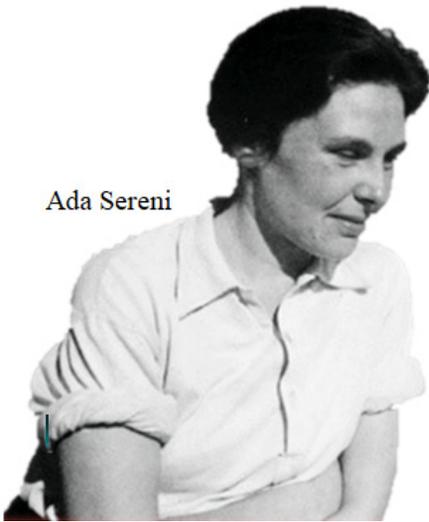
10 *The Jerusalem Post*, «Bygone days: Chaim Weizmann's tea with Mussolini», Yehuda Avner, 2014.

del Betar a Civitavecchia nonché l'autorizzazione ad aprire una «Scuola Centrale di Autodifesa», che però non vide mai la luce. In tale contesto si inquadra la missione propagandistica di Corrado Tedeschi in Palestina per conto dei CAUR (Comitati d'Azione per l'Universalità di Roma). Tale cambiamento può attribuirsi anche alla posizione pro-italiana assunta da Jabotinsky rispetto alla crisi etiopica, che lo distingueva dagli atteggiamenti filo-britannici dei sionisti ufficiali. Nel corso del 1936 si intensificarono gli incontri di Sciaky con Theodoli, a Roma ed a Ginevra, al fine di ottenere l'appoggio italiano ad una petizione dei revisionisti alla Commissione sui Mandati. Ciò nella convinzione che l'Italia potesse essere considerata un *Ersatz* della Gran Bretagna come potenza mandataria o comunque un'utile sponda nella questione palestinese, in particolare dopo l'inizio della rivolta araba. Allo stesso modo, attraverso il Consolato Generale di Gerusalemme, giunsero varie offerte di collaborazione con l'Italia da parte di esponenti revisionisti, come Scheschkin, peraltro senza l'approvazione di Jabotinsky. Superati gli ostacoli burocratici, su impulso di Jabotinsky, l'imprenditore Efraim Kirschner finanziò l'acquisto, per 150.000 lire, di un motoveliero a 4 alberi di 700 tonnellate – con 2 motori diesel da 100 CV – il *Quattro Venti*, che venne denominato *SARA I*.

La nave scuola, sotto bandiera italiana, iniziò, il 31 agosto 1935, con 26 allievi al comando del Capitano Tiberio Paone della Scuola Marittima, una crociera nel Mediterraneo. Tra gli allievi vi era il lituano Hirsus Koliadikas che, col nuovo nome di Zvi Kolitz sarà l'autore della prima (e unica) biografia di Mussolini in lingua ebraica. A bordo era presente anche Halperin, il quale non perdette l'occasione per fare politica e propaganda, in particolare durante la tappa a Siviglia, dove, assieme agli allievi si incontrò con la locale comunità ebraica, spronandola al boicottaggio delle merci tedesche. Seguì la tappa ad Algeri, dove la vista dei marinai con la «Menorah» sull'uniforme azzurra causò malumori tra la popolazione araba. I rapporti dei Consoli a Siviglia e ad Algeri fruttarono a Sciaky una reprimenda da parte del successore di Guariglia, Giovan Battista Guarnaschelli, preoccupato delle possibili ripercussioni politiche. Lo stesso Jabotinsky si recò di persona a Genova per richiamare all'ordine Halperin e gli allievi. L'incidente venne superato dopo i chiarimenti di Sciaky e le promesse di buona condotta e, ad ottobre del 1936, con l'autorizzazione del Duce, la *SARA I* salpò nuovamente da Civitavecchia, questa volta con una rotta limitata alle coste italiane eccettuati gli scali a Nizza e a Marsiglia. Il corso vide aumentare i costi di mantenimento. Joanna Jabotinsky riuscì a convincere alcuni sostenitori, tra cui il barone Robert de Rothschild, a fondare una Lega degli Amici della Navigazione Ebraica. Nonostante l'aumentata affluenza degli allievi (più di 50 iscritti), il corso del 1937 si avviò in un contesto politico meno propizio. L'incidente di Tripoli del novembre 1936, con la pubblica flagellazione di negozianti ebrei che non avevano rispettato l'ingiunzione di restare aperti il sabato e, successivamente, la visita di Mussolini

in Libia, con la consegna della “spada dell’Islam”, furono interpretati come un inasprimento verso le comunità ebraiche e una svolta filo-araba. Nel febbraio del 1937 Fusco si recò personalmente a Londra per incontrare Jabotinsky ed i dirigenti revisionisti e concordare la prosecuzione dei corsi, sempre più legati alla pesca. A tal fine furono anche acquistati due motopescherecci, il *Neca* ed il *Lea*. Il viaggio di istruzione del 1937 puntava sul Mediterraneo Orientale e sulla Palestina. Per superare, infatti, il divieto del Ministero degli Esteri italiano di far scalo in porti esteri (per evitare incidenti come quelli di Siviglia e di Algeri), la *SARA I* era stata venduta ad una società di comodo francese. Ciano, pur non apprezzando tale espediente, tuttavia, non si oppose. La *SARA I*, primo battello ebraico ad approdare in Palestina, giunse nel porto di Haifa il 1° settembre 1937. Nonostante il boicottaggio dei rappresentanti dell’Agenzia Ebraica e dell’Histadrut (l’organizzazione sindacale sionista), Halperin e gli allievi vennero ricevuti a Tel Aviv dal sindaco Rokach e poi anche a Gerusalemme, dove il Console Generale, Quinto Mazzolini, si fece rappresentare dall’interprete. A quest’ultimo Halperin espresse riconoscenza per l’Italia fascista e propose la costituzione di un “ufficio italo-palestinese” con la missione, oltre che di incoraggiare i giovani a dedicarsi alla pesca, di creare una scuola marittima in Palestina. Roma respinse la proposta. La crociera proseguì senza incidenti con scali a Rodi, Salonico e Tunisi, prima del rientro a Marsiglia. A Tunisi, l’attività propagandistica di Halperin, per quanto apprezzata dal Console italiano, provocò manifestazioni antisemite organizzate dal movimento Destour. Nonostante Mussolini avesse già puntato, per destabilizzare l’Impero britannico, sulla carta araba, in particolare con le trasmissioni in arabo di Radio Bari e con l’appoggio al Gran Muftì, Haji Amin Al Husseini, e fosse già iniziato l’avvicinamento alla Germania nazista anche nel 1938 i corsi furono autorizzati. L’avvio della campagna antisemita, con la pubblicazione del libro *Gli Ebrei in Italia* di Paolo Orano, nell’aprile 1938, e la visita di Hitler a Roma, a maggio, giunsero ad ulteriore conferma della svolta antiebraica del regime. Nonostante alcune difficoltà nel far rientrare gli allievi a Civitavecchia, i corsi si conclusero il 31 agosto 1938. Curiosamente, l’8 maggio, Hitler venne ospitato presso il Castello Odescalchi di Santa Marinella, a 10 chilometri di distanza dalla Scuola.

Dal 1934 al 1937, 153 allievi della Betar frequentarono i corsi della Scuola di Civitavecchia mentre altri 50 marinai furono addestrati in Lettonia. Tra gli allievi, quelli che sopravvissero all’olocausto ed alla guerra, formarono i quadri della marina mercantile e militare israeliana. Tra di essi Shlomo Erell, il settimo comandante della Heil HaYam HaYsraelyi (1966-1968) ed Avram Blass, anch’egli ammiraglio. Halperin durante il conflitto continuò, con l’aiuto dei Rothschild e della Royal Navy, ad addestrare marinai e sommozzatori ebrei. Dopo la nascita dello Stato di Israele si stabilì ad Eilat per compiere studi oceanografici nel Mar



Ada Sereni

Rosso. Il Museo Navale di Eilat è a lui dedicato. La Fondazione Halperin ha finanziato borse di studio dell'Università di Haifa nonché la costruzione di un battello, la *RV Halperin*, per attività di ricerca oceanografica. L'esperienza della Scuola di Civitavecchia è stata narrata da Halperin nella sua *History of Hebrew Seamanship*.

Nell'aprile del 1948, a Trento, Alcide De Gasperi ha un incontro molto riservato, organizzato dal presidente dell'Aeroclub di Genova Massimo Teglio, un facoltoso pilota di idrovolanti di origine ebraica che, sfruttando i suoi antichi rapporti con Italo Balbo e altri gerarchi, durante l'occupazione nazista aveva portato in salvo

moltissimi ebrei¹¹.

Il Presidente del Consiglio riceve Ada Ascarelli Sereni, emigrata nel 1927 nel «focolare ebraico» di Palestina e tornata come agente del Mossad Le Aliyah Bet, l'organizzazione per l'immigrazione clandestina della Haganah. Vedova di Enzo Sereni – romano, uno dei 101 volontari sionisti del mandato britannico in Palestina paracadutato e catturato a Lucca e fucilato a Dachau il 18 novembre 1944¹² – da tre anni Ada si adopera per organizzare l'emigrazione via mare degli ebrei europei che, sfuggiti all'Olocausto, si ammassano in Italia. Destinazione Palestina. Prima con barche di legno, poi con piccole navi, in venticinquemila hanno già raggiunto Eretz Israel¹³.

La Palestina è ancora un mandato britannico. La Gran Bretagna è attestata

11 Su Teglio v. Settimio Sorani e Francesco del Canuto, *L'assistenza ai profughi ebrei in Italia (1933-1941): contributo alla storia della Delasem*, Carucci, 1983; e *Fuga per la libertà. L'aviatore*, film tv Rizzoli-Mediatset, di Carlo Carlei, con Sergio Castellitto, trasmesso su Canale 5 nel gennaio 2008.

12 Ruth Bondy, *The emissary. A life of Enzo Sereni*, London, Robson Books, 1978.

13 Organizzò 33 spedizioni dall'Italia, trasferendo circa 25.000 profughi. Ada Sereni, *I clandestini del mare. L'emigrazione ebraica in terra d'Israele dal 1945 al 1948*, Mursia, Milano 1973, pp. 232-233. V. Mario Toscano, *La "Porta di Sion". L'Italia e l'immigrazione clandestina ebraica in Palestina (1945-1948)*, il Mulino, Bologna 1990. V. la miniserie televisiva *Exodus. Il sogno di Ada* (Rai-Tv, gennaio 2007), di Gianluigi Calderone, sceneggiatura di Nicola Badalucco, con Monica Guerritore e Thomas Trabacchi nei ruoli di Ada ed Enzo Sereni. V. pure Achille Rastelli, «Il contributo italiano alle navi dell'Aliyah Beth 1945-1948», Convegno AIDMEN di Roma, 2007, testo sul sito online, 4 gennaio 2015.

sulla linea tracciata col Libro Bianco del '39, non vuole problemi con gli arabi e tenta di contenere l'immigrazione e di scongiurare la nascita dello Stato di Israele, mentre divampa la rivolta ebraica guidata dall'Haganah e dall'Irgun. L'Italia si barcamena. Il 31 ottobre 1946 la cellula italiana del Betar, legato all'Irgun, aveva compiuto proprio a Roma, contro l'ambasciata britannica a Porta Pia, il primo attentato sul territorio europeo¹⁴. In quel momento la sovranità italiana era ancora depotenziata dal controllo delle autorità alleate. In questo contesto l'Aliyah Bet si muoveva con prudenza, ora aiutato ora frenato dalle autorità italiane. Con le quali, tuttavia, esistevano rapporti informali a vari livelli, attraverso Jehuda Arazi, Ada Sereni e Raffele Cantoni, presidente delle Comunità ebraiche italiane. Malgrado la dura condanna dell'Agenzia Ebraica, su pressione inglese l'Italia aveva dovuto adottare restrizioni nell'accoglienza dei profughi.

Inoltre all'epoca del colloquio di Trento De Gasperi era impegnato nella cruciale campagna elettorale e, nell'ardua riconquista di un ruolo internazionale, stava impostando la futura politica estera. De Gasperi sapeva però che lo Stato di Israele stava per nascere. La risoluzione 181 dell'Onu sulla spartizione della Palestina era stata adottata il 29 novembre 1947 dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, di cui l'Italia non era ancora membro. Tra arabi ed ebrei, anche condizionata dalla Santa Sede, preferiva mantenersi in equilibrio. Riconoscerà Israele solo il 7 febbraio 1949, dopo gli Stati Uniti, il blocco sovietico, la Francia, quando il giovane stato ebraico ha ormai suggellato con le armi il proprio diritto all'esistenza, respingendo le forze congiunte di Egitto, Siria, Transgiordania, Iraq e Libano.

L'aggressione era cominciata subito dopo la dichiarazione d'indipendenza, pronunciata da David Ben Gurion alle 16 del 14 maggio 1948 nella sala del Museum-Hall di Tel Aviv. De Gasperi non è antisionista ma il realismo politico lo costringe a non assumere posizioni nette.

14 Furio Biagini, «L'Irgun e la resistenza ebraica in Palestina. L'attentato all'ambasciata britannica di Roma (ottobre 1946)», *Nuova storia contemporanea*, 8, 2004, N. 5, pp. 75-92. Roberto Gremmo, *L'ebraismo armato. L'Irgun Zvai Leumi e gli attentati antibritannici in Italia (1946-1948)*, Biella, Storia Ribelle, 2009. Salerno, op. cit., pp. 65 ss. Mario Toscano, «L'Italia e l'Alyà Bet», in Marco Paganoni (cur.), *Per ricostruire e ricostruirsi. Astorre Mayer e la rinascita ebraica tra Italia e Israele*, Milano, FrancoAngeli, 2010, pp. 75-88. *La cellula aveva base in via Sicilia. La bomba a tempo di 50 kg distrusse completamente la sezione residenziale dell'Ambasciata, che dava su via XX settembre, ma fortunatamente l'ambasciatore era assente e vi furono solo 2 feriti. Gli attentatori ripararono in Israele e nel 1952 furono condannati in contumacia a lievi pene (da 8 a 16 mesi di reclusione).*

«Quello che voi chiedete – obietta ad Ada Sereni – è praticamente di farvi vincere la guerra in Palestina. Qual è l'interesse dell'Italia alla vostra vittoria?» La risposta è articolata su due punti: «l'Italia non ha alcun interesse ad essere circondata da paesi arabi troppo forti»; «se noi perderemo la guerra in Palestina ci sarà un deflusso di masse di profughi [...]. Che interesse avete a riprenderveli?» E avanza la sua richiesta: «Chiudere un occhio e possibilmente due sulle nostre attività in Italia». A quel punto De Gasperi avrebbe assentito: «Va bene».

La storia dell'emigrazione clandestina sta per chiudersi. Decine di migliaia di profughi partiranno ancora dai porti italiani, ma legalmente. In realtà Ada Sereni chiede a De Gasperi di chiudere un occhio sul traffico d'armi dall'Italia verso la Palestina ebraica e sull'attività di contrasto che la stessa Sereni aveva in corso contro l'analogo traffico verso i Paesi arabi. Qualche giorno dopo, il 10 aprile, una carica esplosiva collocata da un maldestro commando israeliano affonda nel porto di Bari il *Lino*, una vecchia carretta proveniente da Fiume senza peraltro distruggere il carico, 8.000 fucili e mitragliatori Skoda con 6 milioni di proiettili regolarmente acquistati dal governo siriano¹⁵.

A Israele conviene «dare un aiuto discreto», chiarisce uno scambio epistolare tra l'ambasciata italiana a Parigi e gli Affari politici del ministero degli Esteri

15 In seguito armi e munizioni furono recuperate dai servizi segreti siriani e spedite col trasporto ex-militare *Argiro*, ma il 21 agosto gli israeliani riuscirono a dirottare la nave (bloccata in alto mare da un'avaria provocata da due agenti infiltrati fra i marinai, l'*Argiro* fu rimorchiato ad Alessandria da un peschereccio con falsa bandiera egiziana e poi affondato dopo aver trasferito il carico su una nave israeliana). Le armi furono poi assegnate alla Brigata Etzioni. I marittimi italiani furono internati in Israele e rilasciati il 29 marzo 1949, tranne uno morto di tubercolosi. La complessa operazione, diretta da Amnon Yona, si avvale delle informazioni e dei contatti di Ada Sereni: Yona riproduce una sua lettera, in data di Roma 14 ottobre 1948, in cui si comunicava che un ingegnere civile, veterano dell'attacco della Xa ad Alessandria e molto stimato da «David, della marina israeliana» come esperto in sabotaggi, sarebbe stato autorizzato dai superiori a collaborare col servizio israeliano [Amnon Yona, *Missions with No Traces. Sixty Years of Israeli Underground Security*, Israel Defense Army Publ., 2001; Devora Publ., Jerusalem-New York, 2006, pp. 144-145]. Sereni, *I clandestini del mare*, pp. 327-328. Janusz Piekalkiewicz, *Il lungo braccio di Israele. I servizi segreti, i commandos, i raids*, Milano, Sperling & Kupfer, 1978, pp. 211-216. Ian Black & Benny Morris, *Israel's Secret Wars, A History of Israel's Intelligence Services*, Grove Press, New York, 1991, pp. 66-68. Salerno, *op. cit.*, pp. 51-64. Stefania Pirani, *Storia dell'Hakhsharah di Fano dal 1945 al 1948 attraverso i documenti e le interviste ai testimoni*, Bologna, Patron, 2008, p. 50; Klaus Mommsen, *60 Jahre Israelische Marine*, Bernard & Graefe, Berlin, 2009; trad. *60 Years Israel Navy: Chel Ha'Yam Ha'Yisraeli*, BoD, 2011, pp. 36-37. Salvatore Ferrara, «Ada Sereni e l'affaire Lino», *Quotidian Post*, 2014; Antonio Guido Monno, «Davide contro Golia: La guerra di Israele contro i paesi arabi. Mito o realtà?», *Giornale dell'Osservatorio Mediterraneo Geopolitica Antropologia*, 2014.

nel maggio 1948¹⁶. L'Italia non deve scoprirsi con gli arabi, ma assumere anche un atteggiamento «non contrastante [...] con le aspirazioni dei sionisti», come spiegherà ad agosto il ministro degli Esteri Carlo Sforza al collega della Difesa Randolph Pacciardi, che poteva contare sulle simpatie sioniste del capo di Stato maggiore della Marina Franco Maugeri. Il SIS, il servizio segreto della Marina, si mette al lavoro. Lo dirige il comandante Calosi¹⁷. Ze'ev HaYam, fiduciario di Ben Gurion per la marina, cerca istruttori per il pilotaggio di sei MTM (Motoscafi da Turismo Modificati), ossia i famosi «barchini esplosivi» della Xa Mas, acquistati per 18.000 dollari dalla Cabi Cattaneo di Guido Cattaneo tramite Ephraim Ilin, uomo d'affari di origine russa operante a Milano. Calosi non può mandare personale in servizio. Deve pescare tra i reduci della Decima. Capitano del Genio navale fino all'8 settembre, Nino Buttazzoni è salito al Nord con Junio Valerio Borghese e coi suoi nuotatori paracadutisti. Noto per la sua abilità e per la capacità di comando, è forse il primo a essere contattato. Lo ricorda lui stesso, anche se sorvola sul ruolo del SIS.

«Gli anni dell'immediato dopoguerra – scrive nelle sue memorie - sono pieni d'iniziativa anche 'non ortodosse'. Fra l'altro, vengo invitato a prendere contatto con il centro di coordinamento dei servizi israeliani a Roma. È diretto dalla signora Sereni, con la quale ho un lungo colloquio. È alla ricerca di una persona esperta che assuma l'incarico di organizzare e addestrare alle armi e alla guerriglia i numerosi ebrei provenienti dalle regioni orientali dell'Europa e decisi a raggiungere i territori del Medio Oriente per creare una loro nazione. L'incarico mi attira, anche perché significa misurarsi ancora con gli inglesi, decisi a opporsi allo sbarco degli ebrei in Palestina».

Buttazzoni si sta ricostruendo una vita e non se la sente di lasciare la famiglia. Ma suggerisce di «avvicinare vari ufficiali degli NP sia del Nord sia del Sud. Alcuni vengono ingaggiati, come il capitano Geo Calderoni»¹⁸. Parte, invece, Fiorenzo Capriotti (1911-2009)¹⁹ di Ascoli Piceno. Non viene da Salò. Sottuffi-

16 Ilaria Tremolada, *All'ombra degli arabi. Le relazioni italo-israeliane 1948-1956. Dalla fondazione dello Stato Ebraico alla crisi di Suez*, M&B, Milano 2003, p. 72.

17 Agostino Calosi (1902-1994), fiorentino. Nel 1940 era CF presso l'Ufficio I dello SMM, poi comandante di CT e della 2a Flottiglia MAS. CV presso l'ispettorato generale dei MAS alla Spezia, il 12 gennaio 1944 raggiunse Taranto assumendo l'incarico di capo del SIS e cooperando coi servizi segreti alleati. Lasciò il servizio a domanda il 28 febbraio 1947. Paolo Alberini e Franco Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario biografico*, Roma, USSMM, 2015, p. 114.

18 Nino Buttazzoni, *Solo per la bandiera. I nuotatori paracadutisti della marina*, Mursia, Milano, 2002, p. 125. Il triestino Nino Buttazzoni (1912-2009) fu poi direttore della Mico-peri, specializzata in ricerche petrolifere.

19 Fiorenzo Capriotti, *Diario di un fascista alla corte di Gerusalemme 1948-2002*, Acquavi-



Fiorenzo Capriotti

ziale di marina (capo di terza), combattente in Etiopia e in Spagna, nel 1940 era passato volontario nei mezzi d'assalto. Col suo MTM aveva partecipato all'assalto del 26 marzo 1941 contro le navi inglesi ancorate nella baia cretese di Suda e al fallito attacco del 26 luglio a Malta, guadagnando una medaglia d'argento e quasi cinque anni di prigionia. Per un anno e mezzo è detenuto tra Inghilterra e Scozia. Poi viene 'ceduto' agli americani. Dalla fine del 1942 è in Missouri. Non cooperatore, finisce alle Hawaii. Rientra in Italia nel marzo del 1946. Un rimpatrio difficile. Scopre che «*non c'era più un fascista! Tutti avevano vinto la guerra! Anzi, un fascista c'era ancora: ero io! E solo io avevo perso la guerra*»²⁰.

Eppure Capriotti non era stato un fascista in senso proprio. Il suo potrebbe essere definito un 'fascismo patriottico'. «Durante il Ventennio – tiene a precisare – fui sempre e soltanto un italiano. Non avevo mai indossato l'orbace». Si era arruolato per amor di Patria, «non per combattere una guerra politica». In un certo senso, Capriotti diventa 'fascista' nell'estate del 1943: «*Con la caduta del fascismo e l'arresto di Mussolini, abbandonai ogni speranza per la vittoria delle nostre armi. Poi arrivò l'8 settembre, per maggior disgrazia mio compleanno... L'Italia perse la guerra; io persi la guerra ma non l'onore!*».

Attraversata in prigionia la guerra civile, non si sottrae all'impegno politico. Nel 1946 partecipa all'avventura del «Fronte dell'Italiano» di Giovanni Tonelli e quando nasce il Movimento Sociale, a fine dicembre, entra nel raccoglitore dei reduci. Come Nino Buttazoni, che fu tra i fondatori del MSI. Nel partito neofascista Capriotti diventa un dirigente. È nel Comitato Centrale, quando lo lascia, nel 1957. La politica lo ha deluso. Se ne va amareggiato²¹.

va Picena 2002. Stampato a spese dell'autore e fuori commercio, è una raccolta di ricordi, impressioni, documenti. Luciano Garibaldi, Gaspare Di Sclafani, «L'incredibile vicenda di Fiorenzo Capriotti eroe della Decima ed eroe di Israele», in *Così affondammo la Valiant*, Torino, Edizioni Lindau, novembre 2010.

20 Fiorenzo Capriotti, *La mia Decima da Malta alle Hawaii. Le avventure di un Ardito del mare*, Italia Editrice New, Foggia, 2002, con un'appendice sulla rivendicazione della Medaglia d'oro in luogo di quella d'argento attribuitagli nel 1946.

21 «Stimavo Michelin, era una persona concreta. Ad Almirante dicevo sempre: sei un grande

Tornato in Patria, Capriotti non aveva avuto fretta di riprendere servizio in Marina. «Aspettai che mi cercassero i carabinieri». Rimette la divisa nel 1947, ma solo per qualche mese. Appena può, siamo all'inizio del 1948, lascia. È a quel punto che Capriotti è avvicinato dal capo del SIS, «un signore di antica razza». «Lo incrociavi mentre uscivo dal Ministero. Mi disse: 'Ci sarebbe qualche lavoretto... che lei sa fare molto bene!'» Sulle prime si schermisce, poi ha lo stesso riflesso di Buttazzoni:

«...A meno che non si tratti di qualche lavoretto contro gli inglesi». «Si trattava – ricorda – di inviare in Israele due operatori di mezzi d'assalto, di cui uno per i subacquei, era il sottotenente di vascello Nicola Conte²², che aveva lavorato con gli inglesi, e un altro per la superficie, sarei stato io. Da sottufficiale di Marina prendevo 75.000 lire al mese. Me ne avrebbero date 150mila. Avrei messo da parte qualcosa per lavorare contro gli inglesi!».

Capriotti non rammenta se vi fossero altri italiani coinvolti. Non sa dei contatti avuti da Buttazzoni, né del ruolo italiano nella nascita dell'aviazione israeliana: la scuola di pilotaggio a Roma-Urbe con la società ALICA; il transito per l'aeroporto di Catania di vari bimotori da trasporto Curtiss C-46 Commando contrabbandati in Palestina insieme a bombardieri B-17 e caccia Messerschmidt ex-cescoslovacchi da Al Schwimmer, un ingegnere aeronautico americano privato per ciò dei diritti civili nel 1950 e graziato nel 2001 da Clinton (tramite Teglio uno dei Curtiss passò pure per il campo d'aviazione di Castiglione del Lago messo a disposizione dall'imprenditore Angelo Ambrosini)²³. Capriotti ricorda invece molto bene l'incontro avuto nell'aprile del 1948 con Ada Sereni e Jehuda Arazi. Né pensa mai di nascondere la sua perdurante professione di fede fascista. Come

oratore, ma devi batterti per avere il venti per cento. Bisognava fare battaglie sociali, contrastare Nenni e Togliatti. Invece non si parlava chiaro. Dicevano: bisogna portare avanti la valigia. Ma dentro quella valigia che cosa portavamo?».

22 Nato a Tripoli, il STV Nicola Conte (1920-1976) era tra i pochi della Xa che aveva rifiutato l'appello di Borghese. Passato nel Fronte Clandestino della Marina, dopo la liberazione di Roma chiese di essere assegnato al ricostituito gruppo mezzi d'assalto e l'azione del 19 aprile 1945 nel porto di Genova (danneggiamento della portaerei *Aquila*) gli valse la Medaglia d'Oro al V. M. Fu poi impiegato presso il Centro subacqueo di Taranto fino al dicembre 1947, quando fu posto in aspettativa per infermità contratta in servizio. Alberini e Prosperini, *op. cit.*, p. 156.

23 Benjamin Kagan, *The Secret Battle for Israel*, New York, World Publishing, 1966, p. 49. Piekalkiewicz, *op. cit.*, p. 217. Gregory Alegi e Paolo Varriale, *Ali sul Trasimeno. La SAI e la scuola caccia di Castiglione del Lago*, Montepulciano, Le Balze, 2001, pp. 168-171. Salerno, *op. cit.*, pp. 144-147. In un appunto del 28 maggio 1948 al segretario di stato, de-segretato nel 2001, il direttore della CIA, ammiraglio Hillenkoetter, sosteneva che la collaborazione del governo italiano era avvenuta sulla convinzione che si trattasse di operazioni legali.

tanti italiani di allora e di oggi, mette tra parentesi, come un incidente di percorso, la vergogna delle leggi razziali e la corresponsabilità collettiva nella deportazione e nello sterminio dei connazionali di religione ebraica. Addirittura gli pare, in fondo, che Ben Gurion la pensi come lui:

«Doveva arrivare in visita Ben Gurion. Abraham Zaccai era preoccupato di come avrei risposto a una domanda sulle mie idee politiche. Ma non ebbi dubbi. Naturalmente direi che sono fascista! Ma non preoccuparti – gli dissi – perché lui, Ben Gurion, è fascista esattamente come me: egli, per Israele, vuole esattamente quello che io voglio ed ho sempre voluto per l'Italia e che può essere definito in maniera semplice: tutto per l'Italia, nulla contro l'Italia, tutto per un'Italia sempre più grande ed Augusta»²⁴.

Ormai diventato mister Katz, profugo rumeno diretto in Palestina, Capriotti controlla e collauda i sei MTM all'Idroscalo di Milano Poi vengono imballati e spediti in Israele come «barche da regata»²⁵. Capriotti sbarca ad Haifa durante la prima tregua (11 giugno-8 luglio);

«*Neppure mia moglie sapeva dov'ero. Le feci credere di aver accettato un lavoro a Limassol, nell'isola di Cipro*». Lo Stato Ebraico è nato ma la guerra è in corso. Nonostante questo «la gente era felice, cantava, ballava, gioiva: era il mondo che invano avevo sempre sognato per l'Italia. E, tanto stavo male in questo nostro Paese, tanto mi sentii felice laggiù tra quella gente semplice». «Fin dal primo momento – dice Capriotti con una punta di nostalgia - mi sentii di amare quella terra e fin dal primo incontro mi sentii veramente uno di loro».

Nata nel marzo 1948 con l'arrivo di veterani ebrei della Royal Navy a inquadrare il piccolo distaccamento navale del Palmach, la piccola marina israeliana è troppo minuscola per influire nella prima parte del conflitto: il 18 luglio un nucleo embrionale di marines viene anzi annientato nel Negev. Durante la seconda tregua (18 luglio-15 ottobre) viene però potenziata con l'acquisizione di 4 unità maggiori (2 corvette ex-canadesi e 2 pattugliatori ex-Usa), 6 costiere, 3 logistiche, 3 mezzi da sbarco e i 6 MTM. Carichi di 250 kg di esplosivo, sono operati da un solo uomo, che si auto-eietta a 100 m dal bersaglio. Vengono consegnati in agosto agli incursori comandati da Yohai Bin-Nun (1924-1994): nati col nome di copertura di «Unità Barche di Salvataggio», diverranno nel 1949 la celebre «Flottiglia 13» (Shayetet 13). Vengono addestrati da Capriotti al Lago di Tiberiade e poi a Giaffa. Gli incursori, annota Capriotti, vengono dai kibbutz. I comandanti sono

24 F. Capriotti, *Diario di un fascista alla corte di Gerusalemme*, Roma, 2002.

25 Klaus Mommsen, *60 Jahre Israelische Marine*, Bernard & Graefe, Berlin, 2009; trad. *60 Years Israel Navy: Chel Ha'Yam Ha'Yisraeli*, BoD, 2011, pp. 29, 52.



Gli incursori israeliani ricevuti da Ben Gurion e dal capo di S. M. Ya'akov Dori *IDF Encyclopedia*, vol. 10 (Navy), p. 45.

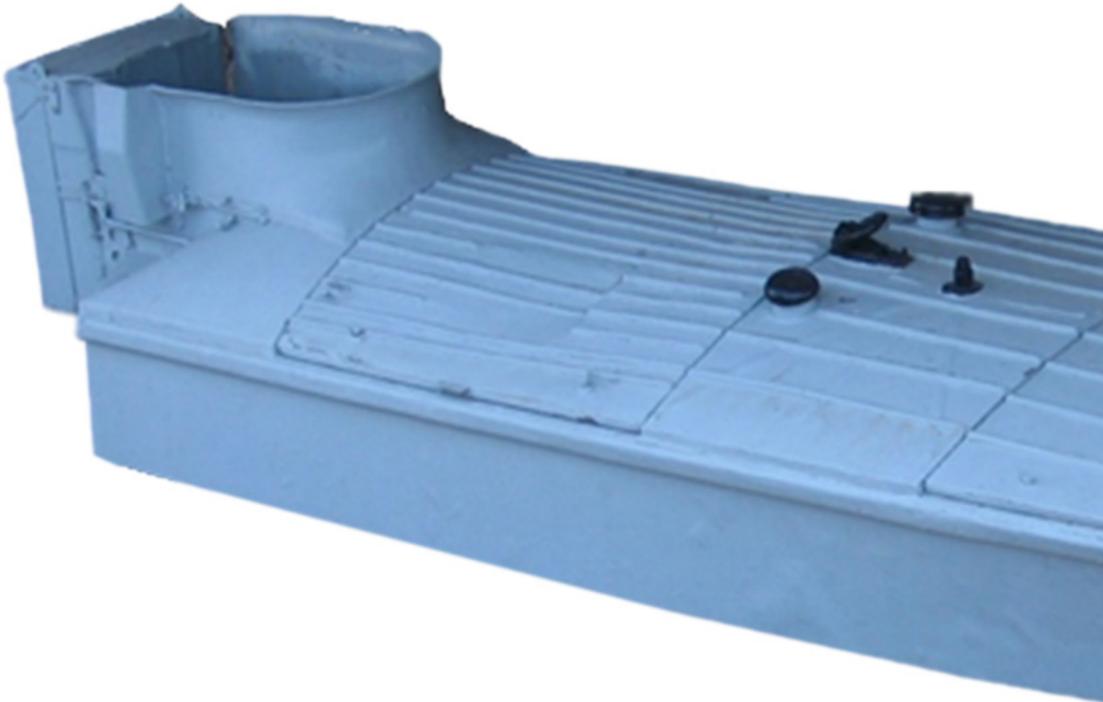
«*carismatici, trascinatori. In particolare Yohay Fisher (Bin Nun), futuro ammiraglio comandante della Marina, e Yossele Dror. Erano combattenti entusiasti, dallo spirito meraviglioso, pronti ad ogni sacrificio e alle scomodità che la guerra e la situazione impone. Solo io potevo comprendere, gustare e partecipare alla gioia che loro derivava da quella completa dedizione alla Patria.*»

Alla ripresa delle ostilità il principale obiettivo israeliano è di imbottigliare le forze egiziane fra la strada Beersheva-Hebron-Gerusalemme e la costa di Gaza (Operazione Yoav) per prevenire il disegno angloamericano di spartire il Negev fra Egitto e Giordania. Compito della marina è bloccare i porti di Gaza e Majdal [ora Ashkelon] in concorso con la 5a Brigata Givati, privando il nemico del proprio supporto navale (rifornimento, rinforzo, evacuazione). Le operazioni del 15-18 ottobre e il combattimento aeronavale del 19 a Majdal mancano però i loro obiettivi. Si decide allora di ricorrere ai barchini. Uno è nel Mar Rosso, per infiltrare agenti in Giordania. Gli altri 5 vengono imbarcati sulla corvetta ex-Usa *Ma'oz* (K-24) destinati contro le navi egiziane alla fonda nel porto di Gaza. Capriotti vorrebbe partecipare all'azione, ma è italiano, e la sua cattura creerebbe un incidente diplomatico. Fino all'ultimo l'azione è in forse: si oppone il capo delle operazioni navali, per l'inesperienza degli incursori e per l'imminenza della tregua. Alla fine interviene Ben Gurion e alle 18 del 22 ottobre, quando gli egiziani accendono le luci, convinti che la tregua sia già entrata in vigore, la K-24 si stacca dalla Flottiglia portandosi a 7 miglia a NE di Gaza. I barchini sono lanciati alle 21:10. Alle 22:00 due puntano contro una coppia di unità nemiche affiancate, l'ammiraglia *Al Amir Farouk*²⁶ e un dragamine classe BYMS; i piloti sono assicurati mediante lunghi cavi ad un altro MTM che deve recuperarli dopo

²⁶ Uno sloop di 1.400 t classe *Flower*, costruito come nave passeggeri nel 1926, in servizio egiziano dal 1936, armato con 1 pezzo da 57/40 Hotchkiss.

l'eiezione. Yohai Bin-Nun resta in riserva col quarto MTM. L'ammiraglia viene colpita e affonda in 5 minuti, ma l'altro MTM manca il dragamine, che però viene danneggiato dall'intervento di Yohai.

I cinque incursori sono ricevuti da Ben Gurion, ma l'azione viene tenuta segreta. Capriotti rientra in Italia il 27 ottobre. Va a rapporto al SIS e continua a mantenere stretti rapporti con Israele, sovrintendendo da Lugano alla spedizione di componenti di sistemi d'arma per la Flottiglia 13. Tornerà ancora in Israele. La prima volta per sei mesi, nel 1952, quando Israele acquistò 30 Spitfire italiani. Ormai in Israele ci va con il passaporto regolare. Anche da turista. Il lasciapassare numero 00020 rilasciato il 26 ottobre 1948 a un Fiorenzo Capriotti nato a Gerusalemme è solo una tessera ingiallita. Il 22 ottobre 1992, nell'anniversario dell'azione di Gaza, l'ex marò è ad Atlit. L'ammiraglio Amihai Ayalon, ex capo dello Shin Bet e comandante in capo della Marina Israeliana, gli consegna una pergamena:



Un MTM conservato al museo navale e dell'immigrazione clandestina di Haifa

(foto 8 dicembre 2006 di Bukvoed,
GNU Free Documentation License)

«Fiorenzo Capriotti, che combatté nella gloriosa Unità d'avanguardia 'la Decima Flottiglia MAS' della Marina Italiana nella seconda guerra mondiale; che ci fu di grande aiuto per fondare e addestrare l'unità di Comando della nostra marina, durante la Guerra d'Indipendenza, identificandosi completamente, con devozione e spirito di sacrificio a suo rischio e pericolo. In cambio di questo contributo alla rinascita dello Stato d'Israele gli porgiamo come omaggio il titolo: Comandante ad honorem della Tredicesima Flottiglia».

Anche Ada Sereni volle fargli ottenere un riconoscimento e, benché Capriotti, essendo ancora prigioniero di guerra, non avesse avuto alcuna partecipazione nella partenza dalla Spezia delle navi *Fede* e *Fenice* cariche di profughi, su sua proposta nel 1996 il governo israeliano lo insignì di una onorificenza per aver aiutato l'esodo degli ebrei, e nell'aprile del 1998 fu invitato al *gala* romano per il cinquantenario di Israele. Ada Sereni è morta nel novembre 1997.



Nella pagina a fianco: titolo della prima edizione del libro di Barzini

Medaglia del Battaglione Italiano in Cina
(Collezione privata)

Nell' Estremo Oriente



Il Settimo Nano

La fregata *Novara*, la spedizione austro-ungarica al Polo e il contingente austro-ungarico contro i Boxer

di Lorenzo Fabrizi

Dopo i duri «contraccolpi»¹ che durante il Settecento vessarono la politica coloniale asburgica, segnati per ultimo dal fallimento della Compagnia Asiatica di Trieste (1775-1786) e dei tentativi di colonizzazione della Baia di Delagoa e delle Isole Nicobare, si può facilmente affermare che una politica coloniale austriaca composta da grandi schemi di acquisizioni territoriali fu assente nel XIX secolo e vide al suo posto un susseguirsi di tentativi e progetti limitati, ma sostenuti da grandi ambizioni strategiche e economiche. Difatti, dapprima l'Impero asburgico quindi la Duplice Monarchia intrapresero una serie di attività definite «proto-coloniali»² in forza delle quali se l'Impero Austro-Ungarico finì col divenire una potenza europea senza colonie non poté essere considerato un paese anti-coloniale.³ Uno stato fratto tra una concezione marittima e una continentale dell'impero, che perseguendo il pieno accesso ai grandi traffici del commercio internazionale e cercando di mantenere il proprio ruolo di potenza (prestigio) nella scena internazionale finì con aderire appieno alle dinamiche dell'imperialismo di fine secolo, malgrado e al contempo in virtù delle sue divisioni interne e del suo graduale declino allo *status* di potenza di secondo rango.⁴

- 1 Sauer trova due principali *setbacks* della politica coloniale asburgica: il primo con la forzata chiusura nel 1731 della Compagnia di Ostenda a seguito delle pressioni inglesi in cambio del riconoscimento della Prammatica Sanzione; il secondo con i fatti degli anni '60 dell'Ottocento e la nascita della Duplice Monarchia. Vd. W. Sauer, «Habsburg Colonial: Austria-Hungary's Role in European Overseas Expansion Reconsidered», *Austrian Studies*, 20, (2012), pp. 5-23.
- 2 Tali possono essere considerate attività quali missioni esplorative, missioni scientifiche, partecipazione di singoli a simili attività (inclusi esploratori, commercianti e missionari), le quali possono per loro natura porre le basi per misure coloniali. Vd. S. Loidl, «*Europa ist zu enge geworden: Kolonialpropaganda in Österreich-Ungarn 1885 bis 1918*», Promedia, Wien, 2017, pp. 22-25
- 3 W. Sauer, «Jenseits der „Entdeckungsgeschichte“: Forschungsergebnisse und Perspektiven», in Id. (hg), *K. u. k. kolonial: Habsburgermonarchie und europäische Herrschaft in Afrika*. Böhlau, Wien, 2007, pp. 7-16
- 4 A. Frank, «Continental and Maritime Empires in an Age of Global Commerce», *East Eu-*

*L'Austria e l'Oriente nel periodo del Vormärz*⁵

Il periodo delle guerre napoleoniche segnò un periodo di stagnazione commerciale e di declino navale della Monarchia Asburgica.⁶ Tuttavia con la Restaurazione rinacque ben presto l'interesse al riavvio delle attività commerciali oltremare al fine di uscire dalla perdurante crisi economica. Per quanto riguarda l'Oriente, già nel 1816 il Console Generale per le Indie Orientali e la Cina asburgico, Edward Walts, propose di riallacciare il prima possibile i rapporti commerciali con il Regno di Mezzo, rimanendo però al momento inascoltato. Solo con l'inverno del 1819 il governo viennese mise a disposizione di Walts l'uso di una nave, la corvetta *Carolina*, per poter raggiungere il porto di Guangzhou (Canton) al fine di tentare di ristabilire i vecchi legami.⁷ Sotto il comando del Capitano von Pötl, la *Carolina* salpò da Trieste nel settembre del 1820 e dopo aver trasportato un nuovo console a Rio de Janeiro, raggiunse Guangzhou a fine estate del 1821. Sfortunatamente ripartì per Trieste, dove giunse dopo alcune difficoltà nel maggio del 1822, senza aver riportato i risultati sperati per i futuri commerciali asburgici in Cina.⁸

Ciononostante l'era metternichiana rappresentò per l'Austria e il suo porto di Trieste un periodo di florida ricrescita delle attività portuali e commerciali. Tra gli anni '20 e '30 la città vide raddoppiare i propri abitanti e mantenne saldo il proprio rapporto col Levante, uno scacchiere strategico per la città e l'Austria che, sommando il valore degli scambi con l'Impero Ottomano e l'Egitto, rappresen-

ropean Politics and Societies, 25, No. 4 (2011), pp. 779-784

- 5 Con "Oriente" si indica una definizione geografica che si espanse gradualmente dalla penisola balcanica fino al Medioriente per quindi essere allargata, soprattutto con l'apertura del Canale di Suez, alle Indie e l'Asia Orientale. A. Józsa, «Bemerkungen zu den Ostasiatischen Beziehungen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie», *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, 11, No. 1/3 (1960), pp. 237. *Vormärz* è il periodo precedente ai fatti del 1848.
- 6 L. Sondhaus, *The Habsburg Empire at Sea: Austrian Naval Policy, 1797-1866*. Purdue University Press, West Lafayette, Indiana, 1989, pp. 1-56.
- 7 G. Lehner, «"Es ist wahr, China, dieses uralte, unermessliche Reich ist uns ungeheuer entgegen...": Die Fahrt der 'Carolina' nach Ostasien (1820-1822) im Spiegel zeitgenössischer österreichischer Zeitungen», *Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung*, 106, No. 1, (Jan. 1998), pp. 115-148. Si noti che all'epoca Guangzhou era l'unico porto aperto al commercio straniero in Cina.
- 8 Giunta a Macao le autorità cinesi non riconobbero la bandiera rosso-bianco-rossa istituita nel 1786 al posto della precedente gialla con l'aquila bicipite. Inoltre in Cina alcuni marinai contrassero il colera, incluso il comandante che morì prima di raggiungere Trieste. M. F. Horst, Winkler, *Als Österreich die Welt entdeckte: Expeditionen und Missionen der Kriegsmarine*, Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei, Wien, 1991, pp. 43-6; L. Sondhaus, *The Habsburg Empire at Sea*. pp. 49-50.

tava il terzo *partner* commerciale della monarchia asburgica.⁹ Questa posizione privilegiata rafforzava il ruolo fondamentale di Trieste come snodo dei traffici tra il Mediterraneo e l'Oriente con l'area germanica e l'Europa centrale, inserendo la città giuliana nel quadro marittimo del pensiero politico e strategico del principe Metternich e dei suoi successori. Egli, difatti, rispecchiando una posizione san-simoniana, si prefiggeva l'obiettivo di creare con Trieste un centro di trasporto integrato marittimo e terrestre pienamente inserito nei grandi flussi commerciali tra Occidente e Oriente, capace quindi di attirare verso l'Austria e il suo porto i commerci della Germania meridionale e della Svizzera non solo ottenendo vantaggi economici ma soprattutto rafforzando l'influenza politica della Monarchia Asburgica nell'area tedesca.¹⁰ Al fine di realizzare tale visione, negli anni '40 si creò gradualmente una convergenza di interessi di alcuni alti funzionari, Metternich per primo, e di vari rappresentanti del settore privato locali per lo sviluppo del polo triestino. Questo venne perseguito attraverso i primi progetti di collegamento ferroviario (1841) di Trieste verso nord entro un sistema che doveva unire Vienna alla Boemia, quindi alla Sassonia e alla Baviera; e raccordare Trieste col Lombardo-Veneto e il Brennero.¹¹ A questo si aggiunse il sostegno al progetto del Canale di Suez, che vide in prima fila veri notabili austriaci nella sua fase iniziale.¹² Infine nel 1836 venne fondata a Trieste la compagnia di navigazione

9 G. Panjek, «Una “commerciale officina” fra vie di mare e di terra», in R. Finzi *et al.* (cur.), *Storia economica e sociale di Trieste. Vol. II: La città dei traffici, 1719-1918*. Lint, Trieste, 2003, pp. 285-291. Il Levante si poneva terzo solo alla Germania e all'Italia e fino agli anni '40 l'Impero Asburgico rimarrà il primo partner commerciale dell'Impero Ottomano per essere quindi scalzato dalla Gran Bretagna. M. Šedivý, *Metternich, the Great Powers and the Eastern Question*, University of West Bohemia, Pilsen, 2013, pp. 439-451. Sull'importanza che manterranno i rapporti commerciali con l'Egitto, vd. G. Panjek, «I rapporti economici fra Trieste e Alessandria d'Egitto nell'Ottocento», in F. Però e P. Vascotto (cur.) *Le rotte di Alexandria*, EUT Edizioni Università di Trieste, Trieste, 2011, pp. 43-63.

10 G. Lo Giudice, *L'Austria, Trieste e il Canale di Suez*, Università degli Studi di Catania, Catania, 1979, pp. 37-38; Šedivý, *op. cit.*, pp. 452-3.

11 Tuttavia l'influenza degli interessi tedesco-boemi fece preferire alla costruzione della linea verso Trieste il tratto verso Praga. H. Rumpler, «Economia e potere politico: Il ruolo di Trieste nella politica di sviluppo economico di Vienna», in R. Finzi *et al.* (cur.), *Storia economica e sociale di Trieste. Vol. II: La città dei traffici, 1719-1918*, pp. 78-9. Karl Ludwig v. Bruck propose già nel 1840 la costruzione della linea Venezia-Trieste, ma pressioni delle autorità veneziane bloccarono il progetto. Vd. P. Mechter, «Die österreichische Eisenbahnpolitik in Italien (1835-1866)», *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, Vol. 14, (1961), pp. 175-6.

12 Sul tema di Suez, vd. G. Lo Giudice, *op. cit. passim*; W. Treu, «Das österreichisch-mitteldeutsche und das norddeutsche staats- und privatwirtschaftliche Interesse am Bau des Suez-Kanals», *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 57, N. 4 (1970), pp.534-555

del Lloyd Austriaco¹³ sotto l'egida di Karl Ludwig v. Bruck (1798-1860), fermo sostenitore di una soluzione mitteleuropea della questione tedesca che prevedeva la creazione di un'area economica che dal Mare del Nord e dal Baltico raggiungesse il Mediterraneo, sottoposta al potere di Vienna.¹⁴ La compagnia, che già nel suo statuto aspirava alla restituzione dei traffici delle Indie al Mediterraneo, in pochi anni divenne la prima compagnia in quel bacino e l'agente principale dell'espansione oltremarina dell'Impero.¹⁵

Nel connubio di questi tre fattori si inserì la questione della «Valigia delle Indie» e dell'opportunità o meno di farla passare tramite Trieste utilizzando il servizio a vapore del Lloyd Austriaco. La prospettiva di partecipare all'importante servizio postale britannico dall'India prometteva l'inserimento di Trieste e dell'Austria nei traffici orientali, di avvicinare diplomaticamente la Gran Bretagna, spiazzare la concorrenza mediterranea francese ed infine ottenere il vantaggio di un accesso agevolato alle informazioni finanziarie rispetto alle altre piazze europee. Sfortunatamente la mancanza di un efficace collegamento ferroviario e gli sconvolgimenti del 1848 fecero perdere questa occasione.¹⁶

Tuttavia non solo le autorità viennesi e il Lloyd Austriaco si erano riaffacciati sulle vie per l'Oriente. Con la diffusione della notizia della sconfitta cinese e la

-
- 13 G. Pawlik, D. Winkler, *Der Österreichische Lloyd 1836 bis heute*, Weishaupt, Wien, 1989; R. E. Coons, *Steamships, Statesmen, and Bureaucrats: Austrian Policy Toward the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd, 1836-1848*. Franz Steiner, Wiesbaden, 1975; Id., «Metternich and the Lloyd Austriaco», *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, 30, (1977), pp. 49-66
- 14 Sulla visione di *Mitteleuropa* di Bruck, vd. L. Sondhaus, «Mitteleuropa zur See? Austria and the German Navy Question 1848-52», *Central European History*, 20, No. 2 (1987), pp. 208; 220. Si noti che la questione tedesca e la rivalità austro-prussiana si estese anche oltremare. Vd. B. Naranch, «Made in China: Austro-Prussian Overseas Rivalry and the Global Unification of the German Nation», *Australian Journal of Politics and History*, 56, N. 3, (2010), pp. 366-380
- 15 Ciononostante fino al 1914 la maggior parte delle esportazioni austriache trovavano più conveniente il transito dai grandi porti del Nord Europa, Amburgo *in primis*, costringendo Trieste a rimanere un porto di livello regionale e non un *hub* di livello globale. A. Skřivan, «Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport aus der Habsburgermonarchie nach Übersee», *West Bohemian Historical Review*, 4, N. 2, (2014), pp. 77-42; U. Hausbrandt, *Welthafen Triest: Anspruch und Wirklichkeit. Die Entwicklung des Seehandelsplatzes im außenwirtschaftlichen System der Habsburger Monarchie 1814-1914*, Wirtschaftsuniversität Wien, Ph. D., 1991.
- 16 I primi contatti esplorativi erano già iniziati nel 1835, ma a più fasi i negoziati svoltisi tra il 1842 e il 1848 furono fonte di indecisioni e divisioni portando al fallimento del progetto. Vd. G. Lo Giudice, op. cit. pp. 29-37; R. E. Coons, «Das Dampfschiff als diplomatisches Mittel: Österreich und die englisch-ostindische Post 1842-1848», *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, 23, (1970), pp. 147-179

relativa apertura dei propri porti ai commerci stranieri all'indomani della Prima Guerra dell'Oppio (1839/42), la Delegazione della Borsa di Trieste si era adoperata per l'invio di una missione commerciale, approvata da Vienna, per esplorare i traffici del Mar Rosso e delle Indie orientali via Suez. Con a capo il danese Peter Erichsen, la missione svoltasi tra il 1843 e il 1845, dopo aver preso contatti con gli ambienti industriali boemi, si diresse da Alessandria, lungo la costa arabica, fino a passare per l'India e giungere a Singapore, Macao e Hong Kong. Nel suo rapporto finale Erichsen sottolineò l'importanza strategica di Singapore per i commerci dell'area e suggerì di insediarsi un consolato generale, seguito da una serie di agenzie da Hong Kong a Bombay. Sfortunatamente i crescenti fermenti dei movimenti nazionali e le difficoltà finanziarie spinsero Vienna a lasciare la proposta lettera morta.¹⁷

Suez, la Novara e l'Oriente

Con l'apertura del Canale di Suez ormai ritenuta prossima si riaccessero gli interessi verso una politica commerciale espansiva e il ritorno di progetti coloniali. Tra le figure cardine di questo processo si annoverava l'Arciduca Ferdinando Massimiliano, che oltre ad aver avuto un ruolo centrale nel processo di modernizzazione della flotta in qualità di comandante della Marina i. r.,¹⁸ si fece promotore in prima persona di iniziative per assicurare all'Impero l'accesso ai grandi traffici con l'Oriente: nel 1856 aveva cercato di concludere un accordo tra il Lloyd Austriaco e il governo egiziano per consolidare un sistema permanente di vapori che da Trieste giungessero tramite l'Egitto alle Indie orientali, Singapore e Giava; nel 1857 incaricò personalmente l'allora TV Tegetthoff di una missione esplorativa nel Mar Rosso, fino a Aden e Socotra.¹⁹

In quello stesso anno si stava inoltre approntando sotto l'egida dello stesso Massimiliano la circumnavigazione del globo della fregata *Novara*, la prima nave germanica ad affrontare una simile missione. Impresa che oltre a finalità legate al

17 Fulvio Babudieri, *Trieste e gli Interessi Austriaci in Asia nei Secoli XVIII e XIX*. Cedam, Padova, 1966, pp. 95-102

18 A. Schmidt-Brentano, «Österreichs Weg zur Seemacht: Die Marinepolitik Österreichs in der Ära Erzherzog Ferdinand Maximilian (1854-1864)», *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, 30, (1977), pp. 119-152

19 Lo Giudice op. cit., pp.88-9. Nel suo rapporto Tegetthoff consigliava l'uso di Aden e Socotra come basi di rifornimento di carbone per i vapori coinvolti nella futura tratta attraverso Suez e proponeva la creazione di una stazione commerciale a Massaua. Sauer W. «Schwarz-Gelb in Afrika: Habsburgermonarchie und koloniale Frage», in Id. (Hg). *K. u. k. kolonial*, pp. 44-54; G. Colosseus, *Ein österreichisches Schicksal? Analyse von Kolonialprojekten am Beispiel der Mission Tegetthoffs und Heuglins ins Rote Meer 1857-58*, Universität Wien, M.A., 2008.

prestigio nazionale e della propria Marina, al valore scientifico del viaggio e alle esplorazioni di rotte commerciali, si caratterizzava per le ambizioni coloniali dei suoi sostenitori. In una serie di *memoranda* redatti nell'inverno 1856/7 v. Bruck, ora Ministro delle Finanze, e l'economista Lorenz Stein sottolinearono a Massimiliano l'occasione di promuovere una politica navale espansiva che sostenesse la penetrazione commerciale austriaca nel Mar Rosso e nell'Oriente, la creazione di una catena di stazioni di rifornimento dall'adriatico all'Asia Orientale per sostenere la presenza mercantile nazionale contro il predominio britannico e infine la ricerca di vere e proprie colonie in territori quali la Nuova Guinea, il Borneo, le isole Salomone o la riacquisizione delle isole Nicobare.²⁰ Che Massimiliano condividesse questi obiettivi coloniali ne sono la prova la nomina dell'etnologo Karl Scherzer, consigliato da Bruck, quale delegato commerciale, secondo solo al comandante, e gli ordini segreti che lo stesso Massimiliano inviò a quest'ultimo, il Commodoro Bernhard v. Wüllerstorff-Urbair. In un dispaccio confidenziale pochi giorni prima della partenza ordinava a Wüllerstorff di ispezionare le Nicobare, allora sotto solo controllo nominale danese e in caso favorevole di occuparle.²¹ La fregata salpò da Trieste il 30 aprile 1857 e dopo aver superato Gibilterra, seguì la rotta Madeira-Rio de Janeiro-Città del Capo-isola di St. Paul-Ceylon-Madras, giungendo il 10 febbraio 1858 sulle isole Nicobare, precisamente a Car Nicobar a nord dell'arcipelago.²² Qui, tuttavia, Wüllerstorff non procedette all'occupazione delle isole adducendo le avverse condizioni meteorologiche e si limitò nel viaggio a segnalare siti potenziali per future acquisizioni. Scherzer comunque esplorò approfonditamente la zona e al ritorno perorò a più riprese la loro occupazione, trovando però il disinteresse di Vienna.²³ Lasciate le isole il 23 febbraio, la *Novara* fece rotta verso Trieste passando per Singapore, Batavia, Manila, Hong Kong, Macao, Canton, Shanghai, Sydney, Auckland, Tahiti, Valparaíso e Santiago del Cile rientrando, ormai a seguito della sconfitta austriaca del 1859, il 30 agosto

20 D. Weiss, G. Schilddorfer, *Novara: Österreichs Traum von der Weltmacht*. Almathea, Wien, 2010, pp. 76-80; B. Naranch, *op. cit.*, p.371. L'idea di reimpossessarsi delle Nicobare nel 1851, ma a questa venne preferita la negoziazione di trattati commerciali con i paesi locali. F. Babudieri, *Trieste e gli Interessi Austriaci in Asia nei Secoli XVIII e XIX*, pp.103-5.

21 Sauer, «Schwarz-Gelb in Afrika», pp. 47-8

22 Per la storia dettagliata del viaggio della *Novara*, vd. Weiss u. Schilddorfer, *op. cit.*; R. Basch-Ritter, *Die Weltumsegelung der Novara 1857-1859: Österreich auf allen Meeren*. Akademische Druck- u. Verlagsanstalt, Graz, 2004. Wilhelm Donko, *An Austrian View of the Philippines: The Austrian Scientist Karl von Scherzer on his Visit in Manila aboard of the Fregate 'Novara' in 1858*, Berlin, Holtzbrinck, 2011; Id., *Österreich-Philippinen 1521-1898: Bezugspunkte, Beziehungen und Begegnungen*, Berlin, Holtzbrinck, 2011.

23 Naranch, *op. cit.*, p.371; Weiss, Schilddorfer, *op. cit.*, pp.179; L. Scherzer, *Reise der österreichischen Fregatte Novara um die Erde, in den Jahren 1857, 1858, 1859, k.-k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien, 1861, Vol. II, pp. 1-99*



accolta dall'entusiasmo e dall'orgoglio nazionale per l'aver mostrato in una spedizione scientifica la bandiera nazionale in tutto il mondo.²⁴

Immediatamente cominciarono a susseguirsi pressioni per approntare nuove spedizioni in Estremo Oriente. Dalla Camera di Commercio di Trieste al Wüllerstorff stesso tra il 1859 e il 1865 numerose petizioni chiesero che venisse mandata urgentemente una missione per concludere trattati commerciali e di navigazione col Siam, la Cina e il Giappone, da poco aperto agli stranieri.²⁵ Infine il Ministero degli Esteri si decise a inviare una squadra di due navi sotto il comando di Tegetthoff, ma la guerra del 1866 costrinse a rinviare la spedizione, che solo nel 1868 al comando del CA Pötz partì verso l'Oriente portando alla firma dei trattati coi tre stati asiatici.²⁶

Nonostante il successo mediatico e simbolico della *Novara*, le limitate finanze e risorse militari asburgiche, il clima di tensione politica tra liberali e conservato-

24 Naranch, op. cit., p.374

25 Treu, op. cit., p. 552; B. v. Wüllerstorff-Urbair, *Vermischte Schriften*. Graz, 1889, pp. 208-35; P. Revoltella, *Oesterreich's Betheiligung am Welthandel: Betrachtungen und Vorschläge*, Buchdruckerei des Oesterreichischen Lloyd, Trieste, 1863

26 A. Benna, «Quellen zur Beziehungen Österreich-Ungarns zu Siam im Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien», *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, 28, (1975), pp. 115-14; Józsa A. «Bemerkungen zu den Ostasiatischen Beziehungen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie», *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, 11, N. 1/3 (1960), pp. 235-247

ri, come le contrapposizioni nazionali, ed infine l'inizio dell'unificazione tedesca col parallelo dualismo austro-ungherese minarono alla base i progetti coloniali del periodo.²⁷

Scienza e Impero: la spedizione polare del 1872-74

Un importante contributo geografico e scientifico fu la spedizione polare austriaca del 1872-74. Questa venne finanziata in gran parte dall'esploratore e mecenate conte Johann Wilczek, e vide al comando dello *schooner Tegetthoff* due veterani delle esplorazioni polari, Julius von Payer e Karl Weyprecht. Obiettivo della missione era di trovare il passaggio a Nord-Est e in caso tornare attraversando lo stretto di Bering.²⁸ Partita da Tromsø nel luglio 1872 la nave si trovò bloccata dai ghiacci presso la Novaja Zemlja e da lì spinta verso nord fino ad avvistare, il 30 agosto, uno sconosciuto arcipelago, che venne battezzato Terra di Francesco Giuseppe in onore del *kaiser*. Intrappolato dai ghiacci nell'autunno l'equipaggio riuscì a sbarcarvi e a compiere esplorazioni raggiungendo il punto più a nord mai toccato da essere umano. Dopo quasi due anni bloccati nel *pack*, Weyprecht ordinò l'abbandono della nave e nell'agosto 1874 l'equipaggio raggiunse la costa e poté finalmente esser tratto in salvo. Nonostante la missione non fosse riuscita a scoprire il passaggio a Nord-Est del continente eurasiatico la scoperta della nuova terra accese un intenso dibattito in patria incluso se l'arcipelago avesse un qualche valore economico o territoriale. Tuttavia la natura prettamente scientifica della missione e lo scarso valore attribuito non portò a nessuna rivendicazione austriaca. Nondimeno l'impatto mediatico fu imponente accreditando l'immagine di una nazione avanzata e che per prima era riuscita, nonostante la sua natura continentale, a raggiungere la terra più a nord conosciuta, ponendosi così tra le grandi potenze, rivalizzando la questione «coloniale» e creando una auto-rappresentazione imperiale.²⁹

27 W. Sauer, «Habsburg Colonial», p.15. Nel 1871 l'uscente ministro Beust redasse un fondamentale memorandum dove invitava all'allineamento politico con la Germania e l'abbandono di avventure territoriali coloniali. Vd. H. Lutz, «Zur Wende der österreichisch-ungarischen Außenpolitik 1871: Die Denkschrift des Grafen Beust für Kaiser Franz Joseph vom 18. Mai 1871», *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, 25 (1972), pp. 169–84.

28 A. Pöschek, *Die Sucht nach dem Nordpol: Österreichisch-ungarische Nordpolexpedition 1872-1874*. Wien, 2000; online su archive.org e [poeschek files publication](http://poeschek.files.publication); per i dettagli della spedizione, vd. E. Mazzoli, *Dall'Adriatico ai Ghiacci: Ufficiali dell'Austria-Ungheria con i loro marinai istriani, fiumani e dalmati alla conquista dell'Artico*, Edizioni della Laguna, Gorizia, 2003.

29 J. Schimanski, U. Spring, «Polarwissenschaft und Kolonialismus in Österreich-Ungarn: Zur Rezeption der österreichisch-ungarischen Polarexpedition (1872-1874)», *Wiener*

*L'Austria e l'Oriente nel «nuovo imperialismo»*³⁰

L'apertura del Canale di Suez nel 1869 sfortunatamente non portò i suoi frutti. Non solo i vapori austriaci vennero pian piano superati da nuovi competitori, Germania *in primis*, ma anche i commerci marittimi videro unitamente al porto di Trieste un lungo periodo di stagnazione. I prolungati ritardi nello sviluppo delle infrastrutture, spesso dovuti a questioni intestine, allontanavano Trieste dal traguardo di divenire uno snodo primario tra Occidente e Oriente, sebbene nell'Adriatico riuscisse a mantenere il suo primato nei confronti delle rivali Venezia e Fiume, per non parlare di Brindisi.³¹ Lo stesso Lloyd, sebbene nella seconda metà del secolo avesse stabilito una serie di tratte permanenti in India e Estremo Oriente, ebbe un lungo periodo di crisi senza mai riuscire a recuperare lo svantaggio rispetto alle altre compagnie straniere.³² Infine la svolta politica filo-tedesca e continentale degli anni '70 precludeva il successo a qualunque iniziativa coloniale in Oriente.³³

Tuttavia le necessità di un'industria nazionale che dopo anni di ritardo cominciava a crescere spingevano per un nuovo interesse verso l'Oriente ricco di risorse. Inoltre l'intensificazione delle rivalità commerciali internazionali stimolò la diffusione di idee navaliste e il sostegno all'espansione navale,³⁴ ma ancora più

Zeitschrift zur Geschichte der Neuzeit, 9, N. 2, (2009), pp. 53-71; S. Walsh, *Between the Arctic & the Adriatic Polar Exploration, Science & Empire in the Habsburg Monarchy*. Harvard University, Ph. D., 2014.

30 Si intende l'imperialismo della fine del XIX secolo.

31 F. Babudieri, *Industria, commerci e navigazione a Trieste e nella regione Giulia dall'inizio del Settecento ai primi anni del Novecento*. Giuffrè, Milano, 1982; G. Mellinato, «Il settore marittimo e l'economia triestina nell'ultima età asburgica», *La portualità in Istria: Spunti di ricerca dall'età romana al finis Austriae*, Società Istriana di Archeologia e Storia Patria, Editreg, Trieste, 2016.

32 Lee C. «Austrian Maritime Development in East Asia 1869-1914», *Zgodovinski časopis*, 61, N. 3-4, (2007) pp. 467-489.

33 Nel 1875 l'austriaco Gustav v. Overbeck propose di vendere i terreni in suo possesso nel Borneo del Nord a Vienna, ma nonostante l'interessamento del Ministro Andrassy le priorità balcaniche fecero abbandonare l'idea. Vd. D. Press, *Rogue Empires: Contracts and Conmen in Europe's Scramble for Africa*, Harvard U. P., Cambridge, London, 2017, pp. 55-6. Nel 1886 la corvetta *Aurora*, durante un viaggio di tre anni in Estremo Oriente, approdò nuovamente nelle Nicobare per scoprire che oramai erano state occupate dagli inglesi. Vd. Weiss, Schilddorfer, op. cit., pp. 182-3.

34 In quegli anni inizia a scemare anche l'ostilità dell'Ungheria, tradizionalmente contraria a finanziare l'espansione marittima ed extraeuropea, giudicata di mero interesse austriaco. L. Sondhaus, *The Naval Policy of Austria-Hungary: Navalism, Industrial Development and the Politics of Dualism*, Purdue U. P., West Lafayette, Indiana, 1999, pp. 123-137. La Marina I. R. aveva intensificato la sua presenza nelle acque asiatiche mantenendo sempre una nave dal 1868 e due dal 1891. Delle 85 missioni compiute fino al 1914, ben 34 erano

sintomatico di questo ritrovato spirito imperialista fu la fondazione nel 1894 della «Società Coloniale Austro-Ungarica», sebbene questa mai si interessò attivamente all'Oriente.³⁵

A seguito della umiliante sconfitta inflitta dal Giappone alla Cina, pure Vienna si attivò per partecipare alla progettata spartizione del Celeste Impero. Nel 1899 volendo emulare l'Italia, studiò la possibilità di chiedere una concessione in Cina centrale ma il progetto venne abbandonato in particolar modo per l'opposizione ungherese alle sole voci di tale impresa.³⁶ L'Austria partecipò comunque alla spedizione internazionale contro i Boxer. Essa disponeva in zona solo dell'incrociatore *Zenta*, che in giugno inviò un distaccamento di marinai a Pechino per contribuire alla difesa del quartiere diplomatico. In seguito partì un rinforzo di 3 incrociatori, giunti però a fine agosto quando oramai il grosso delle operazioni era concluso. Nondimeno l'intera squadra di 4 unità partecipò ai bombardamenti dei forti cinesi.³⁷ Grazie alla sua partecipazione l'Austria ottenne, col Protocollo dei Boxer (1901), la sua concessione a Tianjin (ufficialmente sotto il suo controllo nel 1902) e con essa il rango, puramente nominale, di grande potenza.³⁸ anche se i suoi interessi economici in Estremo Oriente erano minimi (tra lo 0,5 e l'1%

in Asia Orientale. Vd. J. C. Allmayer-Beck, «Die Geschichte von Österreichs Seemacht als historiographisches Problem», *Österreich zur See. Schriften des Heeresgeschichtlichen Museums in Wien*, Vol. 8. Österreichisches Bundesverlag, Wien, 1980, p. 17. Sebbene un evento isolato, nel 1895-6 la *Albatros* venne inviata alle isole Salomone per porle sotto autorità austriaca dopo la scoperta di giacimenti di nickel. Vd. K. Winter, *Österreichische Spuren in der Südsee: Die Missionsreise von S.M.S. Albatros in den Jahren 1895–1898 und ihre ökonomischen Hintergründe*, NWV Verlag, Wien, Graz, 2005.

35 Loidl, op. cit.

36 A. Józsa, «Die Bemühungen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie um die Erwerbung eines Settlements in China», *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, 15, N. 1/3 (1962), pp. 155-159; G. Lehner, «Österreich-Ungarn in China? Das Gerücht einer territorialen Erwerbung und die österreichische Presse im Frühjahr 1899», *Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung*, 110, (2002), pp. 125–149.

37 R. G. Plaschka, «Von Pola nach Taku: Der Druck der Mächte auf China 1900 und Österreich-Ungarns Beteiligung an der maritimen Intervention», *Österreich zur See. Schriften des Heeresgeschichtlichen Museums in Wien*, Vol. 8. Österreichisches Bundesverlag, Wien, 1980, pp. 43-57; Georg e Monika Lehner, *Österreich-Ungarn und der „Boxeraufstand“ in China*, Studien Verlag, Innsbruck, 2002. Wilhelm Donko, *Österreichs Kriegsmarine in Fernost: Alle Fahrten von Schiffen der k.(u.)k Kriegsmarine*, Berlin, 2013; *Auf den Spuren von Österreichs Marine in Siam (Thailand)*, Berlin, 2014. Jörg Krasser, *K. u. K. in Ostasien, 1900-1922: Postkarten und Briefe als Dokumente einer Zeitreise auf den Spuren von Österreich-Ungarn in Ostasien vom Boxerkrieg bis zum Ende des I. Weltkrieges*, Eigenverlag, Graz 2015.

38 A. Bilgeri, *Österreich-Ungarn im Konzert der Kolonialmächte: Die militärischen Interventionen der Kriegsmarine*, Verein Kakanien Revisited, Wien, 2012.

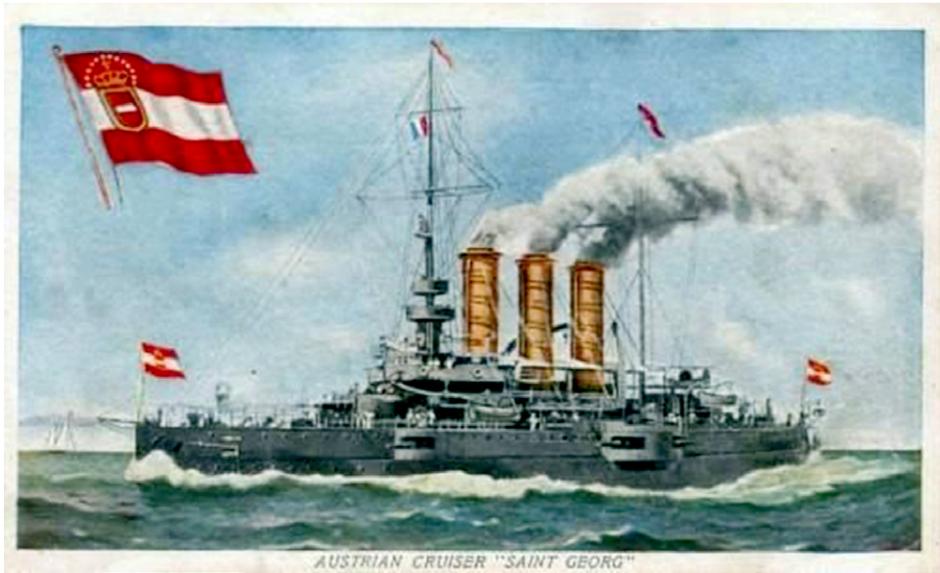
SOCIÉTÉ de NAVIGATION
à VAPEUR

du **LLOYD AUTRICHIEN**

Service hebdomadaire postal accéléré
entre **TRIESTE**

ALEXANDRIE
et voie de **BRINDISI**

Departs de **Trieste** les mercredis à **Brindisi**
les jeudis à 2^h après midi, retour d'**Alexandrie** les
samedis et de **Brindisi** les mardis à 1^h après midi.
Arrivée à **Trieste** les vendredis vers 5^h du soir, en
coïncidence au train de luxe partant à 8^h du soir
pour **Londres**, voie de **Calais-Ostende**.
Ce même train du luxe part de **Londres** chaque
lundi matin à 10^h, arrive à **Trieste** les mercredis
matin à 8^h en coïncidence avec le départ pour
Alexandrie.



del commercio estero) e l'interesse delle aziende e delle agenzie commerciali austriache era sempre molto basso, soprattutto nel nord della Cina, mentre la protezione dei pochi residenti austriaci in Cina avrebbe potuto essere demandata ad un'altra potenza. Una situazione non variata a seguito della concessione, restando l'Austria-Ungheria fanalino di coda nella quasi totalità dell'interscambio euro-cinese (mercantile; commerciale; investimenti; prestiti; mancanza di una banca per stimolare la sua penetrazione economica).³⁹

39 A. Skřivan, «The Economic Interests of Austria- Hungary in China between 1900-1914», *Rivista di storia economica*, N. 3 (2015), pp. 395-432; M. Gotteland, «L'Allemagne et l'Autriche-Hongrie en Chine, 1895-1918», *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, 48, N. 1, (2016), pp. 43-55.

La crociera del *Magenta*

I primi trattati dell'Italia con Cina e Giappone

di Mariano Gabriele

Durante il cosiddetto «decennio di preparazione» cavouriano, la Marina asburgica aveva realizzato un'impresa di grande risonanza: la circumnavigazione del mondo ad opera della fregata leggera *Novara* tra l'aprile 1857 e l'agosto 1859. L'unità navale era stata varata a Venezia nel 1850: dislocava circa 2.100 t ed era un tre alberi a propulsione mista (vela e motore marino da 1.200 HP), dotato di sei ponti e armato, a seconda degli assetti, con 34 o 42 cannoni. La lunga navigazione si svolse al comando del commodoro Bernhard von Wullerstorf-Urbain, con un equipaggio di 345 uomini. A bordo furono accolti sette noti scienziati, tra cui il barone Cajetan von Felder, che studiarono le caratteristiche degli ambienti oceanici e raccolsero una importante collezione di crostacei destinata al Museo di Storia naturale di Vienna¹.

E' difficile immaginare che qualche Marina preunitaria italiana potesse emulare il viaggio della *Novara*, non tanto sul piano tecnico, ch  le marinerie sabauda e borbonica non avevano avuto problemi ad affrontare almeno l'oceano Atlantico, quanto sul piano concettuale, nessuna di esse avendo alle spalle uno Stato di sufficiente dimensione storica, economica e territoriale. Peraltro, nel 1843 una divisione di nove unit  - il grosso della flotta napoletana - accompagn  la *Constitution* nave ammiraglia brasiliana, a bordo della quale la sorella del re Ferdinando II, principessa Teresa Cristina di Borbone, andava a Rio de Janeiro per sposare l'imperatore Pedro II. L'anno seguente, agli ordini del CF Lettieri, la fregata *Urania* salp  da Napoli per una lunga crociera (19 mesi) in Atlantico, che percorse in lungo e in largo. Anche unit  della Marina sarda condussero crociere in Atlantico, mentre i rapporti con l'America meridionale divenivano pi  frequenti e stabili in quanto collegati a un processo migratorio verso l'estuario del

1 Cfr G. Treffer (Hg), *Weltumseglung der Novara 1857-1859*, Wien, Molden, 1972. Si pu  aggiungere che nel 1859, allo scoppio della seconda guerra d'Indipendenza, la fregata austriaca si trovava nelle acque dell'America meridionale e, se avesse proseguito per il Mediterraneo, rischiava la cattura o l'affondamento da superiori forze navali francesi o sarde, ma Cristoforo Negri, per motivi di fraternit  scientifica, intervenne presso Cavour, che recep  l'istanza e ordin  di non impedirne il ritorno, avendo cura di ottenere anche dai francesi un atteggiamento analogo.

Plata – esclusa l'Argentina, dove era vietata l'immigrazione – e, nel Pacifico, verso le coste peruviane e cilene. Gli emigranti sardi provenivano soprattutto dalla Liguria e dal Piemonte, e godevano di una buona posizione economica e sociale, motivo per cui nei nuovi Paesi di residenza potevano affermarsi rapidamente, venendo a costituire motivo di interesse per lo Stato di provenienza; unità della flotta furono inviate in varie occasioni a loro sostegno e nel 1835, la fregata *Des Geneys*, non moderna, ma sufficiente allo scopo, diede inizio alla stazione navale del Plata².

Prima dell'Unità il Regno di Sardegna manteneva rapporti diplomatici diretti con le maggiori Nazioni europee, gli Stati Uniti e, nell'America latina, con i Paesi verso cui si era diretta l'emigrazione ligure e piemontese nei primi decenni del secolo. I rapporti con le altre capitali del mondo, quando esistevano, venivano gestiti attraverso la rete diplomatica francese. Ma con l'avvento del Regno d'Italia l'impegno della protezione e dell'assistenza si estese a tutti i soggetti di origine italiana e divenne subito evidente che nella nuova dimensione unitaria i rapporti esteri dello Stato nazionale non potevano limitarsi a quelli che erano stati sufficienti per quello regionale. Nell'America meridionale, ad esempio, il flusso era cresciuto in maniera macroscopica dopo che, nel 1857, era stato rimosso il divieto di immigrazione in Argentina: lombardi e poi meridionali – più poveri e socialmente più marginali, ma destinati a diventare più numerosi di tutti – si trasferirono nei Paesi costieri dell'estuario del Plata³. Ma, in generale, il Regno d'Italia si trovò nella necessità di affrontare esigenze grandemente diverse, come non potevano non essere diverse le ambizioni. Anche l'Estremo Oriente entrò subito nel raggio di un interesse diretto, reso più urgente dalla crisi dell'industria serica in Piemonte e in Lombardia, dove i bachi erano stati colpiti da un morbo talmente grave che se ne temeva la scomparsa; si era tentato senza successo di sostituirli con semi importati dai Balcani, dalla Persia e dall'Australia, ma l'esperienza aveva dimostrato che solo ceppi provenienti dalla Cina e dal Giappone erano abbastanza resistenti per acclimatarsi nell'Italia settentrionale.

Nel 1862 si progettò di inviare una unità della R. Marina a circumnavigare il globo, ma la flotta italiana non aveva una nave idonea. Sarebbe stata questa la corvetta *Magenta*⁴, entrata in servizio a fine 1863 e richiamata ai primi di luglio

2 Fausto De Leva, *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, USMM, Roma, 1992 (ristampa), pp. 11-16. Francesco Ammannati, Silvio Calzolari, *Un viaggio ai confini del mondo 1865-1868*, Luni ed., 2018.

3 ACS, Roma, *Ministero Marina*, Uffici Diversi – Gabinetto, busta 3, fasc. 29; busta 6, fasc. 97; busta 14, fasc. 242; busta 16, fasc. 307 e 308.

4 Pirocorvetta in legno ad elica, costruita nel cantiere di Livorno, varata nel luglio 1862, entrò in squadra a fine 1863. Armata di 20 cannoni, con equipaggio di 14 U e 294 SU e comuni, dislocava 2.522 tsl, disponeva di un'ampia velatura su tre alberi e di un apparato

1864 a Napoli da Sfax – dove era stata distaccata dalla squadra accorsa in Tunisia nell'aprile 1864 – per prepararsi al grande viaggio, ormai considerato necessario⁵, che doveva cominciare a ottobre: comandante designato era allora il capitano di vascello Guglielmo Acton ed era previsto che Cristoforo Negri, capo dei consolati al Ministero degli Esteri, si imbarcasse per raggiungere il Giappone e la Cina e stipularvi accordi commerciali analoghi a quelli già conclusi da altre nazioni. Il ministro della Marina Cugia emanò il 7 agosto le istruzioni per il viaggio e raccomandò che gli uomini dell'equipaggio fossero «di bello e militare aspetto»; la nave avrebbe preso a bordo anche qualche illustre studioso e alcuni missionari, fermo restando che motivazione essenziale e primaria della spedizione erano gli interessi commerciali del Paese. Il 15 settembre la *Magenta* entrò in armamento e il 17 Acton fu convocato a Torino da Cugia in relazione al viaggio. Ma il 6 ottobre la spedizione venne sospesa per avere attuazione dopo un anno con un altro comandante, il capitano di fregata Vittorio Arminjon⁶. Nei primi mesi del 1865 la *Magenta* si trasferì alla stazione navale del Plata, dove l'Arminjon la raggiunse il 17 gennaio 1866 al comando della fregata *Regina*, che trasportava anche diversi ufficiali del suo S.M., due scienziati e le provviste per il viaggio di circumnavigazione.

Il 4 novembre precedente il nuovo ministro della Marina, generale Angioletti, aveva trasmesso al comandante designato le sue prolisse «Istruzioni per la *Magenta* nelle acque della Cina e del Giappone», che ricalcavano le precedenti redatte dal Cugia:

«Egli è qualche tempo che il Governo del Re pensava di fare eseguire ad una nave dello stato un viaggio di circumnavigazione con uno scopo politico, commerciale e scientifico... il bisogno ognora crescente di estendere le nostre relazioni commerciali; la malattia generale dei bachi da seta che spinge fortissimi capitali nazionali verso l'Estrema Asia all'acquisto del solo seme capace di sostenere l'industria serica; e la necessità politica di unire alle altre influenze Europee anche la nostra nei mari della Cina e del Giappone, fece risolvere il Governo di S. M. a non più ritardare l'invio di una nave da guerra in quelle acque. Se non che togliendo a questo viaggio il carattere di un giro intorno al Globo nell'interesse principale della

motore che sviluppava 1.900 HP effettivi e una velocità di 10 nodi;

- 5 Gli interessi italiani in Estremo Oriente erano affidati alla rete diplomatica francese e nel maggio 1864 Torino sperò di approfittare di una missione diplomatica nipponica a Parigi per risolvere la questione del commercio del seme serico, ma gli inviati giapponesi non avevano i poteri necessari per trattare con gli italiani.
- 6 Nato a Chambéry, in seguito al trattato di Torino del 24 marzo 1860 aveva optato per la Francia e il successivo 14 luglio era stato nominato TV nella Marina Imperiale francese. Nell'aprile 1861 si era dimesso volontariamente per tornare alla R. Marina dove nel febbraio 1864 fu promosso capitano di fregata di 1ª classe.

Scienza, si pensava di fare oggetto supremo di esso la conclusione di un trattato di commercio con la Cina e del Giappone nell'interesse principalmente dell'industria serica del paese. La S.V. avendo di mira questo scopo subordinerà ogni altro alla migliore riuscita di esso...Il Governo del Re non può fin d'ora provvedere al modo più conveniente per l'andamento della sua missione, quindi si riserba farle tenere a Singapore ulteriori istruzioni, e tutte le commendatizie e le credenziali che saranno necessarie. Intanto dal Ministro dell'Agricoltura e Commercio le si trasmettono le accluse istruzioni insieme aduna ricca collezione di prodotti dell'Industria Nazionale, destinati ad agevolare la riuscita della sua missione, come le si acclude una lettera che il Ministro degli affari Esteri dell'Impero dei Danesi dirige al Sig.r Roches, Ministro di Francia a Ieddo [Edo], una relazione pervenuta l'anno scorso al Ministero sulla Cina, ed una lettera sullo stesso argomento del Ministro Nigra».

Consultate le maggiori istituzioni nazionali del settore, erano stati scelti, al fine di rendere il viaggio «maggiormente proficuo sotto il profilo scientifico», due illustri esponenti di scienze fisiche e naturali, il sen. prof. Filippo de Filippi (1814-1867) e il suo assistente Enrico Hillyer Giglioli (1845-1909). Lo S.M. della nave doveva inoltre raccogliere le informazioni che potevano interessare eventuali future iniziative commerciali: dazi, tariffe, disposizioni amministrative e legislative, livello di «sicurezza personale» degli stranieri. Si faceva assegnamento, per ottenere qualche appoggio in Paesi nuovi con i quali non il neonato Stato unitario italiano non aveva rapporti diplomatici, anche sulle buone relazioni di Torino con i paesi che avevano riconosciuto il Regno d'Italia, specie con Parigi e con Londra: faceva eccezione l'impero asburgico che non lo aveva fatto e contro il quale venivano dal Parlamento e da altre istanze italiane frequenti auspici di una nuova guerra⁷.

La *Magenta* avrebbe dovuto «navigare a vela», sfruttando l'economica propulsione del vento che spirava da ovest ad est in Atlantico e poi, grazie al monzone di libeccio, nell'Oceano Indiano: pertanto l'itinerario prescritto per l'Estremo Oriente prevedeva la traversata dell'Atlantico meridionale dall'estuario del Plata al Capo di Buona Speranza, e poi, a tappe⁸, dei mari asiatici fino a Nagasaki.

7 Nei confronti di unità militari austriache che si fossero incontrate occorreva condursi con attenzione e cautela, applicando il concetto di reciprocità. Ma se Arminjon avesse saputo che era scoppiata la guerra, doveva «dirigersi per la via più sollecita per far ritorno nello stato, evitando forze superiori» avversarie: se ciò fosse stato impossibile, l'unità avrebbe dovuto affrontare il combattimento, nella certezza che «l'onore della bandiera e la difesa della *Magenta* trovansi assai bene affidati». Tutto poi si aggiustò perché in via diplomatica si stabilì la neutralizzazione della corvetta. ASMAE, Roma, busta 1.491, fasc. 2; ACS, *cit.*, busta 4, fasc. 35.

8 Venivano citati, pur senza escluderne altri, gli scali di Madras, Batavia, Saigon, Canton,

La propulsione a macchina poteva essere usata solo secondo l'apposito Regolamento o quando «stimato indispensabile»; peraltro, nelle acque giapponesi e cinesi, era ammessa una maggiore correttezza ove lo si fosse ritenuto «profittevole per effetto della sua missione diplomatica». Circa la prosecuzione del viaggio di circumnavigazione dopo l'Asia non c'erano indicazioni, pur prevedendosi che la corvetta «dovrà attraversare il Grande Oceano». Lo scritto dell'Angioletti concludeva con una specie di fervorino diretto all'Arminjon: «la *Magenta* porta per la prima volta in lontane regioni la Bandiera nazionale, faccia che da per tutto essa rappresenti la politica leale, disinteressata, e civilizzatrice del Governo del Re; abbia presente che l'Italia fiera della sua indipendenza vuole dovunque rispettare quella degli altri popoli». Il ministro chiariva infine che le istruzioni erano solo norme generali e l'Arminjon aveva libertà d'azione: «se grande è perciò la responsabilità che il Governo del Re lascia alla S.V., grandissima è la fiducia che in lei ripone». Il comandante, comunque, si attenne il più possibile alle istruzioni originarie e a quelle che successivamente il nuovo presidente del Consiglio e ministro degli Esteri Lamarmora gli fece pervenire a Singapore, insieme alle lettere credenziali, e a Shanghai. Le nuove istruzioni, sostanzialmente non innovative, confermavano l'assistenza e l'appoggio delle rappresentanze francesi e inglesi in Estremo Oriente⁹.

La corvetta salpò dal Plata il 2 gennaio 1866 e oltrepassò il Capo di Buona Speranza l'8 marzo. Nell'oceano Indiano incontrò una furiosa tempesta, si tenne su una rotta molto meridionale e giunse a Batavia il 27 aprile; ripresa la navigazione dopo 9 giorni, il 15 maggio raggiunse Singapore, dove fece tappa altri 9 giorni, dirigendo poi per Saigon e Yokohama, dove attraccò il 4 luglio 1867. Dalle memorie dell'Arminjon apprendiamo che seppe da diplomatici francesi di non poter chiedere più di quanto era stato accordato alla Prussia, ossia di ottenere per la propria marina mercantile di poter accedere ai porti nipponici già designati, con l'impegno di estendere analoghe concessioni ad altri scali che si fosse deciso di aprire in avvenire. Nulla di nuovo, quindi, ma possibilità di ottenere la clausola della nazione più favorita, senza la pretesa, che l'Italia non aveva mai avuto, di ottenere per prima concessioni particolari. Venuta dallo Shogun, personalmente impegnato al campo per una guerra intestina, l'autorizzazione ad aprire trattative, le conversazioni ebbero inizio l'11 agosto e durarono senza che emergessero contrasti importanti un paio di settimane. Da parte italiana le trattative furono condotte con abilità, sebbene l'Arminjon, prestatò alla diplomazia, vives-

Shanghai, Nagasaki.

9 La questione fu poi risolta per via diplomatica con la neutralizzazione della corvetta. Cfr ASMAE, Roma, busta 1491, fasc. 2; ACS, *cit.*, busta 4, fasc. 35.

se questa esperienza senza particolare entusiasmo¹⁰. Il 25 venne firmato il trattato e il giorno successivo – durante il quale l’evento fu festeggiato con gala di bandiere, visita del governatore a bordo e salve di saluto reciproche - l’Arminjon ne diede notizia al ministro della Marina. Lo strumento diplomatico era composto da 23 articoli e 6 regolamenti commerciali, integrati da una convenzione addizionale e dalle tariffe. L’accordo, premessa «pace perpetua e amicizia costante» tra i due sovrani e i loro popoli, apriva al commercio e alla residenza degli italiani i porti e le città di Kanagawa, Nagasaki e Hakodate, come pure il diritto di operare «in tutti i porti del Giappone aperti al commercio» in avvenire. L’art. 19 del trattato sanciva per l’Italia la clausola della nazione più favorita: «E’ espressamente stipulato che il governo di Sua Maestà il Re d’Italia ed i suoi sudditi godranno liberamente...di tutti i diritti, immunità, privilegi e vantaggi che siano stati accordati da Sua Maestà il Taicoun del Giappone al governo e ai sudditi di ogni altra nazione».

Restava la Cina. Sebbene il nuovo Regno d’Italia non vi fosse ancora formalmente rappresentato, diversi suoi sudditi, nel bene (industria tessile) e nel male (tratta dei *coolies*), abitavano e operavano nell’Impero. A suo tempo Luigi Torelli, ministro del Commercio dell’ultimo governo Lamarmora, aveva particolarmente insistito sulla necessità di sviluppare sul piano ufficiale i rapporti con la Cina e nel governo una tale esigenza era pienamente condivisa. L’Arminjon, che aveva saputo di Lissa, aveva però le sue preoccupazioni, che furono superate solo in seguito, durante il soggiorno in Cina, quando si ebbe notizia della pace e dell’acquisto del Veneto. In ogni modo, la corvetta lasciò il Giappone il 1° settembre 1866 e dopo otto giorni di navigazione giunse al delta del Fiume azzurro (Yang-Tze Kiang), nel porto di Wu-Sung, da dove però il pescaggio della nave non consentiva di risalire il fiume, né ciò era possibile da Ta-ku, dove la *Magenta* gettò definitivamente l’ancora.

Ansioso di portare a termine la missione, Arminjon, con due ufficiali, partì subito in palanchino per la capitale cinese, distante circa 150 km. Ma la Cina, in piena decadenza dopo le guerre dell’oppio, cercava di mantenere con ostinazione e di imporre talune forme e procedure di nessuna importanza reale. Era previsto così che solo il Mandarino Tchong Heu, residente a Tien-Tsin, avesse facoltà di annunciare al governo imperiale l’arrivo di plenipotenziari stranieri. Il comportamento di Arminjon, che si era diretto subito alla capitale, venne quindi giudi-

10 Henry Arminjon, discendente del Comandante della *Magenta*, in un discorso commemorativo tenuto a Chambéry il 22 ottobre 1893, citò dall’Archivio di famiglia una lettera di Vittorio alla madre, del 12 luglio 1866, nella quale si legge: «Io sono militare prima di essere diplomatico. Vorrei finirla il più presto possibile col Giappone e la Cina per ritrovare il posto che mi spetta nella squadra».



cato fuori dalle regole e strano – si seppe dai russi

«perché, avendo il governo Chinese collocato a Tien Tsin un suo funzionario con missione di ricevere le persone di alto rango che vogliono recarsi a Pekino, io avevo continuato la mia strada per quella città senza neppure farmi annunziare. Una tale condotta, a giudizio dei Chinesi, certamente era contraria ai riti e suscettibile di censura, poiché in più non si entra in una casa senza avvertire il portinaio».

Soccorsero ad appianare le cose diplomatici di Paesi amici, in particolare il conte di Belmont:

«Il Principe Kong non acconsentì di ricevere da parte mia nessuna comunicazione ufficiale, prima ch'io mi facessi annunziare da Tchong-Heu. Scrissi allora a Tien Tsin e cinque giorni dopo il Tribunale degli affari Esteri faceva conoscere al conte di Belmont che il decreto per la nomina dei plenipotenziari chinesi era stato presentato alla firma dell'imperatore»¹¹.

¹¹ Arminjon a Ministro della Marina, Pekino, 10 ottobre 1866, AMR, *cit.*, busta 2184, fasc. 1866.

Superata l'involontaria *gaffe*, Arminjon poté accattivarsi disponibilità dal principe reggente Kong e il 9 ottobre furono nominati i plenipotenziari cinesi, Mandarinini Tsung-Heu, vice-presidente al Ministero della Guerra, e Tan-Tu-Shiang, consigliere agli Esteri e alle Finanze. Le trattative, iniziate il 16 ottobre, erano già concluse il 19, anche se la firma slittò al 26 per adempimenti burocratico-amministrativi. Il trattato di amicizia, commercio e navigazione era ricalcato su quello recentemente stipulato con la Danimarca. Era un po' ridondante: 55 articoli, più regolamenti e tariffe allegati come parte integrante. Premesse «pace costante e amicizia perpetua» tra il Re d'Italia e l'Imperatore della Cina, il commercio italiano era ammesso ai 15 porti cinesi già aperti al movimento internazionale ed era «espressamente stipulato che il Governo ed i sudditi italiani avranno pieno diritto e in eguale misura tutti i privilegi, immunità e vantaggi che sarebbero stati o saranno nell'avvenire concessi da Sua Maestà l'Imperatore della China al Governo od ai sudditi di ogni altra Nazione» come nel trattato col Giappone, i viaggi interni e la religione dei nazionali italiani venivano garantiti. Otto mesi dopo la firma giunse in Estremo Oriente Vittorio Sallier de la Tour, primo rappresentante diplomatico italiano presso le Corti di Edo e Pechino, che stabilì la residenza in Giappone.

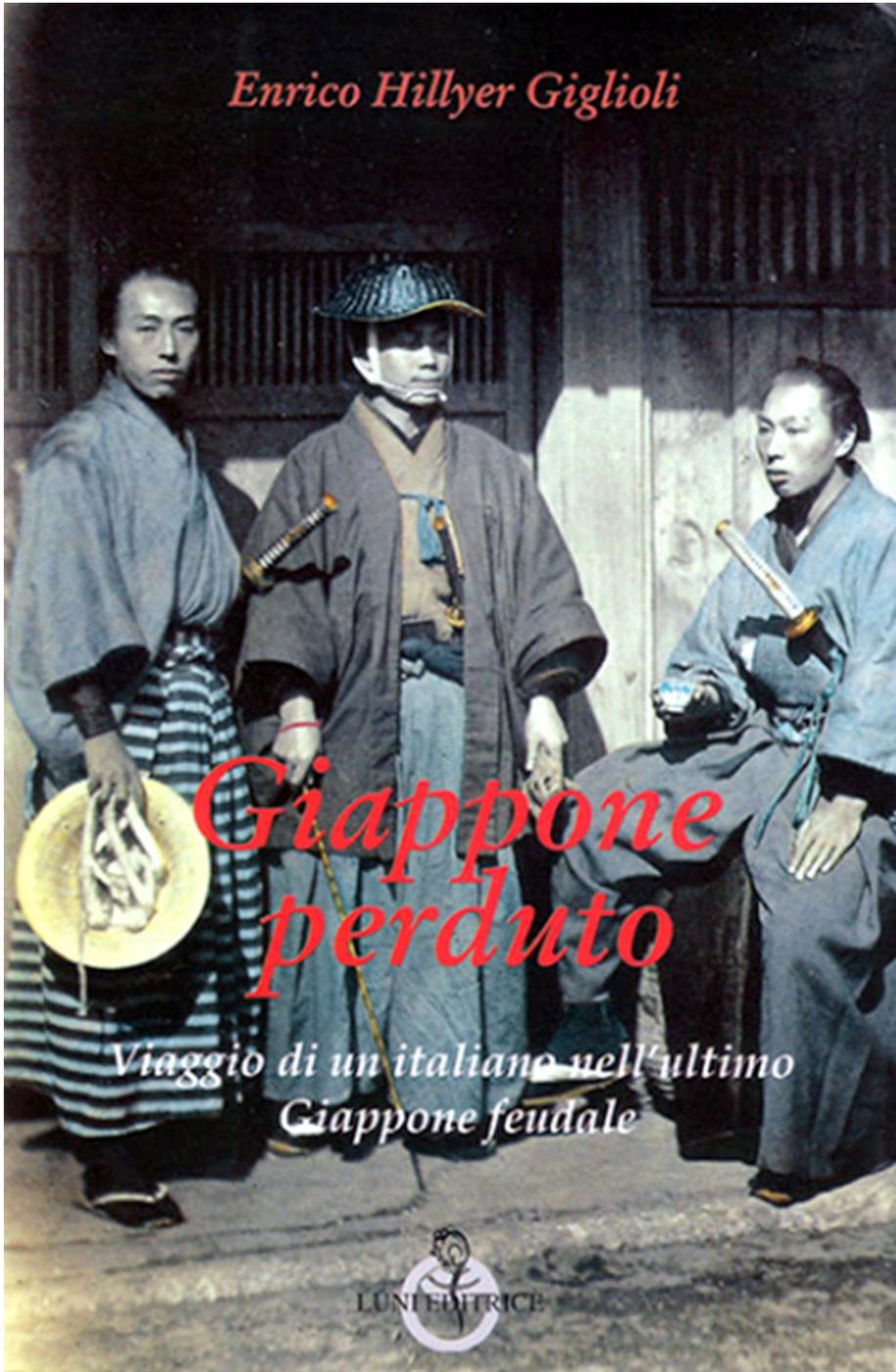
La definizione e la firma dei primi accordi del nuovo Stato unitario italiano con gli Imperi dell'Estremo Oriente erano state presentate e raccomandate al Comandante Arminjon come primo e più importante compito del viaggio, poiché si sperava che i trattati avrebbero avuto una ricaduta vitale su un determinato settore dell'industria. Ma l'idea di far compiere a una nave militare italiana il giro del mondo per motivi di prestigio e di emulazione politicamente molto importanti aveva diversi aspetti: dimostrare anzitutto che la Regia Marina non prendeva lezioni da nessuno quanto a capacità di navigare, che era alla base dell'ostentato, particolare interesse alle ricerche oceanografiche e alle flora e fauna del mare; e poiché il periplo avrebbe condotto la corvetta in Estremo Oriente, si colse l'occasione per cercare la soluzione di un problema di politica estera e commerciale importante e avvertito. Come tale fu la prima campagna oceanica della Regia Marina ed ebbe in sé significato economico e valore politico perché la comparsa di una nave militare italiana in porti dell'Asia e dell'Oceania modificava in meglio le condizioni del commercio marittimo nazionale e stabiliva un rapporto con nuclei di connazionali emigrati. Né va sottovalutato il rilievo della nuova esperienza oceanica, con le ripetute traversate atlantiche e quelle degli oceani Indiano e Pacifico. La dura prova delle tempeste incontrate sulla rotta collaudarono felicemente le capacità marinaresche degli uomini della *Magenta*, e anche la grave avaria del timone occorsa il 22 febbraio 1867 – nel fortunale che investì la nave intorno al 20° parallelo sud e la costrinse a tornare a Batavia per le riparazioni – non dipese da errori, ma dalla forza del mare e del

vento. Anche in Australia il cattivo tempo perseguitò la corvetta, costretta alla fonda nel porto di Sidney per 72 ore, ma poi, toccata la Nuova Zelanda, l'oceano Pacifico fece onore al suo nome e in 49 giorni la *Magenta* raggiunse il Perù. Imboccati i canali di Patagonia e di Magellano all'estremo meridionale del Cile, la nave italiana vi condusse anche una breve campagna di esplorazione, a testimonianza della quale rimasero i nomi di alcune baie e isole, cui vennero imposti i nomi della corvetta, del comandante e di altri ufficiali dello S.M. della nave¹². Ripresa la navigazione a Oriente e superata la furia del vento *pampero* sul versante atlantico, il 17 dicembre 1867 l'unità si ancorò a Montevideo, da dove era partita quasi due anni prima, salutata dagli equipaggi delle navi nazionali della stazione e di quelle straniere presenti.

Il 1° gennaio 1868 Vittorio Arminjon fu promosso capitano di vascello e il 2 la *Magenta* riprese la via dell'Europa, arrivando a Napoli il 28 febbraio: a terra non c'era nessuno ad accogliere la nave, non essendone stato annunciato l'arrivo, circostanza che non fece piacere a chi ricordava le fin troppo calorose manifestazioni popolari di Pelagosa e Trieste al ritorno della *Novara*. Nelle citate istruzioni del 4 novembre 1865 una parte importante era attribuita nel piano del viaggio alla ricerca scientifica, affidata agli scienziati prof. Giglioli e al senatore prof. De Filippi, il quale, dopo la partenza dalla Cina, fu colpito da una malattia che lo condusse alla morte. Ma le ricerche e gli studi compiuti dettero risultati rilevanti: fruttò raccolte geologiche, pelagiche, botaniche, minerali, etnologiche, e al museo di storia naturale di Torino fu possibile offrire circa 6.000 spoglie di animali appartenenti a 2.000 specie diverse¹³. La Società Geografica Italiana, a sua volta, si impegnò a fondo, promuovendo e valorizzando monografie scientifiche originali; all'Arminjon conferì una medaglia d'oro di cui il Comandante andava particolarmente fiero.

12 Baie Magenta, Arminjon e Libetta e isole Candiani e Basso.

13 *Viaggio intorno al globo della r. pirocorvetta italiana Magenta negli anni 1865-66-67-68* sotto il comando del capitano di fregata V. F. Arminjon Relazione descrittiva e scientifica pubblicata sotto gli auspici del ministero di agricoltura, industria e commercio dal dottore Enrico Hillyer Giglioli. Con una introduzione etnologica di Paolo Mantegazza, Milano, V. Maisner, 1875 (a p. 983 la foto qui riprodotta).



Il passo dell'uscio

La Marina strumento di politica nel primo ventennio del Regno

di Mariano Gabriele

Il 17 marzo 1861, nel momento in cui fu proclamato, il Regno d'Italia aveva confini assurdi, indifendibili per terra e per mare se avesse dovuto combattere contro una grande potenza; regioni e provincie erano lontane tra loro dal punto di vista economico, sociale e politico: l'unificazione si presentava come un compito enorme¹. Tuttavia la vicinanza inglese – né sentimentale, né disinteressata, ma così utile a Garibaldi in Sicilia – assicurava un sostegno efficace alla politica estera di Torino, il cui carattere e orientamento cambiavano radicalmente con l'Italia a Trapani.

Quando il ministro della Marina Cavour, nella nota preliminare al bilancio del Ministero del 1861, aveva affermato di sentire «il dovere di dare il più ampio sviluppo alle forze navali del paese valendosi degli elementi di forza trovati nelle nuove provincie», era nel vero soprattutto in tema di prospettive geopolitiche future. La Real Marina del Regno di Sardegna nel 1860 contava in tutto 32 unità, il cui nerbo era costituito da 4 pirofregate di legno ad elica con carenatura ramata, e i nuovi apporti non la trasformarono in una grande potenza navale. Sebbene statisticamente venisse classificata come la terza in Europa – a siderale distanza da quelle di Londra e Parigi – la flotta di Napoli contava molte navi, ma nel complesso peccava di qualità²; su un organico di 150 ufficiali, 84 giurarono fedeltà a Vittorio Emanuele: tra di essi 3 brigadieri (contrammiragli), 8 CV, 19 CF, e nessun ammiraglio. La Marina siciliana di Garibaldi era costituita da trasporti, quasi del tutto inutili dal punto di vista militare anche se qualcuno imbarcava un

1 «Il regno d'Italia era qualcosa di inaudito nella politica europea. Non era la restaurazione di qualche cosa di preesistente, perché mai, da quando il mondo esisteva, si era avuto uno stato d'Italia. Vittorio Emanuele lo riconosceva pure lui: l'Italia non è più, diceva, il paese degli antichi Romani, non è più l'Italia del Medioevo, ma l'Italia degli italiani... una fusione originalissima di ragion di stato e di movimento popolare, di diplomazia militare pianificata e d'improvvisazione entusiasta non preordinata», Golo Mann, *Storia della Germania moderna*, Milano, Garzanti, 2a ed., 1981, p. 94.

2 Non era omogenea, né per caratteristiche delle navi, né per la loro età: qualcuna risaliva addirittura alla Marina murattiana.

cannone; dei suoi 236 ufficiali o assimilati, non ben visti dall'amministrazione piemontese, solo 65 furono ammessi nella Regia Marina. Dalla Toscana vennero, nel marzo 1860, 4 cannoniere, 2 golette, 1 avviso e – già impostata a Livorno, ma varata nel 1862 – la pirocovetta *Magenta*; dalla Marina pontificia due rimorchiatori disarmati catturati nel porto di Ancona. Il quadro complessivo del naviglio comprendeva sulla carta 97 unità, che scendevano a 79 realmente utilizzabili: 22 ad elica, 35 a ruote, 22 a vela. Era quella una fase di grande evoluzione tecnica nelle flotte, ma nessun arsenale o cantiere italiano era idoneo a seguirla. Quanto alle basi, era stata più o meno approntata soltanto La Spezia, remota rispetto al Mediterraneo centrale come all'Adriatico, non utile quindi per favorire un accesso diretto al coinvolgimento in una politica navale di respiro internazionale né al prevedibile nuovo scontro con l'Austria. Vi era poi l'inevitabile rivalità tra le Scuole di Marina di Genova e Napoli e il modesto livello degli uomini, ufficiali e marinai. Con gli uomini mancavano le tradizioni, essendo pura letteratura ogni richiamo a Roma e alle Repubbliche marinare. Deve essere però sottolineato che la Marina dello Stato unitario italiano non ebbe il tempo di crescere, come non lo ebbe il Regno: l'una e l'altro dovettero improvvisarsi subito, sia perché nacquero in uno dei momenti cuspidali dell'imperialismo europeo, sia perché nutrivano la scoperta ambizione di conseguire una posizione egemonica rispetto agli altri Paesi costieri dei bacini centrale e orientale del Mediterraneo, un obiettivo che si proponeva in continuità ed espansione degli interessi commerciali marittimi degli Stati regionali, le cui marinierie erano state presenti sempre nell'importante flusso di cereali provenienti dal Levante e dal Mar Nero verso gli scali dell'Europa occidentale.

Oltre Atlantico, Regno e Marina d'Italia ereditarono la stazione navale del Rio de la Plata, originata da un movimento migratorio verso l'America meridionale che si era sviluppato dopo la Restaurazione, soprattutto da Liguria e Piemonte. I partenti, in buona parte agiati e socialmente qualificati (professionisti, commercianti, proprietari terrieri), andarono a formare vere e proprie colonie: nel Pacifico scelsero Perù e Cile; in Atlantico Uruguay, Paraguay e le rive dei grandi fiumi (Plata, Paraná e Paraguay). Il governo di Torino seguì attentamente il fenomeno per fornire agli emigrati ed ai loro interessi assistenza e sostegno, in vista di adeguati ritorni politici ed economici: per questo motivo unità navali del Regno Sardo erano comparse di frequente nell'estuario del Plata, finché, nel 1835, la fregata *Des Geneys* vi fu inviata di stazione, inaugurando una presenza permanente.

Nel 1860, separando l'Amministrazione della Marina da quella della Guerra e assumendone il portafoglio, Cavour compiva una decisione politica, non amministrativa, dimostrando di avere compreso perfettamente, nel secolo della *pax britannica*, le lezioni della storia. Considerava la Marina strumento primario della politica estera, e lo dimostrò gestendo la grande operazione politico-navale che

dalla Sardegna a Napoli seguì – e spesso guidò – l'avventura di Garibaldi, sugli sviluppi ed esiti della quale un ruolo fondamentale ebbe la squadra di Persano, telecomandata da Torino, dove Cavour decideva di momento in momento.

Secondo Herbert Richmond, il potere marittimo si fonda sulla flotta, sul traffico e sulle colonie, ma alla sua nascita il Regno d'Italia disponeva sul mare di uno strumento militare eterogeneo risultante dalla somma delle unità provenienti dagli Stati preesistenti, di una Marina mercantile tecnologicamente arretrata e abituata a gestire l'attività commerciale in un'ottica locale³, e di nessuna colonia. La nuova geografia politica italiana si articolava su tre fronti marittimi. A Ponente l'orizzonte era chiuso dalla orgogliosa e potente Marina imperiale francese, la seconda del mondo, che dominava il bacino compreso tra la madrepatria e l'Algeria⁴. A Levante – scontata nel semichiuso Adriatico una nuova guerra – una eredità secolare di presenze navali e di traffici marittimi forniva una base dalla quale si poteva partire per rinvigorire le relazioni esistenti e svilupparne di nuove. Ma la vera novità proveniva dal Mezzogiorno, dove si evidenziavano due punti critici: il Canale d'Otranto e il Canale di Sicilia, connessi alla connotazione peninsulare di uno Stato non più regionale. Il controllo del primo avrebbe assicurato il controllo strategico dell'imboccatura adriatica, e in termini di potere marittimo predominio sulla porta del mare interno, compressione dell'Austria e messa in riga delle potenze litoranee minori. Né Lissa, né la precedente cessione alla Grecia delle isole Jonie cambiarono alcunché, poiché se gli austriaci non si fossero impadroniti sulla costa balcanica di insediamenti talmente meridionali da minacciare il controllo italiano del Canale d'Otranto, sarebbero sempre rimasti all'interno di un sacco la cui bocca era in mani italiane. Ma questo problema aveva comunque una importanza nazionale, mentre la nuova, lunghissima frontiera marittima sul

3 Della debolezza di Torino approfittò Parigi. Le relazioni marittime tra i due Paesi vennero per lungo tempo regolate dal trattato del 13 giugno 1862, che concedeva “condizioni speciali” alle navi mercantili francesi, che erano esentate dal pagamento dei diritti differenziali e praticavano il cabotaggio in Italia avvalendosi di accordi con gli Stati regionali scomparsi. Così il cabotaggio era in gran parte francese con notevole danno degli armatori italiani; solo nel dicembre 1886 Brin riuscì a far approvare una legge che riservava il cabotaggio alla bandiera nazionale.

4 Nel 1838 la *Revue des Monde* aveva già definito Algeri «un impero, un impero a due giorni di distanza da Tolone»; nel 1868 Prévost-Paradol, nella sua *France nouvelle* (Paris, 1868), avrebbe lanciato il vaticinio del grande Nordafrica francese: «Possa venire presto il giorno nel quale i nostri concittadini, troppo rinserrati nella nostra Francia africana, strariperanno nel Marocco e nella Tunisia, e fonderanno finalmente quell'impero mediterraneo, che non sarà soltanto una soddisfazione per il nostro orgoglio, ma sarà con certezza, nella futura situazione mondiale, anche l'ultima risorsa della nostra grandezza». Quasi le stesse parole sarebbero state usate, nel 1884, da *Economiste Français*, cfr *Rivista Marittima*, 1885, I, pp. 158-62.

versante meridionale apriva all'Italia orizzonti politici, economici e strategici di valenza mondiale, che ne esaltavano la rilevanza internazionale. Esistevano due soli passaggi marittimi tra i bacini orientale e occidentale del Mediterraneo: lo Stretto di Messina sotto controllo italiano e il Canale di Sicilia, sul quale le coste meridionali dell'isola, Pantelleria e le Pelagie, davano già all'Italia una posizione potenzialmente vantaggiosa che avrebbe potuto diventare formidabile se fosse stata integrata da un punto d'appoggio africano. Si può ricordare in proposito l'osservazione di Braudel che nel Mediterraneo «l'Italia trova il senso del proprio destino: è l'asse mediano del mare... Naturale è quindi per lei la possibilità e naturale il sogno di dominare il mare in tutta la sua estensione». La prospettiva era affascinante, ma presupponeva livelli di potenza economica e militare – nonché tempi lunghi – che né l'Italia, né la Regia Marina ebbero mai. La nuova geografia politica del Paese, invece, rendeva il nuovo Stato utile a Londra, ben consapevole che *the long line of Italia coasts* avrebbe garantito che il nuovo interlocutore mediterraneo rimanesse al suo posto.

Nel marzo 1861, cinque giorni dopo la proclamazione dello Stato unitario, Cavour inviò ad Atene, col mandato di affermarvi l'influenza italiana, il ministro della Pubblica Istruzione, Terenzio Mamiani della Rovere, che il 6 settembre scrisse al successore Ricasoli indicando alcune azioni di natura marittima utili a conseguire lo scopo:

«1. Comparsa frequente della nostra bandiera fra la Grecia e Costantinopoli. Ho già ricordato a V. E. come Russia, Francia e Inghilterra provvedono di maniera che sempre un qualche loro legno da guerra stanza nel Pireo... 3. Alla recente convenzione postale far seguitare, dove sia possibile, una istituzione di corse periodiche di battelli a vapore italiani al servizio sì del commercio e sì delle poste, moventi da Ancona per Alessandria od altra parte notevole dell'Oriente, ma toccando sempre alcun punto della Grecia»⁵.

Il suggerimento fu seguito, anche se la presenza navale al Pireo venne assicurata a intermittenza: non mancò tuttavia qualche esibizione muscolare, come quando, sia pure per un breve periodo, fu presente nel porto greco la fregata *Italia*, armata con 54 cannoni, il massimo tra le unità della flotta. Nel 1865, in seguito a un incidente che aveva coinvolto il vice-console italiano, la squadra d'evoluzione al comando del CA Vacca avanzò dallo Jonio a Patrasso, e il console Della Minerva ottenne la richiesta soddisfazione senza bisogno che la forza navale arrivasse al Pireo.

Interessante e produttivo fu il potenziamento della linea di traffico verso i porti della Turchia e del Mar Nero, dove andarono come stazionarie vecchie uni-

5 DDI (*I Documenti Diplomatici Italiani*), serie I, vol I, Roma 1952, doc. 287.

tà militari. L'espansione del traffico marittimo italiano nel Levante fu rapida e consistente, anche se le navi da guerra destinate al servizio stazionario erano antiquate, ed è significativo che i consoli se le disputassero, creando problemi al ministro della Marina Angioletti. Il TV Carcano, in comando dell'avviso *Authion* di stazione a Costantinopoli⁶, redasse il 21 giugno 1865 una lunga e precisa relazione per il ministro, che incominciava dando atto che quattro marinerie italiane – genovese, napoletana, toscana e anconetana – riunite sotto una sola bandiera nazionale si erano sviluppate in pochi anni «in così vasta scala da mettersi nel novero delle prime marine europee»: solo alle bocche del Danubio caricavano cereali almeno 300 bastimenti. Molti «negozianti stranieri danno la preferenza, ed anche un nolo maggiore agli Italiani, sia per la bontà dei bastimenti, sia per la moralità dei capitani», con la conseguenza di spingere ai margini del mercato molti armatori esteri. Il ciclo economico iniziava con un carico, generalmente in primavera, per l'Inghilterra, dove si aveva il vantaggio di «trovare colà un nolo per qualche scalo di Levante, e ritornare di qui in Mediterraneo carichi nuovamente di cereali, arrivando i proprietari in tale maniera a percepire d'ordinario il profitto di tre noli in un anno solo»⁷. La navigazione mercantile italiana frequentava Costantinopoli, il Danubio e tutti gli altri scali del Levante e del Mar Nero: a Smirne per compensare passaggi navali austriaci si promise di stazione al console Berio la corvetta a vela di 2a classe *Etna*⁸, ma la guerra degli stazionari tra i consoli che li chiedevano continuò sino alla vigilia del conflitto con l'Austria del 1866, quando anche quelle vecchie unità furono richiamate in patria.

L'area marittima adriatica meridionale era divenuta nevralgica dalla primavera 1862, quando le sette isole degli Stati Uniti delle Jonie, considerate indigeste per le finanze britanniche, erano state date alla Grecia: la loro collocazione geografica le disponeva in modo che se una potenza navale avesse potuto usarle, avrebbe controllato l'imboccatura dell'Adriatico, lo sbocco dello Jonio nel Canale d'Otranto e la rotta italiana da Brindisi a Taranto. Nell'arcipelago, in particolare a Corfù, il Lloyd austriaco aveva goduto di una posizione privilegiata, sancita da una convenzione del 1853 rinnovata nel 1864, situazione che aveva favorito i rapporti mercantili austriaci in uscita dall'Adriatico. L'eventualità che in parallelo ai traffici, anche la flotta asburgica vi comparisse col pretesto di garantirli, non piaceva affatto alla Regia Marina. Di qui continue presenze militari italiane, stazioni in porto e toccate nelle isole, specialmente a Corfù, dove regolarmente

6 Dove già era stata di stazione el 1857-58, con puntate in Mar Nero. L'*Authion* era un avviso a ruote di 800 t e 4 cannoni varato in Inghilterra nel 1847.

7 ACS, Roma, *Ministero della Marina – Marina Militare*, busta 8, cart. Avviso *Sirena* (Danubio).

8 Varata nel 1830, sostituita nell'aprile 1866 dalla corvetta a vela *Iride* varata nel 1838.

apparivano e si fermavano a lungo formazioni navali e unità isolate. Ed era così costante la loro presenza che pescatori e civili italiani si sentirono autorizzati a pescare e ad operare nell'arcipelago come a casa loro; si dibatté a un certo punto se convenisse stabilire a Corfù una stazione navale permanente, ma la presenza navale italiana vi era così abituale, talvolta perfino invasiva, che la giuntura tra i due mari venne considerata sufficientemente sotto controllo.

L'operazione più significativa del decennio fu la partecipazione (aprile-settembre 1864) della squadra italiana, comandata dal viceammiraglio Giovanni Battista Albini, alla repressione anglo-franco-turca della rivolta popolare contro il Bey di Tunisi. La rivolta contro il raddoppio delle tasse (*mejba*) allarmò le colonie europee che videro crollare il commercio estero di cui avevano quasi il monopolio e temettero di essere minacciate nelle persone e nei beni. Gli italiani, presenti da secoli, avevano raggiunto una posizione sociale ed economica di tutto rispetto, e quando il console Gambarotta, il 21 aprile 1864, invocò una presenza navale, il governo spedì immediatamente due unità ex-borboniche, la fregata *Garibaldi* (CV Guglielmo Acton) e la corvetta *Etna* (CF Di Suni)⁹. Le istruzioni del ministro della Marina, che era un generale (Efisio Cugia), davano all'Acton il mandato di proteggere «la vita e gli averi dei nazionali anzitutto, nonché degli Europei». La situazione *in loco* non era incandescente, ma la valutazione di Torino piegò decisamente verso l'allarme e Albini ricevette l'ordine di partire immediatamente con le unità disponibili della squadra, le altre lo avrebbero raggiunto a Tunisi appena possibile. Le istruzioni del ministro degli Esteri Emilio Visconti Venosta chiarivano che «il governo del Re non tende ad assicurarsi particolari vantaggi nella Reggenza, ma ad esservi partecipe della legittima influenza che in paese sì vicino e dove sono sì grandi i nostri interessi, deve competere alla nazione italiana». L'Albini doveva concertare col Console e coi Capi delle forze navali francesi e inglesi la propria azione, fino a sbarcare con loro se lo avessero deciso, «a tutela dei nostri interessi». La mattina del 30 aprile la squadra giunse a Tunisi e vi trovò forze francesi e britanniche, arrivate dopo il *Garibaldi*; l'*Etna* era a Susa, dove la situazione appariva più preoccupante.

Si possono individuare tre distinti e successivi atteggiamenti assunti dalla flotta italiana durante la non breve stazione africana. Nella prima fase, Albini si tenne vicino ai francesi, che propendevano per effettuare lo sbarco, mentre gli inglesi nicchiavano. Oltre che per la rivalità franco-britannica, in maggio la situazione si complicò per l'arrivo di una divisione ottomana composta da tre unità e avente a bordo un Commissario imperiale; francesi e italiani non potevano ammettere uno sbarco di truppe turche. Mentre sulla costa orientale i timori crescevano al punto

9 La pirocorvetta *Etna*, (1574 t e 10 cannoni), in costruzione nel 1860, entrò in squadra nel 1863. La fregata *Garibaldi* (ex *Borbone*) dislocava 3.680 t con 54 cannoni.



Les flottes française et italienne au mouillage devant Tunis. D'après un croquis de M. A. T. (L'illustration, Journal Universel, 43, 1864, p. 392).

che residenti europei cercarono sicurezza a bordo delle navi, il CF Carlo Alberto Racchia, in comando dell'avviso *Messaggero*, fece conoscenza a Mediah del comandante della nave idrografica inglese *Firefly* che gli illustrò le potenzialità di Biserta come base navale: subito il Racchia scrisse una circostanziata relazione per l'ammiraglio Albini¹⁰, che l'8 giugno ne informò il ministro Cugia, avvertendolo che gli inglesi accusavano la Francia di voler «occupare nella Reggenza dei punti importanti, a mo' d'esempio Biserta, onde essere in possesso del suo magnifico lago che vorrebbero ridurre in arsenale inespugnabile, nello scopo di signoreggiare il Mediterraneo».

Ma, complicandosi la situazione, giunsero all'ammiraglio istruzioni che prospettavano un atteggiamento più attivo:

«il governo del Re è vivamente preoccupato della piega che da un giorno all'altro può prendere cotesta rivoluzione. Risoluto a garantire la vita e gli interessi di cotesta colonia italiana, come risoluto a non permettere che sulle coste tunisine poco lungi dalle coste dello Stato si stabilisca con preponderanza e senza controllo qualunque altra potenza, specialmente l'Ottomana, il sottoscritto le spediva ieri un telegramma col quale le ingiungeva di formulare un progetto pel caso che uno sbarco armato fosse necessario»; non sarebbero bastate le compagnie delle navi, ma «la SV comprenderà bene che non è possibile pensare a uno sbarco altrimenti che con un corpo di truppe regolari».

Confermata la necessità «di agire sempre di concerto con l'ammiraglio francese e col console di S. M.», Cugia annunciava l'arrivo di 3 ufficiali dell'Esercito – il maggiore di S.M. Ricci, indicato come capo di S. M. della spedizione, e i

¹⁰ *Relazione del viaggio fatto lungo il litorale orientale della Reggenza di Tunisi*, del CF C.A. Racchia all'Albini, 7 giugno 1864, ACR, busta 2, cart. F, doc.74.

capitani Milani e Bettolo – col compito di informare il Ministero della Guerra dei bisogni occorrenti. Cosa mai facesse pensare a Torino di poter giocare la parte del terzo tra i due litiganti Parigi e Londra è oscuro: si è vagamente parlato di una specie di invito di Napoleone III, ma nei documenti diplomatici italiani e francesi non v'è traccia di inviti, né di autorizzazioni¹¹. Albini e Gambarotta si preoccuparono: a Susa l'Acton aveva incontrato il comandante della corazzata inglese *La Resistance* che gli aveva confermato la contrarietà britannica allo sbarco, e anche l'atteggiamento francese non era incoraggiante. Riserve di carattere politico e militare furono inviate a Torino, ma il 20 giugno giunse il commissario Bosio, inviato dal Ministero della Guerra per provvedere ai servizi amministrativi delle truppe in arrivo, mentre a Genova si andava concentrando il corpo di spedizione. Console e ammiraglio corsero ai ripari: il primo comunicò che un'occupazione senza il consenso del Bey avrebbe esposto gli italiani della colonia a pericoli reali; il secondo telegrafò che la sola notizia della spedizione avrebbe scatenato una guerra ai cristiani, invitò il Bosio a interrompere il proprio incarico e chiese al governo di «sospendere qualsiasi partenza truppe e materiali» perché l'ammiraglio francese avrebbe respinto «anche colla forza qualunque invio di truppe per occupazione di qualsiasi nazione a meno di concerti presi col suo governo». A Torino capirono, e le truppe non partirono più¹².

Mentre Cugia si preoccupava che la flotta non perdesse le manovre estive e le faceva eseguire nelle acque di Tunisi sotto la direzione di Vacca¹³, i francesi persistevano a spargere voci allarmistiche, non seguiti dagli italiani che sempre più ne presero le distanze. Alla fine di agosto subentrò il terzo e ultimo atteggiamento

11 Non si comprende perché Napoleone III avrebbe voluto fare un dono: è plausibile, anche se non provato, che pensasse di barattare Tunisi con l'avanzamento della frontiera algerina sul fiume Megerda, ad est di Biserta. La vera posizione pare però espressa dal console Beauval, il quale considerava la Reggenza già protettorato francese, pretendendo che ogni azione esterna del Bey, come la posa di un cavo telegrafico con la Sicilia, fosse previamente autorizzata da Parigi.

12 Furono redatti due diversi piani di sbarco sotto forma di memorie: il maggiore Ricci prevedeva di occupare solo Tunisi e la Goletta con 4.000 uomini; Albini, puntava a un'operazione più estesa che avrebbe compreso anche Susa, Sfax e Hammamet, e richiedeva 10.140 uomini, più le compagnie di sbarco.

13 Poiché le manovre di evoluzione tattica non erano state soddisfacenti e le navi di ferro avevano rischiato d'investire quelle di legno, il direttore delle manovre propose che le unità corazzate operassero da sole, escludendo evoluzioni collettive insieme a quelle di legno. Albini, nel trasmettere il rapporto del Vacca al ministero scrisse che invece occorreva abituare i comandanti a navigare in squadra perché i rischi dipendevano dalla loro inesperienza. Ma al ministero le osservazioni del Vacca furono tenute nella massima considerazione, e forse tutto ciò influi negativamente sulla condotta delle navi non corazzate italiane a Lissa.

italiano, condiviso da tutte le forze navali rimaste nelle acque di Tunisi: partiti di fatto gli inglesi, unico e comune problema era di andare via senza perdere la faccia. Vi provvide un'intesa, raggiunta sull'ammiraglia italiana, che prevedeva la partenza contemporanea di italiani, francesi e turchi nel quadro di un minuto e complesso cerimoniale che fu puntualmente eseguito.

La stazione di Tunisi ebbe risvolti positivi e negativi. All'attivo andava registrato il servizio prestato alla politica estera del paese, l'intervento tempestivo delle prime unità partite da La Spezia, l'esperienza vissuta accanto a Marine maggiori. I comportamenti amichevoli e collaborativi attuati dai comandanti corrispondevano ai rapporti che il Regno d'Italia aveva impostato in campo internazionale e li rafforzava¹⁴. Inoltre, quanto attenta e fedele, ma responsabile, sia stata la condotta della Marina si evince dalla decisione con cui l'Albini si oppose all'idea di uno sbarco soltanto italiano, che avrebbe avuto molte probabilità di concludersi in un disastro politico. Al passivo c'era, inevitabilmente, il confronto con l'organizzazione, la disciplina e la disponibilità di risorse finanziarie delle Marine inglese e francese. Era grave la scarsità di quadri che affliggeva la Regia Marina, l'incompleto amalgama tra soggetti provenienti dai vecchi Stati, l'inadeguatezza di molti ufficiali di vascello, l'impreparazione della bassa forza, indisciplinata e ignorante, in difficoltà sulle navi più moderne per le quali non bastavano più le esperienze del pescatore, ma occorreivano conoscenze tecniche, specie per l'apparato motore e per l'artiglieria. In uno dei rapporti mensili al ministro dell'estate 1864 l'Albini si spingeva a riconoscere buona volontà e attitudine agli equipaggi della flotta, ma chiedeva che restassero per «la maggior durata possibile» sulla stessa unità, affidati «a mediocri almeno se non perfetti Sottufficiali» e che si alleviassero «finalmente» le occupazioni degli ufficiali «mediante l'imbarco di numerose Guardie Marine». Nel riconoscere l'esistenza di questi problemi, Cugia si augurava che presto si potesse contare su nuove Guardie Marine e su una migliore preparazione degli uomini¹⁵. Parole: il problema non era soltanto la Marina, ma soprattutto lo Stato, oppresso nella sua cronica povertà dal passivo delle guerre e dalle difficoltà conseguenti all'unificazione, così improvvisata e recente. Dopo il primo governo Minghetti, la politica della lesina avrebbe avuto priorità

14 Il 16 maggio 1864 il console inglese a Tunisi Richard Wood espresse a Carlo Francesco Gambarotta un «profondo senso di gratitudine per l'amichevole ed efficiente protezione che le regie navi hanno, in un momento di pubblico pericolo, fornito ai sudditi britannici a Susa» - 190 inglesi erano stati accolti sul *Garibaldi* e il *Rosalino Pilo* - e assicurò, come il più gradevole dovere, che ne sarebbero stati informati il governo di Londra e il Comandante della *Mediterranean Fleet*, confidando che «essi vedranno in ciò un'altra prova dei sentimenti amichevoli che l'Italia intrattiene verso la nazione inglese», TNA, London, *Admiralty*, 121, 84 Hm 05653.

15 Cfr ACS, cit., buste 160, 5; 161, 37; 162, 42.



Efsio Cugia, Guglielmo Acton, Augusto Riboty

su tutto e non avrebbe risparmiato la flotta.

Le colonie italiane in Cile e in Perù godevano di un buon peso economico e sociale, quando non anche politico, favorite dall'esistenza di un contesto più stabile nel quale una presenza navale non continua era sufficiente per mostrare a emigrati e autorità locali una costante attenzione, naturalmente con interventi mirati a casi ed eventi specifici, come per la missione condotta in Pacifico nel 1865 dalla fregata *Principe Umberto* al comando di Guglielmo Acton. Sul versante atlantico nel 1857 era stato tolto il divieto di immigrazione in Argentina, che divenne meta privilegiata degli italiani: dopo 10 anni erano 110.000 su una popolazione totale di un milione e a fine decennio, nel 1871, si stimava che 200.000 si fossero stabiliti in Argentina, Uruguay e Paraguay. Dal 1861 era cominciato un flusso di lombardi e poi di meridionali che divennero i più numerosi, ma essendo più poveri e socialmente più marginali dei primi emigrati si proposero come artigiani, operai, gestori di piccolo commercio. Nei paesi d'immigrazione gli italiani contavano: i liguri, spesso inalberando la bandiera del Regno, gestivano gran parte della navigazione fluviale e nel 1863, nella sola Argentina, operavano 11 case di import-export italiane. La presenza costante di navi militari sosteneva l'azione diplomatica e consolare nelle singole situazioni locali, rafforzava il sentimento nazionale insidiato dal regionalismo, conservava tra madrepatria ed emigrati rapporti e collegamenti che assicuravano ritorni. Nel settembre 1865 fu decisa la costituzione della divisione navale dell'America, una forza navale – recitavano le istruzioni al primo comandante, ammiraglio Riccardi - destinata ad «accrescere la nostra influenza in tali contrade, proteggere i nostri connazionali e il nostro commercio, rendere più pronta ed efficace l'azione dei rappresentanti locali di S. M.». La data di nascita della divisione consente di apprezzarne il

grado di priorità poiché ebbe luogo durante il primo gabinetto Lamarmora, che aveva imposto forti economie (12,5 milioni di allora) anche alla Marina, tanto che la squadra si ridusse a una divisione. Ma il 29 marzo dell'anno successivo l'ammiraglio Riccardi poteva scrivere al ministro della Marina Angioletti che il governo argentino si accingeva a «rinnovare il trattato internazionale e di commercio col Governo del Re, essendo a scadenza quello esistente cogli antichi stati Sardi. Non è difficile scorgere da ciò quanta influenza vi abbia l'attuale stato onde è rappresentata la Nazione, e quanto l'aumento delle forze navali abbia contribuito a fare riconoscere a quella Repubblica il bisogno di stringere le sue relazioni con una potenza, l'importanza della quale non può a meno di ammettere»¹⁶. Per quanto di non recente costruzione, il naviglio della divisione del Plata localmente pesava, specie quando ebbe anche le cannoniere che per il loro ridotto pescaggio potevano risalire i fiumi sino a grande distanza dalla foce, come durante le guerre del Paraguay (1865-1870).

Pure dal Plata salpò nel gennaio 1866, al comando del CF Vittorio Arminjon, la corvetta *Magenta*, prima unità militare italiana a compiere il giro del mondo. Le istruzioni del ministro Angioletti definivano «oggetto supremo» del viaggio «la conclusione di un trattato di commercio con la Cina e col Giappone», cui ogni altro scopo andava subordinato. Munito delle credenziali di rito conferitegli dal ministero degli Esteri, l'Arminjon condusse i negoziati e firmò il primo trattato del Regno d'Italia con il Giappone il 25 agosto 1866 e quello con la Cina il successivo 26 ottobre: in entrambi i casi, premessa la volontà di pace e di amicizia perpetua fra i contraenti, venne concesso all'Italia lo *status* della nazione più favorita, come sancito senza equivoci dagli articoli 3, 8 e 19 del trattato con il Giappone e XI, XLVII e LIV di quello con la Cina¹⁷. Seguirono ulteriori campagne navali nei mari lontani e prese il via una serie di viaggi di circumnavigazione del globo, utili per addestrare ufficiali ed equipaggi e a favorire l'estensione del commercio marittimo verso nuovi paesi.

Nella guerra del 1866 l'Italia, che gestiva un fronte puramente diversivo, sostenne la parte di quello che prende gli schiaffi, a Custoza e a Lissa. La sconfitta costò alla Marina una costante riduzione dei bilanci che toccarono il minimo di sempre nel 1870. Tuttavia nel maggio 1867 anche l'Italia ottenne di partecipare

16 Fulvio Leva, *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, Roma, USMM, ristampa, I, 1992, pp. 39-40.

17 Dieci anni dopo Arminjon condusse, insieme al maggiore Osio, una missione sulla corazzata *Castefidardo* per individuare sul litorale orientale dell'Adriatico i punti più idonei a farne al momento opportuno lo stipite orientale di una porta marittima in mani italiane. Condotta nella massima riservatezza, la missione si svolse lungo le coste epirote e albanesi, e concluse con l'indicazione di alcune località, tra cui Valona, che la R. Marina avrebbe occupato nel 1914, in vista di apporre un catenaccio marittimo sul Canale d'Otranto.



Raffaele Rubattino, Luigi Federico Menabrea e Giuseppe Sapeto

per la prima volta al concerto europeo, in occasione della 2a Conferenza di Londra sulla questione del Lussemburgo, e questo marcava un progresso in campo internazionale sebbene il delegato italiano, marchese Vittorio Emanuele Taparelli D'Azeglio, si limitasse alla presenza.

L'apertura del Canale di Suez, inaugurato nel novembre 1869, fece del Mediterraneo il mare più importante del mondo, rilanciò la posizione geografica dell'Italia e conferì al Mar Rosso una rilevanza che non aveva mai avuto. Fin dal 1863 il padre prof. Sapeto aveva indirizzato a Michele Amari, ministro della Pubblica Istruzione, la sua famosa *Relazione politico-commerciale sulle sponde del Mar Rosso*, ma non aveva ottenuto alcun seguito. Il governo italiano non pareva interessato: tuttavia nel 1867, dopo che inglesi e francesi ne avevano per anni esplorato le coste, il CF Luigi Bertelli fu inviato a sondare le possibilità di insediare una colonia penale a Scioltel, in territorio etiopico, ma il rapporto dell'ufficiale fu totalmente negativo. Le origini della politica coloniale italiana si sarebbero intrecciate con l'azione del ministro Augusto Riboty: originario di Nizza, nel 1860 aveva optato per l'Italia, ossia per un sogno, un'avventura, un amore, scegliendo la Regia Marina invece di quella imperiale francese. Medaglia d'oro a Lissa, ministro della Marina dal gennaio 1868, nel settembre 1869 accolse la rinnovata proposta di Sapeto di stabilire una stazione mercantile e militare in Mar Rosso, inviandolo in missione segreta, insieme al CA Guglielmo Acton, col mandato di trovare oltre Suez un punto nel quale creare un porto «a vedetta e difesa del nostro commercio». Fu questo Assab, la cui baia Acton confermò al ministro essere «idonea allo scopo». Come noto, a novembre l'armatore Rubattino la prese in

affitto, e l'anno successivo il piede a terra nel mar Rosso raggiunse un'ampiezza di 100 Km² per l'aggiunta della rada di Buia e dell'isola di Darmahié; era costato in tutto 104.200 lire¹⁸.

L'avvento di Riboty al Ministero segnò un primo risveglio della Marina. Rimasto in carica nel secondo e terzo gabinetto Menabrea, dal gennaio 1868 al dicembre 1869, l'ammiraglio sarebbe stato di nuovo ministro nel governo Lanza dal 31 agosto 1871 al 10 luglio 1873. I due periodi ebbero unità di intenti e furono animati dalla stessa filosofia politico-morale che definiva i compiti della Marina in una Italia protesa sul mare: «proteggere gli interessi marittimi della nazione e costituirle una giusta influenza nella bilancia della politica europea». Il ministro indicò in Parlamento l'8 febbraio 1868 queste idee alla base del suo programma, confermate, ripetendole parola per parola nel dicembre 1871: la formula copriva esaurientemente qualsiasi azione competesse alla Marina nella politica estera. Ma costruire un potere marittimo implica una lunga strada¹⁹: Riboty cominciò dai problemi del personale e dell'addestramento, unificò le Scuole di Genova e di Napoli in attesa dell'Accademia unica; convinto però che le riforme tecniche non fossero sufficienti per edificare la Marina dell'avvenire, la volle capace di cultura e di riflessione; questo fu la *Rivista Marittima*, apparsa nell'aprile 1868.

Dopo quella degli uomini, il ministro indicò due linee d'azione da perseguire nel lungo periodo: la politica delle basi e quella delle costruzioni navali. La Spezia e Venezia erano periferiche rispetto alla rotta Gibilterra-Suez ed era necessaria una terza base «verso l'estremo confine meridionale italiano, per avere nel Jonio un porto avanzato dal quale dominare i due bacini del Mediterraneo»;

18 Cfr G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, Mondadori, 1989, p. 41; M. Gabriele, «La Marina militare, le esplorazioni geografiche e la penetrazione coloniale», in AA. VV., *Fonti e problemi della politica coloniale italiana*, Roma, Ministero dei beni culturali e ambientali, 1996, II, p. 1080-82; Id., *Guglielmo Acton*, Roma, USMM, 2001, pp. 135-56. Come noto, per 10 anni Assab fu solo uno scalo saltuario di qualche unità militare, ma quando passò allo Stato e vi si insediò una costante presenza di unità militari, il movimento del porto schizzò a 650 natanti nel 1881, 860 nel 1882, più di 1.000 nel 1883. Naturalmente nel decennio di abbandono (dicembre 1869-marzo 1879), non essendo considerato insediamento stabile, non vi fu ad Assab alcun servizio postale o di comunicazioni regolare, B. Cadioli, «Il problema delle comunicazioni postali fra Italia ed Eritrea dall'insediamento in Assab all'occupazione di Massaua (1879-1885)», in *Fonti e problemi*, cit. p. 961.

19 Cinquanta anni dopo Napoleone Canevaro, già ministro della Marina e degli Esteri, scriveva: «non si improvvisano grandi flotte se i governi delle nazioni che le preparano non educano i marinai alla conoscenza perfetta delle navi e degli arnesi e delle armi, se non si stabilisce una disciplina di ferro che porti con sé l'affratellamento di tutti, disciplina che deve essere principalmente basata sull'esempio dei capi, sullo spirito di sacrificio, sul cosciente disprezzo del pericolo».

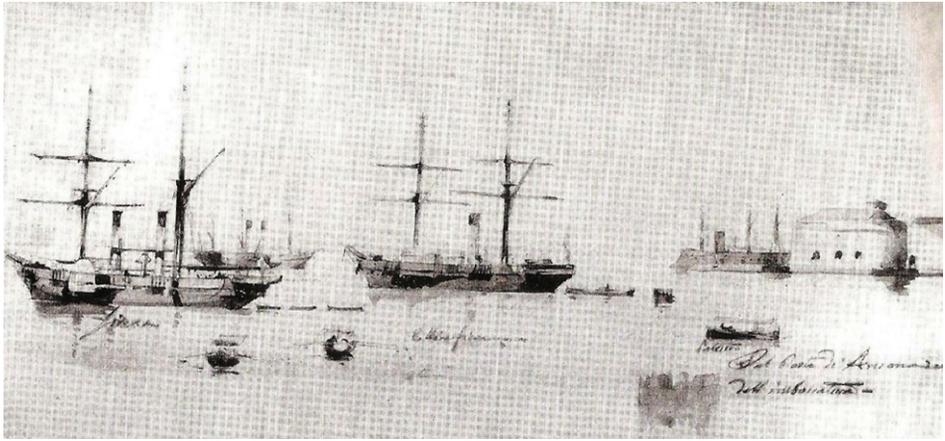
il 3 dicembre 1868 l'on. Pisanelli propose un odg per l'istituzione di un arsenale a Taranto e il ministro l'accettò: i primi fondi sarebbero stati decisi nel dicembre 1871. Il rinnovo del naviglio, nella primavera 1869, prevedeva già la radiazione delle unità obsolete e l'approvazione di una legge navale per realizzare, secondo un piano organico, una nuova flotta da costruire in 10 anni. La caduta del governo e la scelta politica di strette economie fecero sì che la proposta non fosse nemmeno discussa, ma nell'estate 1871, appena Riboty ritornò al ministero, l'idea della legge navale sarebbe stata ripresa e il Parlamento avrebbe approvato una spesa poliennale che consentiva di pianificare i programmi cantieristici.

Tra gli annunci e le prime misure di attuazione era intervenuta l'andata a Roma, che concluse il primo decennio di vita del Regno d'Italia, facendo giustizia, dopo il disastro di Sedan, della raffica di *jamais* che il ministro Ruher aveva creduto di poter sventagliare 20 mesi prima a Parigi dinanzi al Corpo Legislativo. Pur convenendo con Augusto Vittorio Vecchj che militarmente l'impresa faceva ridere, l'evento implicò conseguenze durature e profonde²⁰. Renato Mori ha rinvenuto nelle carte di Cascais un progetto del 1869, redatto in relazione a trattative di alleanza con Austria e Prussia, che indicava le richieste italiane: confini al Brennero e all'Isonzo, rettifiche nella val di Roja, aspirazione a Biserta e a uno stabilimento marittimo sulla costa adriatica meridionale²¹. A parte la non rara la sproporzione tra gli occhi e la bocca spesso ritornante nei dirigenti italiani, è da sottolineare come Biserta e Valona non fossero integrazioni del territorio nazionale, ma rispondevano al ruolo di basi per una futura politica estera di potenza. Quanto al potenziamento della flotta, Riboty aveva chiamato al ministero un giovane ingegnere di Torino, Benedetto Brin, e gli aveva affidato le costruzioni navali. Concordavano insieme sul concetto delle navi di qualità, e Brin progettò grandi unità rivoluzionarie, i cui due primi esemplari furono impostati a Spezia e a Castellammare di Stabia durante il secondo mandato ministeriale di Riboty e scesero in mare nel corso degli anni '70. A quelle navi si chiedeva di trasmettere l'idea di Roma sul mare: e fu naturale imporre alla prima varata il nome di *Caio Duilio*.

Ma nell'ottobre 1871 la *Rivista Marittima* avrebbe risollevato il suo cavallo di battaglia: la difesa delle coste. In Inghilterra, il prestigio marittimo era in declino e la scuola del *Brick and Mortar* (mattoni e clacestruzzo) dell'Esercito orientò il Regno Unito verso una politica di difesa litoranea basata su fortificazioni stabili, contraria ai principi nelsoniani della *Blue Water School* che si affidava alla flot-

20 F. Chabod, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1796. Le premesse*, Bari, Laterza, 1951, p. 299.

21 R. Mori, in *Le relazioni italo-tedesche nell'epoca del Risorgimento*, Braunschweig, 1970, pp. 120 e 122.



Ippolito Caffi (1809-1866), Acquerello raffigurante alcune navi da guerra italiane in partenza da Ancona prima di Lissa. Caffi, imbarcato sulla *Re d'Italia*, morì nell'affondamento.
 (Franco Bargoni, Franco Gay, Valerio Manlio Gay, *Navi a vela e navi miste italiane*, Ufficio Storico della Marina Militare italiana, Roma 2001, p. 404)

ta. Ma negli anni 1870 Londra aveva anche una potente flotta d'alto mare, che John Reed considerava determinante²². Né andava bene per l'Italia la soluzione tedesca, consistente nell'affidare alle forze di terra l'azione di distruzione delle forze avversarie affrontandole sul proprio territorio dopo lo sbarco, perché l'Italia non aveva l'Esercito prussiano. E uno sbarco avversario avrebbe avuto in Italia effetti ben più immediati e incisivi che negli Stati Uniti, molto meglio protetti dai loro grandi spazi. Si susseguirono proposte di fortificare il litorale qua e là, ma il problema esplose il 27 maggio 1871, quando Domenico Farini disse alla Camera che la difesa delle coste mancava completamente, salvo forse a Gaeta ed Ancona, che lo stesso arsenale di Spezia era a rischio, che porti e città sul Tirreno e sull'Adriatico erano esposti ad attacchi dal mare²³. Sulla *Rivista Marittima* il CF Carlo Rossi gli aveva già risposto: «Quando vuoi difendere l'Italia, bisogna avere la mano abbastanza forte da impugnare il tridente di Nettuno».

22 J. Reed, «Sulla difesa delle coste inglesi», *Rivista Marittima*, 1871, II, pp.114-133.

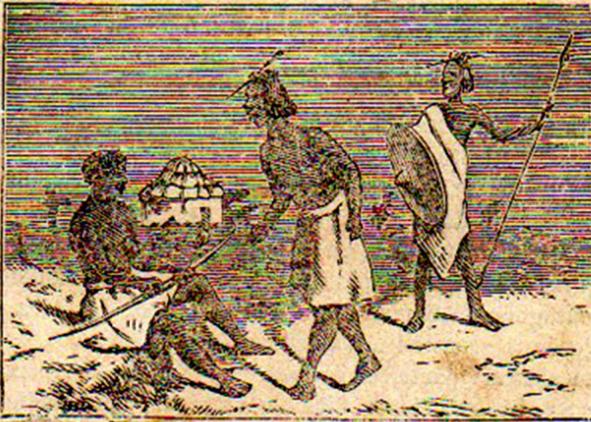
23 *Atti Parlamentari – Camera dei Deputati. Sessione 1870 -1871*, III, p. 2413 ss.



Si pubblica un numero ogni Domenica

N. 1.

ASSAB



NAPOLI

TIP. EDIT. DELL'INDICATORE GENERALE DEL COMMERCIO

(E. PIETROCOLA)

44. Strada Cisterna dell' Olio, 44

1885.

La crociera del *Maddaloni*

di Giuseppe Cucchi e Virgilio Ilari

«Ebbe la sfacciataggine di ripetere in Pubblico Parlamento che avrebbe gettato nel Tevere Cardinali e Papa. Orbene quale fu la di lui fine? Muore improvvisamente di colera in mezzo alle onde. Non basta: è il mare la di lui tomba. (...) Guai però a chi fa guerra alla Chiesa!»¹

«Nell'autunno del 1874 una bella nave di nome italiano e comperata con azioni raccolte nella penisola veniva venduta nella capitale dell'Inghilterra»²

Il nome di Nino Bixio, che un tempo evocava «qui si fa l'Italia o si muore», dopo il film di Florestano Vancini (1972), basato sugli studi di Benedetto Radice (1910), evoca le fucilazioni di Bronte e la Ducea di Nelson, emblema le une dell'eterna contraddizione della sinistra rivoluzionaria, costretta, quando vince, a reprimere le «fughe in avanti», e l'altra l'ombra inglese sulla fine delle Due Sicilie, cavallo di battaglia delle recriminazioni neoborboniche³. A noi, però,

1 *Il Divin Salvatore, cronaca cattolica romana*, Salviucci, X, 1875, pp. 1119-20. Il mangiapreti era però in stretto rapporto col fratello Father Joseph (1819-1889), gesuita fondatore dell'Università di San Francisco e cappellano unionista nella guerra di secessione. *La Civiltà Cattolica*, 37, 1880, p. 150 nt. Cornelius Michael Buckley, «Joseph Bixio, Furtive Founder of the University of San Francisco», *California History*, 78, 1, Spring 1999, pp. 14-25. Rino Camilleri, «Il Kattolico. Il fratello gesuita di Nino Bixio», *Il Timone*, N, 130, febbraio 2014.

2 *Da Genova a Batavia*, ricordi del dottor Antonio Bottoni, medico a bordo del Batavia, con 38 incisioni e una carta geografica, Milano, Fratelli Treves, 1877, p. 1.

3 Luigi Frudà, «Bixio dopo Nino Bixio», in *Pensiero giuridico e riflessione sociale: liber amicorum Andrea Bixio*, Giappichelli, Torino, 2017, pp. 119-141. Il caso Bronte fu evocato da Giovanni Verga, minimizzando il ruolo di Bixio nelle 5 condanne a morte e nella spietata esecuzione del povero Fraiunco, in una delle «Novelle rusticane» («La libertà», *La Domenica letteraria*, 12 marzo 1882). Diverso il giudizio di Benedetto Radice, «Nino Bixio a Bronte», *Archivio storico per la Sicilia Orientale*, VII, 3, 1910 (v. ora Pasquale Iaccio, Bronte, Liguori, 2002 e il saggio di Lucy Riall, storica del mito garibaldino in Inghilterra, *Under the Volcano. Revolution in a Sicilian Town*, Oxford U. P., 2013). Bixio e il tribunale di guerra garibaldino furono «assolti» due volte in «processi» sceneggiati il 17-

che per una vita ci siamo occupati di geopolitica e interessi nazionali italiani, il nome di questo «risurto Giovanni dalle Bande Nere», come lo definì D'Annunzio – asceso da mozzo della R. Marina Sarda a generale dell'Esercito Italiano (divenuto «Regio» solo dieci anni dopo la sua morte), rivoluzionario e mediatore tra Mazzini e Garibaldi, poi tra Garibaldi e Cavour, scomunicato dall'Eroe dei Due Mondi per la sofferta defezione dell'Aspromonte e di Mentana ed escluso dal trionfo londinese del 1864⁴, deputato e senatore⁵ – evoca soprattutto la prima, sfortunata, impresa commerciale italiana lungo la nuova rotta di Suez, emblema di un Paese in cui (e da secoli) erano «fatti» gli Italiani, ma mai «l'Italia»⁶.

Tentato già all'epoca della Crimea dall'idea di riprendere in proprio il commercio marittimo saltuariamente esercitato prima della conversione rivoluzionaria⁷, Bixio fu tra i pochi, in Italia, a comprendere fino in fondo la portata delle conseguenze geo-economiche della rotta di Suez. Già nell'intervento dell'8 mar-

19 novembre 1985 a Bronte (su iniziativa dell'Assemblea Regionale, presieduto dall'on. Alessi) e il 5 febbraio 2015 a Palazzo Cusani, storica sede del fu III Corpo d'armata di Milano (su iniziativa dei generali Emilio De Milato e Antonio Pennino, presieduto dal prefetto Francesco Paolo Tronca).

- 4 Lucy Riall, *Garibaldi: Invention of a Hero*, New Haven & London, Yale U. P., 2007 (trad. it., Laterza, 2017).
- 5 Epistolario di Nino Bixio, edito da Erminia Morelli, Roma, 1939-1954. Giuseppe Guerzoni, Maggiore Girolamo Busetto, *Notizie del Generale Nino Bixio*, Ed. Loescher, Torino, 1876, 2 voll. Giuseppe Cesare Abba, *La vita di Nino Bixio*, Moretti e Vitali, Torino, 1905. Georgina Sarah Godkin, «The Story of an Illustrious Italian», *Christian World Magazine*, 1880, January, p. 158; April, pp. 233-240. Guido Silva, «Nino Bixio nei ricorda di un garibaldino», *Il Comune di Genova, bollettino municipale mensile*, 28 febbraio 1925, pp. 153-156. Fiorella Bartoccini, «Bixio, Nino», *Dizionario Biografico degli Italiani*, 10, 1968. Marcello Staglieno, *Nino Bixio*, Rizzoli, 1973.
- 6 Girolamo Busetto, «*Il Maddaloni*», *ultima impresa di Nino Bixio*, Bologna, Zanichelli, 1877; Pietro Delvecchio, *Nino Bixio e l'Indocina*, Genova-Torino, 1877. Mino Milani, *La Crociera del Maddaloni. Vita e morte di Nino Bixio*, Milano, Mursia, 1977. Francesco Durante e Rudolph J. Vecoli, *Oh capitano!: La vita favolosa di Celso Cesare Moreno in quattro continenti, 1831-1901*, Marsilio, Venezia, 2014.
- 7 Nel 1846, presso Sumatra, era fuggito a nuoto, con altri due marinai (uno dei quali mangiato dai pescecani), dal clipper americano *George Fox* del tirannico capitano Elias, che l'aveva poi ricomprato dai pirati malesi al mercato degli schiavi di Medan, e liberato a New York grazie a Father Joseph, il quale aveva poi rispedito il fratello a Genova via Anversa. Senza adeguata conoscenza dei mercati australiani, nel 1855-57 Nino aveva poi azzardato una fallimentare impresa col clipper di 300 t *Goffredo Mameli*. Garibaldi l'aveva preceduto in Australia nel 1853 col veliero *Carmen* (M. E. Ferrari, «L'interesse genovese per l'Australia (1850-1860): I progetti e l'opera di Nino Bixio e Giuseppe Carcassi», *Miscellanea di storia delle esplorazioni*, 12, Genova, Bozzi, pp. 143-180. Romano Ugolini (cur.), *Italia-Australia, 1788-1988: atti del convegno di studio, Roma, Castel S. Angelo, 23-27 maggio 1988*, Edizioni dell'Ateneo, 1991, p. 208).

zo 1862, sul disegno di legge per la concessione del servizio postale in Adriatico e Mediterraneo, Bixio denunciava il limite del commercio marittimo nazionale ancora quasi totalmente a propulsione eolica:

«Non vi è chi non si sia occupato della marina che non sappia che la marina a vela è condannata a perire, che noi non potremo uscire dal Mediterraneo, per le comunicazioni con l'Oriente, quando si aprirà il passaggio del Mar Rosso, se non avremo la marina a vapore»⁸.

Il 1° maggio Bixio era a Londra, commissario alla terza edizione della Great London Exhibition, disertata dagli espositori americani a causa della guerra civile, durante la quale furono presentati una locomotiva inglese per il trasporto passeggeri, la prima gomma prodotta col caucciù, il convertitore Bessmer per la produzione dell'acciaio e la macchina analitica di Charles Babbage⁹. La neonata Italia, che nell'autunno 1861, per volontà di Quintino Sella, aveva tenuto alla Leopolda di Firenze la sua prima esposizione nazionale con 5 km di percorso e 8.533 espositori in 24 categorie¹⁰, si fece notare per il veto di Napoleone III all'esecuzione in apertura del *Canto delle Nazioni* di Giuseppe Verdi, che nel finale, oltre a *God Save the Queen*, riprendeva la *Marsigliese*, censurata nella Francia neo-imperiale, e il *Canto degli Italiani* (l'Inno di Mameli), che evocava la Repubblica Romana del 1849 proprio mentre Garibaldi stava preparando l'Aspromonte.

Nel 1866 Bixio ottenne un finanziamento per costruire un nuovo veliero, il *Marco Polo*, ma il suo richiamo in servizio (comandò una Divisione regolare a Custoza) fece naufragare il progetto (la nave, non finita, fu venduta in cantiere dagli azionisti). Ma le missioni asiatiche delle corvette *Magenta* (1866-67) e *Principessa Clotilde* (1868-71)¹¹ e l'apertura del Canale (17 novembre 1869), gli diedero nuovo stimolo:

«sarebbe oggi singolare che le merci dell'Indo-China, passandoci oggi, dinanzi dirette in Inghilterra, Francia, Olanda, di là dovessero far ritorno a noi, e le stesse produzioni per essere da noi esportate nell'Indo-China,

8 Camera dei Deputati, Tornata dell'8 marzo 1862, p. 1478. M. S. Rollandi, «Imparare a navigare. Istruzione e marina mercantile dalla legge Casati al primo dopoguerra», in P. Frascani, *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, 2001, p. 149.

9 Robert Hunt, *Handbook of the Industrial Department of the Universal Exhibition 1862*, 2 vols., London, 1862. Adrian Duncan, *The 1862 London Exhibition*, nel sito di Terry McGee (McGee's Flutes). Jonathan Meyer, *Great Exhibitions: London, New York, Paris, Philadelphia, 1851-1900*, Antique Collectors Club, 2006.

10 Sergio Onger, «Le esposizioni di arti e industrie», *Il contributo italiano alla storia del pensiero: Tecnica*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2013. Danilo Barsanti, «L'esposizione italiana del 1861: prodotti agricoli toscani», *Rivista di Storia dell'Agricoltura*, 51, giugno 2013, pp. 109-155.

11 V. qui l'articolo di Marco Sciarretta.

dovessero continuare ad andare prima in Inghilterra o Francia, per rifare il cammino del Mediterraneo, confezionate secondo il gusto del mondo, con loro guadagno ed onore, ed a nostra vergogna senza sentire il risveglio che ci vien dato dal taglio dell'Istmo di Suez, e dai progressi dell'architettura navale. Trattasi del bisogno di allacciare i nostri porti con quelli dell'Indo-China, fino ad ieri più distanti per noi che agli Inglesi ed Olandesi, ed ora invece di molto più vicini: le produzioni di scambievole bisogno, i mezzi di trasporto non ci mancano: occorre solo dare una spinta perché si attivi questo lucroso e privato lavoro»¹².

E nel febbraio 1870 cominciò in prima persona a preparare l'apertura della linea commerciale nazionale con l'Estremo Oriente, costruendo una «nave in ferro [a propulsione] mista» e grande portata, con cui intendeva recarsi

«nei mari dell'Indo-China, facendo la prima stazione o centro a Singapore, e da questo punto muovere in tutte le direzioni le più opportune nell'Indo-China, Australia *a nolo la nave* fino a tanto ch'io m'abbia acquistata una conoscenza dello stato attuale di quei paesi, una parte dei quali conosco per antecedenti viaggi. Allora procederò al secondo stadio, cioè a delle speculazioni commerciali. Mi occorreranno delle case sicure a Singapore, Manilla¹³, Shangai ed altri luoghi. Ho già assicurato lo stabilimento di una casa a Singapore. Sarà diretta da un uomo molto abile e mio vecchio amico»¹⁴.

Ma poco poteva attendersi da un paese che aveva tergiversato sedici anni, in attesa di dotarsi di una nave oceanica, prima di approfittare dell'apertura dei mercati cinesi e giapponesi¹⁵. L'unico in grado di aiutarlo avrebbe potuto essere il fratello Jacques-Alexandre, non a caso naturalizzato francese – che tra varie imprese diplomatiche (come l'incontro tra Cavour e Napoleone III) e finanziarie si occupava di ferrovie italiane e paquebots transatlantici. Ma era morto nel 1865 e, malgrado l'ipotesi romanzesca di Massimo Nava, non risulta che dal nipote ed erede Maurice siano giunti aiuti sostanziali¹⁶. In una lettera del 19 febbraio 1870 Bixio dice di essere in «accordo col Govone e col Sella, il quale ultimo mi aiuta molto»¹⁷. Vent'anni prima, a favore delle industrie biellesi, il futuro ministro delle finanze italiano non aveva esitato a compiere quel che oggi diremmo «spionag-

12 Busetto, *Il Maddaloni*, p. 4.

13 A Manila, dove operava la casa di commercio Podestà & Parodi, era stato da poco istituito un Regio Consolato (console Giuseppe Gomez del Valle e viceconsole Ernesto Parodi). Domenico Marciànò, *Cinquecento anni di storia: le relazioni tra l'Italia e le Filippine. Dai navigatori avventurosi ad oggi*, Cosenza, Luigi Pellegrini, 2006.

14 Busetto, *Il Maddaloni*, p. 3 (lettera del 19 febbraio 1870).

15 V. qui l'articolo di Mariano Gabriele, «La crociera del *Magenta*».

16 M. Nava, *La gloria è il sole dei morti*, Milano, Salani, Ponte alle Grazie, 2009.

17 Busetto, *Il Maddaloni*, cit., p. 3

gio industriale» di tipo cinese¹⁸. Ma i tagli del 1870 ai bilanci di guerra e marina che costarono al creatore dell'intelligence italiana il mobbing dei generali e il suicidio¹⁹, erano concepiti solo per il pareggio di bilancio e non per investire sul vapore e la linea di Suez, come forse sperava Bixio quando, il 7 gennaio 1870, era subentrato a Sella nella presidenza della commissione sui programmi militari.

L'appoggio di Sella fu indiretto, convincendo il re a concedere l'aspettativa a Bixio e a fare da testimonial alla sottoscrizione per la costruzione del mercantile firmando la prima delle almeno 500 azioni da mille lire previste dal contratto di associazione predisposto dall'ex-deputato avv. Tito Orsini (1815-96)²⁰, esperto di diritto commerciale. Il ministro dell'agricoltura, industria e commercio Stefano Castagnola (1825-1891) manifestò l'appoggio del governo con circolare alle camere di commercio e agli istituti di credito e il 16 febbraio 1871, subito dopo l'udienza di Bixio a Palazzo Pitti (sede della Corte), il direttore della Banca Nazionale Carlo Bombrini (1804-1882) riuni all'uopo in casa Fazzari il sen. Fenzi, il sindaco di Milano Bellinzaghi e molti altri imprenditori e capitalisti²¹. Castagnola e Bombrini erano genovesi, ma furono proprio i genovesi a non credere in Bixio. Il più importante di tutti, Domingo Balduino (1824-1885) – il fondatore del Credito Mobiliare, il maggiore istituto di credito italiano insieme alla Banca Nazionale²² – firmò un'azione solo per fare contento Sella e registrandola in perdita, benché Bixio fosse consigliere d'amministrazione della sua banca. Eppure Balduino era stato rappresentante per l'Italia della Società di Lesseps per il taglio dell'Istmo e aveva parte notevole nella questione delle linee di navigazione. Latitanti pure i piemontesi, tiepidi i lombardi, la sottoscrizione andò bene solo in Veneto e Sicilia, dov'era sostenuta dalla compagnia di navigazione di Vincenzo e Ignazio Florio, e si fermò a 503 quote quando Bixio tornò brevemente in servizio come testimonial garibaldino alla presa di Roma (bombardando il Gianicolo dalle vecchie posizioni di Oudinot).

L'appoggio di Ignazio Florio aveva già convinto Bixio ad esportare soprattutto

18 Giuseppe Della Torre, «'A vantaggio del Piemonte'. Quintino Sella e l'acquisizione di formazione e tecnologie all'estero, 1848-1852», *Gnosis*, N. 4, 2017.

19 Marco Scardigli, *Lo scrittoio del generale. La romanzesca epopea risorgimentale del generale Govone*, Utet, Torino, 2006.

20 Testo in Busetto, *Il Maddaloni*, pp. 12-14. I soci godevano del trasporto gratuito delle loro merci, mentre Bixio si riservava il 15% sul nolo delle altre, più uno stipendio mensile di 500 lire. Su Orsini Aurelio Di Rella Tomasi di Lampedusa, *Storia dell'Avvocatura genovese dall'Unità d'Italia*, De Ferrari, 2010, p. 151.

21 Busetto, *Il Maddaloni*, pp. 8-9 nt. Tra i sostenitori menziona «Sandri, Maurogonato, Rossi da Schio, il principe Giovannelli, Lazzati, Messedaglia, Lualdi, Papadopoli, Molinari, Cosmi, D'Afflitto».

22 Gian Paolo Nitti, «Balduino, Domenico», *DBI*, 5, 1964.

to prodotti siciliani (vino, agrumi, zolfo, sali)²³ appoggiandosi agli spedizionieri messinesi Simeoni²⁴ e sui porti meridionali benché versassero in condizioni disastrose, non collegati tra loro e con l'entroterra (il vino veniva someggiato in barilotti, il canale di servizio dalle saline trapanesi era interrato e i conducenti rubavano impuniti), imponendo enorme aggravio di tempi e costi di caricamento. Nel marzo 1871 il generale ex-mozzo che capiva di marina più degli ammiragli si dedicò ad una perorazione parlamentare delle riforme strutturali imposte dall'apertura del Canale di Suez, che rischiava altrimenti di escludere l'Italia dal traffico asiatico a beneficio di Marsiglia e Trieste²⁵, e valutò pure di assumersi al posto del recalcitrante ma costretto Raffaele Rubattino (1810-1881) la (fallimentare) impresa di Assab. Il 10 maggio – mentre la pirocorvetta a elica *Vettor Pisani* comandata da Lovera Di Maria (1836-1903)²⁶ si accingeva a intraprendere la prima circumnavigazione italiana per la rotta di Suez – Bixio informò gli azionisti dell'intenzione di proseguire l'impresa commerciale invitandoli a versare le somme sottoscritte. Collocato a riposo il 13 giugno, e constatato di non poter procacciare la nave presso l'industria italiana, pensò di acquistarla in Inghilterra; ma, scoraggiato dai prezzi (del 10/15% superiori a quelli di costruzione), in agosto decise di commissionarlo ai cantieri di Newcastle upon Tyne, segnalatigli curiosamente dal direttore della Comédie Française, Édouard Thierry (1813-1894), frequentatore del cenacolo di Alexandre Bixio (i famosi «dîner Bixio» nati nel 1856). Assistito dal fedele amico capitano Lazzaro Casella, pensava ad un cargo tipo *Pascal*, ma alla fine ne scelse uno derivato dal *Neera* della Moss Steam Ship di Liverpool²⁷ offerto dal cantiere di Andrew Leslie (1818-1894)²⁸. Il contratto,

23 «Il solo campionario, per le ricerche e gli studi cui diede luogo potrebbe fornir materia ad uno dei migliori volumi che interessar possano un industriale, un economista; e sarebbe ancora di conforto per l'Italia, poiché invero tutti volontari si prestarono ad assecondare questa convenienza, o necessità, fino ad allora intuita piuttosto che compresa» (Busetto, *Il Maddaloni*, p. 4).

24 Rappresentante di parecchie società inglesi, tedesche e americane, Giuseppe Simeoni (1838-1919) fu consigliere comunale del fronte clericico-moderato, prosindaco nel 1975-76 e presidente della Società operaia di mutuo soccorso di impronta liberale luzzattiana (Antonio Cicala, *Messina dall'Unità al fascismo. Politica e amministrazione, 1860-1926*, Messina, Il Grano, 2016, p. 36 nt 67).

25 Interpellanze del 4, 30 e 31 marzo e 1° aprile 1871. Busetto, *cit.*, pp. 4-9.

26 Paolo Alberini e Franco Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946, Dizionario Biografico*, Roma, USMM, 2015, pp. 306-7.

27 Comprato nel 1868 dalla Bombay & Bengal Steam Ship Coy, poi nel 1869 dalla Moss Steam Ship Ltd di Liverpool. Dimensioni 1474grt, 1397nrt, 330.4 x 34.5 x 25.0ft; (1871: 2167grt); con 2 motori da 300 HP (C2cyl (26 & 52 x 42ins)) costruiti dalla J. Jones & Co. di Liverpool.

28 Busetto, *Il Maddaloni*, pp. 14-15. L. A. Ritchie (Ed.), *The Shipbuilding Industry: A Guide to Historical Records*, Manchester U. P., 1992, p. 99.

firmato il 22 settembre, prevedeva la costruzione a Hebburn in 9-10 mesi, per un costo di 1,2 milioni di lire (43.500 sterline in 4 rate e 8.700 in cambiali trimestrali senza interessi). Bixio contava di far fronte alla spesa piazzando altre 250 azioni in Inghilterra e con due prestiti bancari di 300.000 e 450.000 per costruzione e armamento. Intanto, scartati i nomi *La Famiglia* e *Riccarda* (la secondogenita), su suggerimento dell'amico Evangelisti scelse di chiamare il bastimento *Maddaloni*, il nome della «sua» vittoria nella battaglia del Volturno, che senza Bixio (e vari errori operativi dei borbonici) sarebbe stata persa da Garibaldi.

La costruzione – alla quale sovrintendevano Casella, l'ex contabile di marina Giuseppe Lombardi, il direttore della *Rivista Marittima*, LTV Carlo De Amezaga (1835-1899)²⁹ e lo stesso Bixio – fu però rallentata dall'exasperante rispetto del riposo domenicale prescritto dalla Bibbia, dal numero esiguo di operai e, nel marzo 1872 dagli scioperi dei minatori di ferro e carbone del Cumberland e di Cleveland che reclamavano le otto ore, tanto che Leslie offerse a Bixio la rescissione del contratto e una penale di 10.000 £., offerta che dette poi adito al sospetto di pressioni da parte dei commercianti inglesi per eliminare il concorrente italiano³⁰. Per sua sfortuna Bixio rifiutò, incoraggiando così Leslie a proporgli una serie di migliorie per un ulteriore importo di 325.000 lire, somma che il 31 ottobre 1872 lo stesso costruttore anticipò con un interesse del 6%. Alla fine la nave costò oltre 62 mila sterline (56 per la costruzione e 6 per l'armamento), pari a quasi 2 milioni di lire.

Il varo, previsto per novembre, slittò ulteriormente per l'eccezionale ritardo del motore commissionato, su indicazione di Leslie, alla Maudslay, Sons & Joshua Field, di Lambeth. L'elica arrivò a dicembre, quando la vecchia pirofregata a ruote *Governolo*, comandata dal CF Enrico Accinni (1838-1904)³¹ era già salpata da Napoli per la quarta crociera della Regia Marina in Estremo Oriente. Mancava però ancora il motore (2 compound inverted-cylinder steam engine) e in attesa della consegna, rinviata di settimana in settimana, Bixio definì gli ulteriori finanziamenti, rinunciando alle ostili tergiversazioni della Banca Internazionale di Genova (in procinto di essere assorbita dal Credito Mobiliare di Firenze) e stipulando, il 19 marzo 1873, un prestito di 750.000 lire al 6%, più una commissione annuale del 2% sui noli lordi con la Società del Credito degli Armatori genovesi (dando in garanzia i profitti spettanti a Bixio per il 15% sui noli e per le 390 azioni residue che si era personalmente accollato).

29 Alberini e Prosperini, *Uomini della Marina*, cit., pp. 173-4.

30 Busetto, *Il Maddaloni*, p. 33.

31 Alberini e Prosperini, *Uomini della Marina*, cit., pp. 11-12.

| Scheda tecnica del <i>Maddaloni</i> (N. Reg. 70630) | | |
|---|-------------|--|
| Caratteristiche | Proprietari | |
| Tipo: nave da carico in ferro | 1873 | Nino Bixio & others, Genoa |
| Costruttore: Andrew Leslie & Co. | 1874 | CT Glanville, London |
| Tonnellaggio: 2812 t. p. c., 2115 t nrt, | 1874 | Geo Gibson & Co, Leith; renamed <i>Guy Mannering</i> |
| Dimensioni: 115 x 10,80 x 8,30 m | | |
| Cantiere: Hebburn No. 158 | 1880 | JG Langlands, Leith / Bristol |
| Materiale: Ferro laminato galvanizzato | 1887 | RL Gilchreest & Co, Bristol / Liverpool |
| Motori: C2cyl (30 & 70 x 48ins), 240 nhp, Maudslay, Sons & Field, Lambeth | 1888 | TB Williams (W Lamplough & Co), London |
| 2 coperte, 4 alberi di cui 3 a velatura quadra 6 paratie stagne | 1889 | East & West SS Co Ltd (W Lamplough & Co), London |
| Propulsione: 1 x elica | 1895 | Baba Doku, Tokyo; ren. <i>Hakusan Maru</i> |
| 30/09/1874: asta al Lloyd's Captains' Room, Royal Exchange, base 45.000 £ | | |
| 05/08/1882: In fiamme e affondato a Tripoli, poi rimesso a galla e riparato | | |
| 30/06/1898: naufragato presso Punta Inubi in viaggio da Hakodate a Yokohama | | |
| http://www.tynebuiltships.co.uk/M-Ships/maddaloni1873.html | | |

Giunto il motore, in maggio – mentre il crollo della Borsa di Vienna dava inizio alla prima grande Depressione, innescando la fatale risposta imperialista del capitalismo occidentale – la nave fu finalmente varata alla presenza della moglie-nipote Adelaide e dei parenti francesi di Bixio, ma il 27 gli giunse da Roma una lettera del ministero della marina che gli comunicava di non potergli ancora mandare le carte di bordo definitive e di arrangiarsi con le provvisorie, per il che occorreva il beneplacito dei creditori genovesi. Nuove ansie in attesa di una risposta ambigua, ma tale da consentire la partenza. E al momento in cui, «lesta, noleggiata e carica di carbone», la nave «stava per salpare dal cantiere», Leslie «trasse fuori i conti fino a quel momento differiti, malgrado le insistenti richieste» di Bixio e Lombardi, vantando un credito residuo di quasi 20 mila sterline (oltre

mezzo milione di lire), che Bixio, non potendo ulteriormente procrastinare la partenza, fu costretto a coprire con due cambiali semestrali³².

Così, indebitato fino al collo Bixio salpò il 21 giugno 1873 con un carico di carbon fossile per la ditta Maclaine, Watson & Co. di Batavia³³, il recente brevetto di capitano di lungo corso e un equipaggio di 67 persone, tra cui Lazzaro Casella e Francesco Bozzoni (2° e 3° ufficiale), Giuseppe Lombardi (commissario di bordo) e Mariano Salluzzo (1836-1919) di Piedimonte Etneo (medico). Il 29 il *Maddaloni* era a Gibilterra, il 5 luglio a Messina, il 10 a Porto Said, il 25 a Bab el Mandeb e il 6 agosto a Singapore dove sbarcò il carbone e caricò riso per Batavia. Da qui andò a Saigon a caricare altro riso per Semarang, Pasuaran e Surabaya. Qui trovò l'offerta della Maclaine di rinviare il viaggio di ritorno per accettare un lucroso ingaggio del governo olandese, che stava noleggiando vapori per la seconda spedizione contro il Sultanato musulmano di Aceh (sulla estrema punta NE di Sumatra, che taglieggiava il traffico dello stretto di Malacca)³⁴. Per il nolo del *Maddaloni* il governo offriva 7.000 sterline per un mese, rinnovabile, più carbone e vitto dei passeggeri: era infatti pari a 5.800 franchi al giorno contro i 1.200 accordati agli altri piroscafi. La fama di Bixio si era sparsa e forse gli olandesi speravano di poter contare sulla sua esperienza militare. Lasciato il vapore a Casella, il 1° ottobre Bixio partì per Batavia, dove il 4 firmò il contratto e pagò, tramite la Maclaine, la prima tratta di Leslie (9.528 sterline, 265.000 lire) quasi tutto il ricavo dei noli precedenti). Il 3 novembre il *Maddaloni* partì da Surabaya con un primo contingente di militari, cui poi se ne aggiunsero altri a Semarang per un totale di 1.688 (41 ufficiali, 544 europei, 487 indigeni, 34 vivandiere, 82 attendenti e 500 coolies) comandati dal tenente colonnello J. L. J. H. Pel, che non mancò di ostentare il suo disprezzo per il garibaldino (promosso poi maggior generale e comandante di Banda Aceh, Pel fu ucciso dai guerriglieri nel 1875). Gli europei erano svizzeri, tedeschi, belgi, bavaresi, austriaci e italiani, tra cui molti ex-pontifici.

Promiscuità, caldo e umidità favorirono l'insorgere del colera, diagnosticato il 23 novembre mentre il *Maddaloni* passava lo stretto di Singapore entrando in

32 Busetto, *Il Maddaloni*, p. 31.

33 G. Roger Knight, *Trade and Empire in Early Nineteenth Century Southeast Asia. Gillian Maclaine and his Business Network*, Woodbridge, The Boydell Press, 2015.

34 J. I. (Hans) Bakker, «The Aceh War (1873-1913) and the Creation of the Netherlands East India State», in A. Hamish Ion, Elizabeth Jane Errington (Eds.), *Great Powers and Little Wars: The Limits of Power*, Westport, Praeger, 1993, pp. 53-82. La spedizione includeva 8.500 militari europei e indigeni (cui poi si aggiunsero 1.500 rinforzi), con 4.300 servi e coolies, 82 pezzi, 25 navi da guerra e 14 vapori noleggiati. Sulle tensioni attuali v. Elizabeth F. Drexler, *Aceh, Indonesia: Securing the Insecure State*, University of Pennsylvania Press, 2008.

quello di Malacca. La nave giunse nella baia di Aceh il 26 con già una ventina di morti, ma il generale Jan Van Swieten (1807-1888) non consentì lo sbarco prima del 9 dicembre, provocando altre vittime, inclusi 5 marinai del piroscampo. L'indomani la nave fu disinfestata, mentre Bixio ricevette una furibonda lettera degli armatori genovesi che gli intimavano il rendiconto. La salute di Bixio era da tempo precaria. A Batavia aveva avuto un violento attacco di febbre, ma solo la sera del 12 fu colpito da dissenteria. Il 14 dettò (senza valore legale) le ultime volontà e il 16 morì. Licenziato il 21 dal governo olandese, il nuovo capitano Bozzoni condusse il *Maddaloni* a Nieuwe-Diep (Amsterdam). Il cadavere, chiuso in una caldaia di ferro e sepolto sull'isolotto di Pulo (Pulau) Tuan a 2 miglia dalla costa, fu subito profanato da alcuni ladri accinesi. Nel marzo 1874 gli indigeni indicarono alcune ossa, asseritamente di Bixio, sulla spiaggia prospiciente, ma i militari olandesi mandati a cercare il resto del cadavere furono trucidati in un'imboscata. Intanto, liquidata la seconda tratta di Leslie e rimasta unica creditrice, la società degli armatori genovesi ottenne dal tribunale di Genova il sequestro e la vendita del vapore, decisa il 10 agosto 1874 ad Amsterdam con base d'asta di 50.000 sterline, ridotta però a 45.000 nel bando londinese del 30 settembre.

La freddezza dei concittadini non mancò di ammantarsi di patriottismo. La tesi fu che l'ex braccio destro di Garibaldi era «andato un po' all'azzardo» e, presato dai creditori, aveva dovuto accettare «a bordo truppe straniere» e unire «la nostra alla bandiera olandese» [ma il *Maddaloni* batteva quella inglese], e, infine, aveva avuto quel che meritava [«scontò questo fallo colla vita e coll'esiglio dei sepolcri», come scrisse nel 1877 il medico Bottoni, contrapponendogli Rubattino, «speranza e talismano dei futuri nostri ardimenti commerciali»³⁵]. Piantata con un pretesto dall'amico avvocato Orlando³⁶, la famiglia dovette accontentarsi della carità del re (un modesto vitalizio), del padron di casa, marchese Lodovico Pallavicini (fitto bloccato) e del comune di Genova (una retta scolastica gratuita e un cenotafio nel cimitero di Staglieno). Rubattino, poi, scelto dalla vedova come «suo rappresentante e procuratore» ma «sopraffatto dal lavoro quotidiano e costretto a lunghe assenze da Genova»³⁷, nonché «pressato dai voti di quanti credono l'Italia ormai matura alle pacifiche conquiste dell'Oriente»³⁸, ebbe la bontà di prendere Garibaldi, il figlio quattordicenne di Bixio, come testimonial a bordo

35 Bottoni, *op. cit.*, p. 2. Busetto, p. 54.

36 Busetto, p. 58: «Tutti i fondi del Maddaloni, in forza di una lettera consigliata alla signora Adelaide dal comm. Balduino d'intesa dello stesso avv. Orsini, furono dal capitano Bozzoni passati a un rappresentante della Società [...] Malauguratamente un malinteso produsse freddezza nell'avv. Orsini, amico influentissimo e rappresentante il Credito degli Armatori, che per nessun conto si doveva disgustare».

37 Busetto, *Il Maddaloni*, p. 58.

38 Bottoni, p. 2.

del *Batavia*, uno dei due piroscafi (*Franklin* e *Humboldt*) da 1.392 t e 299 HP acquistati dallo sfortunato Baltische Lloyd di Stettino (1870-76) per proseguire il commercio asiatico.

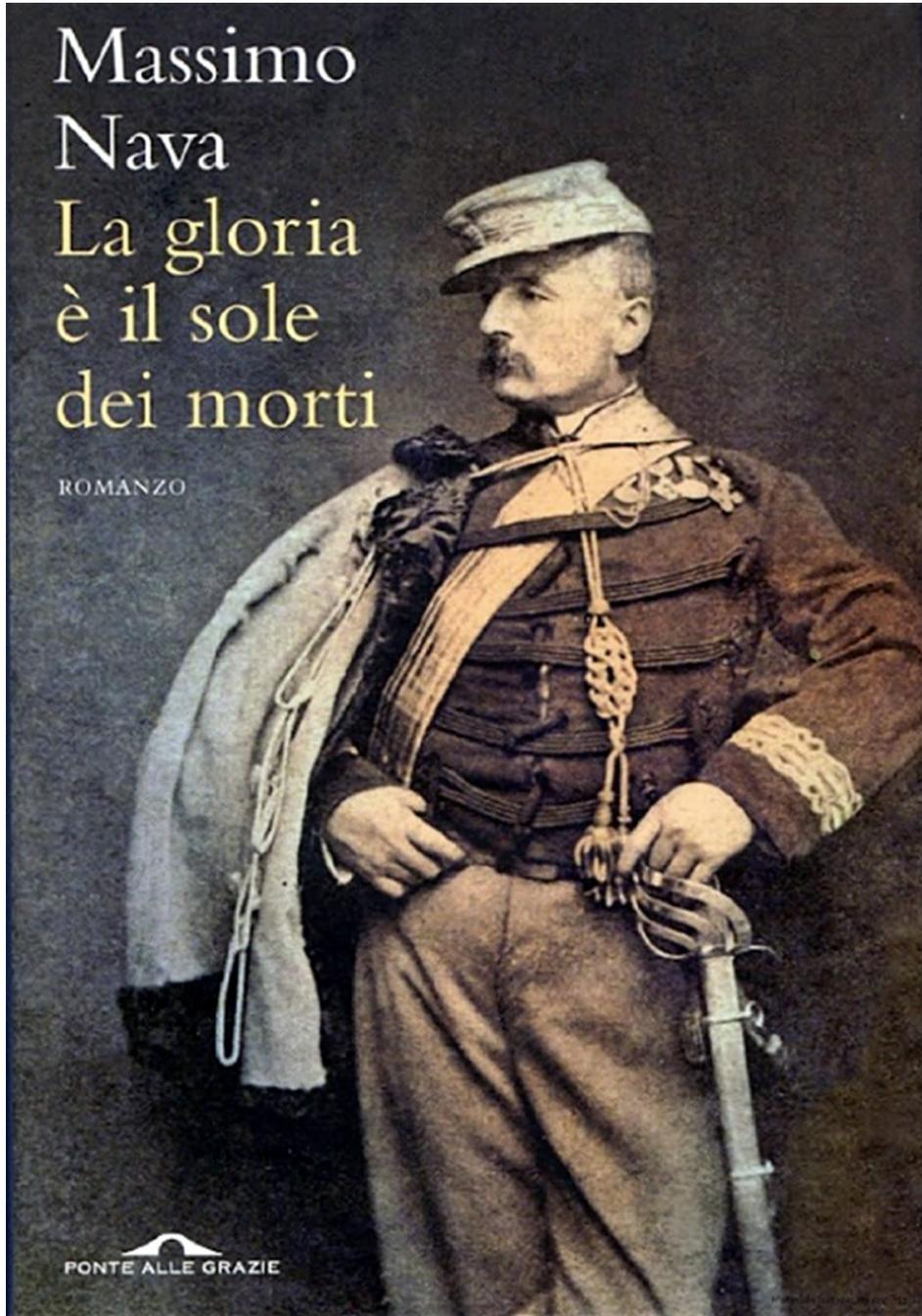
Comandato da Luigi Crocco, il *Batavia* partì da Genova il 24 aprile 1876 come postale per l'Oceano Indiano, tornando il 28 giugno carico di merci poi scaricate a Marsiglia. E il 14 luglio ripartì con 4.078 colli di liquori francesi, tessuti svizzeri e ferramenta inglesi, più 800 t di frutta, vino, vermouth, conterie, marmi e sali caricati a Cagliari, tornando il 14 novembre. Si credette a torto che il *Batavia* andasse a cercare i resti di Bixio; «le menti però gravi e posate della Compagnia [Rubattino] non potevano aderire al voto di costoro; né il dovevano di fronte ad alcune difficoltà insorte»³⁹.

Resti presunti di Bixio furono però recuperati dagli olandesi e il 2 maggio il prefetto di Batavia li consegnò con gli onori militari al CV Felice Napoleone Canevaro (1838-1926), comandante del modernissimo incrociatore-avviso *Cristoforo Colombo*, giunto il 24 aprile. L'unità non era però venuta per Bixio, e tanto meno per saggiare la possibilità di stabilire una colonia penale nel Borneo, come avevano fatto in precedenza *Vettor Pisani* e *Governolo*. Inghilterra e Olanda avevano infatti dato segni di non gradire tutto quell'esplorare i mari loro, e per un paio d'anni Roma se ne era stata tranquilla, prima di rimandare le navi, e solo a mostrare bandiera. Il *Colombo* era infatti in transito per Cina e Giappone, per poi toccare Siberia e Australia e tornare attraverso gli Stretti di Magellano e Gibilterra. Canevaro, che per ironia della sorte sarebbe poi stato l'unico ammiraglio a ricoprire il ministero degli esteri e a doversi dimettere per lo schiaffo cinese di San-Mun⁴⁰, scaricò dunque le spoglie al console italiano a Singapore – Carlo Stefano Festa, futuro console a Brindisi terminale della Valigia delle Indie⁴¹ – il quale, su decisione del Consiglio di sanità, le fece cremare, e in luglio consegnò l'urna con le presunte ceneri di Bixio al *Batavia* di Rubattino che tornava a Genova.

39 Bottoni, p. 4.

40 V. qui l'articolo di Mario Romeo.

41 Carlo Scarascia Mugnozza, *Un console torinese a Brindisi*, 2001, sito Brundarte.



Salgari, Puccini e l'Oriente

Cultura popolare e formazione di un "immaginario esotico" collettivo

di Viviana Castelli

«Ho letto quasi tutta la notte. Che scrittore questo Salgari!
Che romanzi!... Altro che i *Promessi Sposi*»
(Giannino Stoppani, 25 ottobre 1906)

«Un telegramma arriva sempre a destinazione, non temere,
Sandokan!» (Yanez de Gomera, 1857)

Un "immaginario" per pochi

In Italia e in Europa l'esotico è di casa almeno dal Seicento, in pittura, musica, letteratura e nella cultura materiale (cibo, vestiario, arredamento, architettura). Tra erudizione¹ e mondanità, *chinoiseries*, *turqueries* e *russeries*², pagode e sfingi, porcellane e "schall" indiani (e relative imitazioni), in un paio di secoli si forma un "immaginario" familiare in primis alle élites, per quanto anche i meno abbienti possano svilupparne un'embrionale percezione grazie al teatro, alla narrativa popolare, agli apparati festivi (carnevale, "entrate" di ambasciatori etc.)³.

1 Dal 1622 la Congregazione pontificia "de propaganda fide" promosse esplorazioni geografiche a scopo di missione e di studio scientifico, etnologico e linguistico e aprì "studii" di lingue orientali presso gli ordini religiosi coinvolti (G. Monticone, «Propaganda fide», *Enciclopedia Italiana*, 1935, online).

2 L. Chambon, «Russeries in the Construction of a European Exoticism», *Encyclopédie pour une histoire nouvelle de l'Europe*, 2016, online ehne.fr.; G. Magnoni, *La moda cinese e le cineserie in Europa nei secoli XVII e XVIII*, 2010, online (<http://www.italiacina.org>); E. R. Meyer, «Turquerie and Eighteenth-Century Music», *Eighteenth-Century Studies*, Vol. 7 (1974), pp. 474-488; A. Ward, *Pagodas in Play: China on the Eighteenth-century Italian Opera Stage*, Lewisburg, Brucknell University Press, 2010; l'Egitto venne di moda con Napoleone e le tavole del *Voyage dans la Basse et la Haute Egypte pendant les campagnes du général Bonaparte* di D. Vivant Denon (Paris, Didot, 1802).

3 Le «fiabe teatrali» di Carlo Gozzi (1726-1806), il melodramma, le *Mille e una notte* (prima traduzione italiana, Venezia, Coletti, 1721-1722; successive edizioni in: Q.M.A. Al-Itboui, *La fortuna delle Mille e una notte nella letteratura italiana*, Tesi di dottorato, Università di Firenze, 2015, 365 pp., online flore.unifi.it)

La “base di dati esotici” dell’Italia preunitaria

Restringiamo il campo a quello che, prima dell’apertura del canale di Suez, era l’Oriente più remoto⁴. Verso metà Ottocento in Italia si sa abbastanza dell’India, del Sud-est asiatico e della Cina⁵. Al Collegio dei Cinesi di Napoli si insegna il mandarino dal 1724⁶. La rivista milanese *Annali universali statistica, economia pubblica, storia e viaggi* (1824-1871) pubblica «relazioni dei viaggiatori, [...] e tutte le scoperte geografiche» traducendo testi inglesi, francesi e tedeschi; nel suo ambito si forma – tra gli altri – Carlo Cattaneo, che scriverà *Dell’India antica e moderna* (Milano, 1846) e *La China antica e moderna* (Milano 1861)⁷. Un altro milanese, il bibliotecario-editore Giovanni Ferrario (1767-1847), dedica all’Asia 8 su 21 volumi de *Il costume antico e moderno* dal ricco corredo iconografico⁸. Ma sono conoscenze per pochi: dilettanti colti, missionari e accademici, come i futuri titolari delle prime cattedre di sanscrito dell’Italia unita (Firenze, 1860⁹; Torino, 1883).

Fa storia a sé il Giappone, su cui poco o nulla si sa di posteriore al Seicento¹⁰. Dopo la revoca (1854) della bisecolare seclusione e il lento avvio di rapporti commerciali¹¹, gli italiani riscoprono il Giappone prima di tutto mediante libri, di

- 4 «Una volta, mezzo secolo fa [...] [si] impiegava otto mesi per andare dalla Francia a Calcutta; oggi nello stesso tempo potete andarvi e tornarne, dopo avere soggiornato sei mesi e aver tutta percorsa quella terra» (P. Mantegazza, *India*, Milano, Treves, 1884, p. 3).
- 5 U. Marazzi (cur.), *La conoscenza dell’Asia e dell’Africa in Italia nei secc. XVIII e XIX*, Napoli, Istituto Orientale, 1984; G. M. Minardi, *L’India “terra di misteri”: l’«altro» dall’Occidente negli scritti di alcuni letterati italiani dell’Ottocento*, Roma, Edizioni Nuova Cultura, 2018.
- 6 Fondato da Matteo Ripa (1682-1746), missionario in Cina dal 1711 al 1723; dal 1868 Real Collegio Asiatico, dal 1888 Istituto Orientale, oggi Università di Napoli “L’Orientale”. Oltre al cinese vi si insegnava l’arabo e il russo e, dopo la riforma De Sanctis (1878) anche hindi, urdù, persiano e greco moderno (M. Fatica, *La nostra storia*, online, unior.it).
- 7 Online larici.it.
- 8 Sottotitolo: *Storia del governo, della milizia, della religione, delle arti, scienze ed usanze di tutti i popoli antichi e moderni* (Firenze, Batelli, 1838-1840).
- 9 A Firenze, intorno ad A. De Gubernatis, nascerà un importante centro di studi sull’India (F. Lowndes Vicente, *Altri orientismi: L’India a Firenze 1860-1900*, Firenze University Press, 2013).
- 10 D. Bartoli, *Dell’historia della Compagnia di Giesù: il Giappone*, Roma, Lazzeri, 1660. Panoramica sui rapporti tra i due paesi, in A. Tamburello (cur.), *Italia-Giappone 450 anni*, Istituto Italiano per l’Africa e l’Oriente, Roma - Università degli Studi di Napoli “L’Orientale”, 2003, 2 volumi (indice online, m.aistugia.it).
- 11 G.A. Bertelli, «La comunità italiana in Giappone negli anni a cavallo della Restaurazione Meiji (1860-1880)», in M.K. Gesuato (cur.), *Ricerca, scoperta, innovazione: l’Italia dei saperi*, Istituto Italiano di Cultura, Tokyo, 2014, p. 52-66. I rapporti tra i due paesi cominciarono per iniziativa dei sericoltori italiani in cerca di bachi da seta immuni dalla pebrione.

stranieri¹² e connazionali, come il «semaio» Pietro Savio¹³ o Luchino Dal Verme, aiutante di campo di Tommaso di Savoia-Carignano duca di Genova durante la crociera estremo-orientale della corvetta *Vettor Pisani* (1879-1881)¹⁴. Ma determinante per l'ingresso del Giappone nell'immaginario collettivo internazionale è il fascino esercitato dalla produzione artistica locale, prima su commercianti, diplomatici e consulenti del governo giapponese (che cominciano di buon'ora a collezionarla in situ)¹⁵ poi sugli europei che la scoprono all'Esposizione internazionale londinese del 1862. Da Londra a Parigi il passo è breve e la moda del *japonisme*, lanciata dai fratelli Goncourt, rivoluziona l'arte contemporanea dando origine al movimento impressionista¹⁶; e fa la fortuna dei grandi negozi di giapponeserie, uno dei quali, aperto verso il 1884 in Via Condotti da un milanese lungimirante, spopolerà nel bel mondo romano *fin de siècle*¹⁷. Si crea così una

na (una malattia scoppiata intorno al 1850 e che aveva messo in ginocchio gli allevamenti europei e asiatici). Malgrado un trattato (1866), l'apertura di una sede diplomatica (1869) e *avances* nipponiche (visita della missione Iwakura, 1873), la politica estera italiana sottovalutò a lungo il Giappone perdendo così la *chance* di istituire con esso un rapporto privilegiato (F. Zavarese, «Commercio e diplomazia: le occasioni perdute dell'Italia con il Giappone negli anni 1873-1889», *Il Giappone*, vol. 43/2003, 57-81-44/2004, 135-161, online, jstor.org).

- 12 L. Oliphant, *La Cina e il Giappone. Missione di Lord Elgin negli anni 1857, 1858 e 1859 raccontata in inglese da L.O.*, Milano, Caimi e Corona, 1868.
- 13 *La prima spedizione italiana nell'interno del Giappone e nei centri sericoli* (Milano, Treves, 1870, 1873 e 1877); *Il Giappone al giorno d'oggi nella sua vita pubblica e privata, politica e commerciale* (Milano, Treves, 1875 e 1876). Oltre a trafficare in «seme-bachi», Savio lavorava per la Legazione italiana; in questa veste assisté, il 2 marzo 1868, a un'esecuzione capitale per *seppuku* (vulgo *hara-kiri*), di cui fece un rapporto ripreso ne *Il Giappone*, cit. (Archivio Storico Diplomatico del Ministero degli Affari Esteri, fondo Moscati VI, 1288; trascrizione online, burogu00.wordpress.com).
- 14 *Giappone e Siberia. Note d'un viaggio nell'Estremo Oriente al seguito di S.A.R. il duca di Genova* (Milano, Hoepli, 1882, 2^a ed. Milano, Treves, 1885). Sulle crociere oceaniche della R. Marina v. i contributi di Mariano Gabriele in questo volume.
- 15 Tra le collezioni italiane vanno citate quelle del duca di Genova (Agliè), dell'incisore E. Chiossonne (Genova), dello scultore V. Ragusa (Museo etnografico Pigorini, Roma), del diplomatico A. Fè d'Ostiani (Brescia), del sericoltore P. Mazzocchi (Coccaglio) e – ricchissima – quella di Frederick Stibbert a Firenze.
- 16 L. Houssais, *Les Goncourt et le japonisme. Cahiers Edmond et Jules de Goncourt*, 11 (2004). *Les Goncourt et l'image*, pp. 59-78 (online, persee.fr). Sugli artisti italiani più sensibili al fenomeno (Cremona, De Nittis, Fattori, Michetti, Nomellini, Segantini, Chini etc.): M. Napolitani, *Giapponismo. Suggestioni d'oriente tra macchiaioli e anni Trenta del Novecento*. Predella, 31 (2012), online, predella.it.
- 17 C. Trelanzi, «La vera colpevole del cronico indebitamento di Gabriele d'Annunzio». *La strenna dei romanisti*, Roma, Staderini, 1971, pp. 365-369 (online, gruppodeiromanisti.it). Tra i clienti del negozio di Pietro e Maria Beretta, ci sono D'Annunzio, Matilde Serao e il

dicotomia tra il Giappone “vero” (la cui conoscenza resta limitata a una ristretta cerchia di conoscitori) e il Giappone stereotipato ricostruito dalla fantasia occidentale sulla base dell’oggettistica.

Stampa di consumo e cultura popolare

Intanto, fatta l’Italia, nell’ultimo quarantennio del XIX secolo si avvia il lento processo del “fare gli italiani”, che vuol dire anche formare una “percezione di massa” di cosa è l’Italia¹⁸ e cosa c’è oltre i suoi confini. Il motore di questa impresa è la grande editoria di consumo che fiorisce in quegli anni¹⁹; il mezzo, una pletora di giornali e riviste illustrate, generaliste o di categoria; i protagonisti, due nuove figure professionali, l’editore-imprenditore e il giornalista-inviato speciale, i cui *réportages* hanno in vista, oltre che la pubblicazione immediata sul giornale, anche la futura raccolta in volume di “impressioni di viaggio” – magari romanzate - per un crescente pubblico di *armchair travellers*²⁰. Il genere ha successo, tanto da attrarre anche accademici e commercianti²¹. E poiché gli inviati speciali costano, presto nasce anche la terza figura chiave dell’epoca d’oro della stampa di consumo: quella del «forzato della penna» che scrive di paesi lontani senza muoversi da casa.

Emilio Salgari mediatore culturale

Il massimo esponente italiano di questa categoria è Emilio Salgari (1862-1911)²², che – dopo aver lavorato per un decennio come redattore, cronista e

Quirinale (A. Castelli, *Pagine disperse: Cronache mondane-letteratura-arte di Gabriele D’Annunzio*, Roma, B. Lux, 1913, p. 44-48, online, archive.org).

- 18 Cfr. l’iniziativa editoriale delle *Cento città d’Italia* (Milano, Sonzogno, 1891-1895), collana di dispense mensili illustrate destinate a far conoscere l’Italia agli italiani
- 19 E fiorisce grazie ai progressi tecnologici (invenzione della rotativa, nuove tecniche di produzione della carta), allo sviluppo delle reti telegrafiche (per cui v. in questo volume il contributo di Cosmo Colavito) e ferroviarie e alle nuove vie di comunicazione che accelerano i tempi di trasmissione delle notizie rendendo possibile la nascita della comunicazione di massa (V. Castronovo, *La stampa italiana dall’unità al fascismo*, Roma-Bari, Laterza, 1973).
- 20 In tema di (vicino) Oriente: E. De Amicis, *Costantinopoli*, Milano, Treves, 1877 e M. Serrao, *Nel paese di Gesù: Ricordi di un viaggio in Palestina*, Napoli, Tocco, 1898).
- 21 Il medico-antropologo P. Mantegazza (*India*, cit.), l’indianista De Gubernatis (*Peregrinazioni indiane*, Firenze, Niccolai, 1887), il botanico O. Beccari (*Nelle foreste di Borneo*, Firenze, Landi, 1902).
- 22 Che così descrive il suo *modus operandi*: «sono inchiodato al mio tavolo per molte ore al giorno ed alcune delle notte, e quando riposo sono in biblioteca per documentarmi» (1909,

appendicista per giornali di provincia²³ – fu romanziere a tempo pieno dal 1893 alla morte, pubblicando con diversi editori²⁴ più di cento tra romanzi e racconti di soggetto e “storico”²⁵ e contemporaneo, ambientati in giro per il globo²⁶. È grazie a lui che la base di dati “esotici” già esistente, ma inadatta a una fruizione di massa viene liofilizzata, frullata e servita al grande pubblico italiano dal 1887 (pubblicazione in volume de *La favorita del Mahdi*) in poi.



Emilio Salgari

Il modulo narrativo salgariano mescola avventura e – quasi sempre – amore (con una vasta casistica di varianti interetniche e/o interreligiose nella composizione delle coppie e per lo più a lieto fine²⁷) su uno sfondo di vicende politico-militari e/o scientifico-commerciali. La narrazione è lardellata di note geografiche, storico-ambientali e di costume e di «a parte» in cui l'autore rivolge al lettore spiegazioni, frecciate sulle inadempienze coloniali

lettera all'illustratore P. Gamba, cit. in M. Vivarelli, «Il sogno documentario di Emilio Salgari», in C. Allasia e L. Nay (cur.), *«La penna che non si spezza»: Emilio Salgari a cent'anni dalla morte*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2012, p. 251).

- 23 C. Gallo, G. Bonomi, «Salgari, Emilio». *Dizionario Biografico degli Italiani*, 89, 2017, online treccani.it.
- 24 A. Donath (Genova), 36 titoli; Bemporad (Firenze), 25; Speirani (Torino), 7; Treves (Milano), Belforte (Livorno) e Paravia (Torino), 4; Biondo (Palermo) e Guigoni (Milano), 2; Voghera (Roma), Cogliati (Milano) e Urania (Napoli), 1 (V. Sarti, *Nuova bibliografia salgariana*, Torino, Pignatone Editore, 1994, p. 29).
- 25 I soggetti spaziano dall'antichità (Egitto, Cartagine), alla guerra di Cipro del 1570-1571 (ciclo del *Leone di Damasco*) al Seicento della filibusta (ciclo dei *Corsari*) fino alla rivoluzione americana (ciclo delle *Bermude*).
- 26 Gli scenari della narrativa avventurosa ci sono tutti: la California e l'Alaska delle «corse all'oro», il Nordafrica della Legione straniera, l'Africa equatoriale degli schiavisti e degli esploratori, la Patagonia dei balenieri e poi Far West, Siberia, Persia, le steppe dell'Asia centrale, Nuova Caledonia, Siam, Filippine, Cina, Cocincina, Giappone e dulcis in fundo l'India e l'Indonesia del ciclo più famoso: quello *indo-malese* delle tigri di Mompracem (V. Sarti, *cit.*, Schede bibliografiche p. 35-122).
- 27 In ciò distinguendosi dai suoi due maggiori concorrenti in esotismo: Rudyard Kipling (1865-1936) – le cui rare *liaisons* interetniche finiscono male o malissimo («Beyond the Pale» e «Lispeth» in *Plain Tales from the Hills*, 1888; «Georgie Porgie», «Yoked with a Unbeliever» e «Without Benefit of Clergy» in *Life's Handicap*, 1891) – e Pierre Loti (1850-1923) i cui alter ego cartacei vivono amori mercenari o impossibili.



di questa o quella nazione e assicurazioni sulla ‘storicità’ di un dettaglio o l’esatto gusto di un frutto o di un piatto esotico. Il tutto basato su un minuzioso «bricolage enciclopedico»²⁸, paziente lavoro di schedatura con cui Salgari sprema, rielabora e combina nozioni tratte da una vastissima e composita bibliografia di fonti letterarie, scientifiche e giornalistiche²⁹.

Caratteristiche di Salgari sono il gusto dell’esotico e la predilezione per gli eventi contemporanei³⁰, a volte trasposti in romanzo a tamburo battente. Capita con *La «Stella Polare» ed il suo viaggio avventuroso* (Genova, Donath, 1901), resoconto romanzato della spedizione polare guidata dal duca degli Abruzzi nel 1899-1900; con *Le stragi della China* (Palermo, Biondo, 1901), *L’eroina di Port*

28 F. Francucci, «I nipotini di Salgari: le sorti di un’eredità cartografica» in G. Polimeni (cur.), *Sui flutti color dell’inchiostro: le avventure linguistiche di Emilio Salgari*, Pavia, Edizioni Santa Caterina, 2012, p. 204.

29 Panoramica delle fonti in: I. Viasioli, *Salgari dal giornale al libro. Sviluppo delle strategie narrative salgariane (1883-1903)*, Tesi di dottorato, Università di Trieste, 2007, p. 167-171 (online openstarts.units.it).

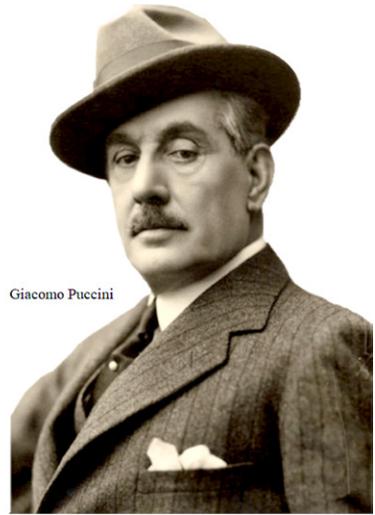
30 Tra cui in ordine cronologico le guerre: messicana (1846-1848), del Tonchino (1858-1862), paraguaiana (1864-1870), del Colorado (1864-1865), delle Colline nere (1875-1876), mahdista (1881-1899), ispano-americana (1898) e russo-giapponese (1904). Inoltre rivolte e guerriglie, dal Great Mutiny del 1857, alla ribellione filippina del 1896-1898, all’insurrezione dei Boxers (1899-1901) senza dimenticare il massacro/scontro di Wounded Knee (1890). Un discorso a parte merita il ciclo indo-malese, esperimento di “storia alternativa” che frammischia vicende di fantasia a episodi storici come la repressione britannica della setta *Thogi* (vulgo *thug*) nella prima metà dell’Ottocento, l’epopea di Sir James Brooke nel Regno di Sarawak (1841-1868) e qualche reminiscenza della seconda guerra afgana (1878-1880) e del *Great Game*.

Arthur (Torino, Speirani, 1904)³¹ e *Una sfida al Polo* (Firenze, Bemporad, 1909), storia di una gara automobilistica in cui è facile percepire l'influenza del resoconto del raid Pechino-Parigi pubblicato l'anno prima da Luigi Barzini³².

Il Giappone immaginario di Puccini

Il 1904 in cui Salgari pubblica *L'Eroina di Port Arthur (La Naufragatrice)* è anche l'anno della prima di *Madama Butterfly*, opera che in tre mesi passa dal fiasco memorabile (Milano, 17 febbraio) al trionfo (Brescia, 28 maggio)³³. In comune i due lavori hanno il Giappone e la centralità della donna ma le somiglianze si fermano qui. Nel romanzo una nobildonna e una *geisha* prima si contendono la mano di un ufficiale russo poi – appurata l'indegnità dell'amato e stretto un patto di morte – si immolano per la patria facendo saltare in aria la corazzata *Petropawlofski* [sic]. Nell'opera una prostituta adolescente sogna il riscatto trasformandosi in «una vera sposa americana» per tornare alle origini con un suicidio rituale quando il sogno d'amore si rivela illusorio.

Con tutte le dovute cautele, in questo caso è Salgari che dà prova di un minimo di sensibilità filologica nei confronti del Giappone³⁴. Anche Puccini è filologico, ma solo per quello che gli interessa davvero come compositore: la ricerca



Giacomo Puccini

31 Entrambi pubblicati con lo pseudonimo “Guido Altieri” (F. Pozzo, «Nella giungla degli pseudonimi salgariani», *Quaderni di Storia*, 45, 1997, p. 155-167).

32 L. Barzini, *La metà del mondo vista da un'automobile. Da Pechino a Parigi in 60 giorni* (Milano, Hoepli, 1908).

33 Sulla genesi dell'opera e le informazioni sul colore locale che Puccini ebbe dalla moglie dell'ambasciatore giapponese in Italia e dall'attrice Sada Yacco per M. Carner, *Puccini: A Critical Biography*, New York, A. A. Knopf, 1958, p. 120-137. Su Kawakami Sada-yakko (1871-1946), autentica geisha divenuta attrice, protagonista nel 1899-1902 di trionfali tournées in Europa e negli Stati Uniti, col nome d'arte Sada Yacco o Sadayakko: Y. Noguchi, *Sada Yacco*. New York Dramatic Mirror, 17 feb. 1906, p. 11, online, botchanmedia.com; A. Groos, «Cio-Cio-San and Sadayakko. Japanese Music-Theater in Madama Butterfly», *Monumenta Nipponica*, 54(1), 1999, p. 41-73.

34 Le donne dell'aristocrazia giapponese potevano studiare arti marziali e, a volte, combattere in guerra; l'arma femminile per eccellenza era (ed è, nella pratica moderna dell'*Onnabugeisha*) il *naginata*, simile al falciocione occidentale (S. Turnbull, *Samurai Women 1184-1877*, Osprey Publishing, 2010).



di sonorità autentiche e color locale musicale³⁵. Per il resto *Butterfly* ripropone formule e pregiudizi della tradizione musicale ottocentesca, che in tema giapponese comprende in primo luogo operette o commedie musicali³⁶ e un solo melodramma prima di quello pucciniano: *Iris* di Pietro Mascagni (1898), e soprattutto tende a presentare come prototipo (o stereotipo) della femminilità nipponica la *musmé*³⁷ o prostituta. Il capostipite di questo stereotipo che tanta fortuna avrà nell'immaginario europeo è *Madame Chrysantème* (1888), romanzo autobiografico in cui Pierre Loti narra il proprio matrimonio temporaneo, mercenario e privo di risvolti drammatici, con una presunta "geisha" di Nagasaki³⁸.

Lo straordinario successo mondiale di *Madama Butterfly* fissa definitivamente nell'immaginario collettivo italiano e occidentale l'immagine di un Giappone lontano e miniaturizzato, popolata di omettini ingoffiti dai panni occidentali³⁹ e figurine da paravento, un po' donna un po' gingillo. Davvero non si può dar torto a Mario Appellius, quando a fine anni Trenta affermava che «sulle ghesce gli

35 Summa di errori pucciniani in G. F. Colombo, «Madama Butterfly e il diritto: Il Giappone di Puccini attraverso lo sguardo del giurista», in P. Villani, N. Hayashi, L. Capponcelli, Canterano (cur.), *Riflessioni sul Giappone antico e moderno*, Aracne Editrice 2018, vol. 3, p. 153-175, online, aracneeditrice.it.

36 *La Princesse Jaune* (C. Saint-Saëns, 1872), *The Mikado or the Town of Titipu* (W. S. Gilbert & A. Sullivan, 1885), *Madame Chrysantème* (A. Messager, 1893), *The Geisha* (S. Jones, 1896).

37 Adattamento ital. (attraverso il francese *moussmé* o *moussmée*) del giapponese *musume* (fanciulla), usato in Europa per indicare le ragazze delle case di piacere giapponesi.

38 In realtà, più banalmente, una *mekaké* (moglie temporanea), una delle tante ragazze di famiglia modesta che le stesse famiglie usavano affittare agli occidentali nei primi decenni della Restaurazione Meiji (M. Appellius, *Cannoni e ciliegi in fiore: Il Giappone moderno*, Milano, Mondadori, 1941, p. 89-90; H. Fuess, *Divorce in Japan: Family, Gender, and the State, 1600-2000*, Stanford CA, Stanford University Press, 2004, p. 55, online, googlebooks).

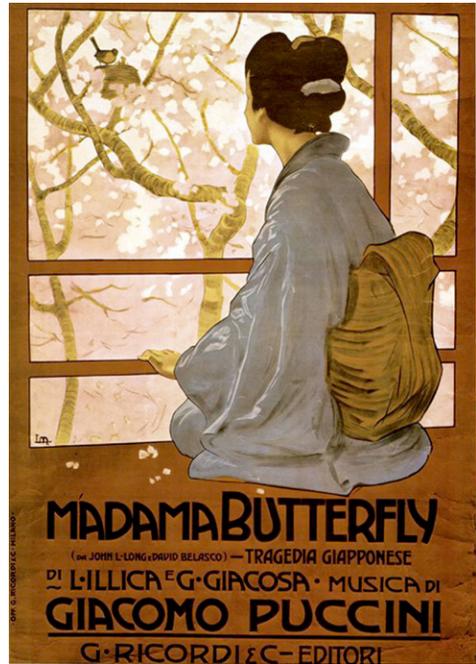
39 «Il buon suddito del Mikado [...] era tutto umiliato nel nero abito europeo, pur sorridendo d'un infaticabile sorriso» (G. D'Annunzio, *La Tribuna*, 29 gennaio 1884); «C'est de la poitrine surtout que meurent ces pauvres petits bonshommes ; les paysans même, [...] s'en vont de ce mal-là, depuis que l'américanisme les oblige à s'habiller, au lieu de vivre nus comme les ancêtres» (P. Loti, *La troisième jeunesse de Madame Prune*, Paris, Calmann-Lévy eds., 1905, cap. 24, online, gallica.bnf.fr).

occidentali non hanno idee chiare»⁴⁰. E sul Giappone in genere, verrebbe da aggiungere.

Nota: Il pubblico di Salgari

A dispetto di un pregiudizio a posteriori che lo relega tra gli scrittori per adolescenti maschi medio-borghesi, la lettura di Salgari è stata, lui vivente, uno svago condiviso da una società intera. Nel 1906, sulla base di un questionario rivolto a lettori, librai, editori e bibliotecari, viene stilata una lista di *libri più letti dal popolo italiano* divisa per categorie: nelle preferenze degli impiegati Salgari viene quarto dopo De Amicis, Dumas padre e Manzoni; per gli operai e i commessi è terzo dopo Zola e Hugo; primo per gli studenti sopra i quindici anni e quinto per quelli al di sotto⁴¹. Il pubblico di Salgari non conosce barriere di sesso

né di ceto, nota il cronista della *Stampa* durante i suoi funerali torinesi⁴², e le liste dei partecipanti alla sottoscrizione lanciata dal giornale «Pro famiglia Salgari» mostrano uno spaccato anagrafico e sociale variegato. Tra i lettori ci sono Elena Croce e Letizia Svevo, Antonio Gramsci, Carlo Emilio Gadda e Cesare Pavese⁴³



Leopoldo Metlicovitz (1868-1944),
Manifesto per la Madama Butterfly

40 M. Appelius, *Cannoni e ciliegi in fiore: Il Giappone moderno*, Milano, Mondadori, 1941, p. 61.

41 *I libri più letti dal popolo italiano, primi risultati della inchiesta promossa dalla Società bibliografica italiana*, Milano, Società bibliografica italiana, 1906 (in G. Polimeni, cit., p. 7-8).

42 «C'era ieri [...] dinanzi all'ingresso degli Istituti anatomici, tutta una folla [...] studenti e studentesse, coi loro berretti goliardici e colla bandiera, alunni dell'Istituto tecnico col distintivo e il vessillo, ragazze delle scuole normali e allievi e allieve della Scuola media di commercio, pur essi con bandiera e uno stuolo di giovinetti e di fanciulle delle scuole tecniche ed elementari; poi altri ragazzi del popolo, piccoli artigiani fuggiti dalle officine colle mani ancor nere e il volto affannato che avevano voluto dare l'estremo saluto all'autore dei libri tanto cari, letti avidamente, la domenica mattina, nella Biblioteca municipale» [enfasi aggiunta], *La Stampa* [Torino], 29 aprile 1911, p. 6 (online, archiviolaStampa.it).

43 A. Gramsci alla madre, 12 settembre 1932: «conoscevo tutte le fasi delle battaglie navali del Corsaro Nero e dei Tigrotti di Mompracem, ecc.» (*Lettere dal carcere*, Torino, Einaudi,



Japanese Dramatic
Kawakami and Sada
Yacco (May 11, 1901)
by Utagawa Yoshiiku
Personal Collection

ma anche D'Annunzio, ispiratosi a *Cartagine in fiamme* (1908) per la sceneggiatura del film *Cabiria* (1914) di Giovanni Pastrone⁴⁴, un anonimo pastore di Tesero (TN)⁴⁵ e due tra i più noti scavezzacollo della narrativa italiana inizi Novecento, Giannino Stoppani e il più sopra ricordato Mario Appelius⁴⁶.

1975, p. 241); per Croce, Svevo e Pavese: I. Visioli, *cit.*, pp. 135-138; su Gadda F. Francucci, *cit.*, p. 207-209.

44 M. Verdone, «I film di D'Annunzio e da D'Annunzio», *Quaderni del Vittoriale*, 4 (1977), pp. 13-26.

45 L. Pisoni, "Leggevo Sandokan e i Pirati della Malesia". *Lavoro, oggetti e passatempi dei pastori del Monte Cornon (TN)*, Progetto APSAT, Provincia Autonoma di Trento, Vol. 8., pp. 85-112, online, academia.edu.

46 Vamba, *Il giornalino di Gian Burrasca. Rivisto, corretto e completato* (Firenze, Bemporad, 1912), passim. Appelius si descrive come «[il] ragazzo che fu appassionato lettore di Salgari e di Conan Doyle» (*L'aquila di Chapultepec*, Milano, Alpes, 1929, p. 205).

Barzini l'orientale

Cronache dall'Asia ai primi del Novecento

di Andrea Molinari

«La narrazione è un filo,
e la verità è un tessuto»¹

Luigi Barzini (Orvieto 1874 – Milano 1947), tra i più grandi e autorevoli inviati della prima metà del Novecento e certamente il più conosciuto giornalista italiano all'estero della sua epoca², costruì la propria fama e il proprio prestigio attraverso memorabili corrispondenze pubblicate col massimo rilievo dal *Corriere della Sera* e riprese dai più prestigiosi organi di stampa del mondo³.

Fino al 1914 i suoi reportage ebbero per oggetto la rivolta dei Boxer in Cina, la guerra russo-giapponese, il raid automobilistico Pechino-Parigi, la guerra italo-turca, la guerra civile messicana. Giunto all'apice della fama e della fortuna professionale, nel corso del primo conflitto mondiale fu inviato di guerra sul fronte francese prima e italiano poi.

Tiepidamente avvicinatosi al fascismo, nel 1922 lasciò il *Corriere della Sera* e si trasferì a New York, dove fondò e diresse il *Corriere d'America*, quotidiano destinato alla vasta comunità di immigrati italiani nella metropoli americana. Ceduto nel 1931 il *Corriere d'America*, afflitto da pesanti difficoltà economiche, Barzini – ormai pienamente asservito al regime – ottenne nel 1932 la direzione del quotidiano napoletano *Il Mattino*, dalla quale fu allontanato per esplicito volere di Mussolini dopo poco più di un anno di lavoro⁴.

1 Luigi Barzini, «La grande battaglia. La presa di Chantan. Si può descrivere una battaglia?», *Corriere della Sera*, 19 giugno 1905.

2 Cfr. Phillip Knightley, *The First Casualty: The War Correspondent as Hero and Myth-Maker from the Crimea to Iraq*, Johns Hopkins U. P., Baltimora 2004.

3 Sulla vita di Barzini, cfr. Ludina Barzini, *Barzini senior, Barzini junior, Barzini Ludina*, Rizzoli, Milano 1986; Simona Colarizi, *Luigi Barzini. Una storia italiana*, Marsilio, Venezia 2017; Domenico Corucci, *Luigi Barzini: un inviato speciale*, Guerra, Perugia 1994; Enzo Magri, *Luigi Barzini. Una vita da inviato*, Mauro Pagliai Editore, Firenze 2008; Piero Melograni, «Barzini, Luigi», *DBI*, 7, 1970.

4 Barzini stesso attribuisce il “siluramento” al fatto di aver pubblicato una foto che ritraeva un giovanile e trionfante Balbo di ritorno dalla crociera atlantica del 1933 insieme a Mussolini, di mezza età e immusonito. In altre parole, l'avvenire (Balbo) e il passato (Musso-

Emarginato e isolato, non gli riuscì né di essere ripreso al “suo” *Corriere della Sera* (del quale ambiva addirittura la direzione) né di essere ricevuto da Mussolini, a cui inviava untuose richieste di incontro che venivano regolarmente ignorate («Non ho nulla da dirgli», annotava il duce in calce⁵). Nominato senatore nel 1934, proseguì l’attività giornalistica come collaboratore del *Popolo d’Italia*. Seguì come inviato la guerra di Spagna e la Seconda guerra mondiale sui fronti francese e russo. Al momento dell’armistizio, scelse la Repubblica di Salò e accettò di presiedere l’agenzia Stefani, illudendosi di poter proteggere, grazie al prestigio del suo nome e della posizione, il figlio Ettore, gappista, arrestato dai fascisti. Ma a nulla valsero i suoi sforzi: nel marzo del 1945, Ettore periva nel campo di concentramento nazista di Mauthausen. A guerra finita, questo non valse a risparmiare all’anziano giornalista un processo, la radiazione dall’albo professionale e la privazione della pensione⁶.

Solo nel 1947 Angelo Rizzoli lo trasse fuori dall’oblio, commissionandogli un’autobiografia destinata a essere pubblicata a puntate su *Oggi*⁷. Nello stesso anno, il 7 settembre, Luigi Barzini scomparve, vittima di un avvelenamento procuratosi con l’ingestione volontaria di una dose mortale di sonniferi.

Una finestra sull’Oriente

Dopo il 1918 la carriera e la vita stessa di Barzini imboccarono dunque la discesa della parabola, ma in precedenza egli aveva rappresentato per l’Italia (e non solo) la voce narrante che portava a conoscenza dei lettori mondi, eventi e civiltà ancora avvolti in un’aura di leggenda o di esotismo di maniera: così fu per la Cina dei Boxer, per il Giappone dal nascente imperialismo, per le sterminate lande mongole e siberiane attraversate in automobile...

Per gli italiani contemporanei l’Asia che Barzini si accingeva a descrivere era percepita più come luogo letterario e canone estetico che realtà fisica e politica. Le correnti artistiche della *Chinoiserie* e del *Japonisme*, i miti della razza e del pericolo giallo, gli echi del *Milione* di Marco Polo e dell’epopea evangelizzatrice di Matteo Ricci avevano contribuito al formarsi di una visione che riconosceva l’esistenza di civiltà antiche ma barbare e lontane, estranee e inferiori a quella occidentale. Era la visione dell’opera *Iris* di Pietro Mascagni (1863-1945), rappresentata per la prima volta a Roma nel 1898, o della *Madama Butterfly* di Giacomo Puccini (1858-1924), portata in scena alla Scala nel 1904⁸.

lini). Il duce, aizzato da Starace, non gliela perdonò. Cfr. Magri, *cit.*, pp. 278-279.

5 *Ibid.*, p. 296.

6 Colarizi, *cit.*, p. 183.

7 Articoli riuniti in *Vita vagabonda. Ricordi di un giornalista*, Rizzoli, Milano 1948.

8 Michele Monserrati, «Cosmopolitan Possibilities in Translation: Luigi Barzini’s Views



In altre parole, un continente non civilizzato, remoto, e di cui poteva valer la pena occuparsi solo per una qualche possibilità di ritorno economico che si intuiva potesse scaturire dal controllo di commerci e traffici. Tali possibilità erano state in qualche modo colte dal Regno d'Italia col trattato d'amicizia, commercio e navigazione del 26 ottobre 1866⁹ che riconosceva all'Italia la clausola di nazione più favorita, ma le relazioni economiche e diplomatiche italo-cinesi non incidavano sulla percezione generale del pubblico italiano verso l'Estremo Oriente. Il maldestro e fallimentare tentativo compiuto nel 1899 dal governo Pelloux di ottenere l'affitto della baia di San-Mun e il riconoscimento di una zona d'influenza nella provincia dello Zhejiang confermò tutte le difficoltà da parte italiana nella

from the Russo-Japanese War», in Stefano U. Baldassarri (cur.), *Italia e Giappone a confronto: cultura, psicologia, arti*, Angelo Pontecorboli Editore, Firenze 2017, pp. 133-135.

9 V. in questo quaderno gli articoli di Mariano Gabriele e Mario Romeo. Andrea Francioni, Il trattato italo-cinese del 1866 nelle carte dell'ammiraglio Arminjon, *Working Paper*, 46 (2003), Dipartimento di Scienze Storiche, Giuridiche, Politiche e Sociali dell'Università degli Studi di Siena.

gestione del rapporto con la Cina¹⁰. Tenuto presente questo contesto, il lavoro di Barzini può essere considerato come un vero e proprio spartiacque con solo per la diffusione di cui godettero le sue corrispondenze, ma anche per i concetti e i punti di vista che vi erano riportati, originali e non appiattiti sui superficiali giudizi (o pregiudizi) del tempo.

Per la prima volta, Barzini disvelò agli italiani la “vera” Asia: una Cina e un Giappone che non erano neppure stati immaginati e che furono presentati sotto una luce finalmente originale. Uno dei suoi grandi meriti fu quello di aver proposto questa visione con tale autorevolezza e credibilità da consentire la nascita di una prospettiva nuova, di un modo di confrontarsi con le due maggiori civiltà del lontano Oriente che prima semplicemente non esisteva.

Ma vi era di più: Barzini non si limitava a riferire o descrivere; i suoi scritti erano altra cosa dal genere tardo-ottocentesco del *grand reportage*. In tutte le sue corrispondenze, il giornalista orvietano seguiva il filo rosso della relazione con l'Italia, delineando paragoni, opportunità, similitudini, modelli a cui ispirarsi. Questo, come vedremo, sarà evidente soprattutto nelle corrispondenze dedicate alla guerra russo-giapponese che videro Barzini parteggiare in modo ammirato per il Giappone, nazione “giovane” in quanto appena rinnovata dalle riforme Meiji e impegnata in una politica imperialista tesa a farsi spazio in un mondo dominato dalle vecchie potenze. E, proprio per questo, modello naturale per l'altrettanto giovane e ambizioso Regno d'Italia¹¹.

Le corrispondenze di Barzini diedero un contributo determinante alla creazione nella borghesia e nella classe dirigente italiana di una consapevolezza nuova riguardo all'importanza delle relazioni con l'Asia e, in questo senso, segnarono un punto di svolta culturale che servì da fondamento per costruire una politica di relazioni politiche ed economiche. Questo percorso fu proposto da Barzini in tre grandi tappe: le corrispondenze da Pechino al tempo della rivolta dei Boxer (1900), gli articoli sulla guerra russo-giapponese (1904-1905), il diario di viaggio in occasione del raid Pechino-Parigi (1907). Ripercorriamole brevemente.

Nella Pechino dei Boxer

Il primo incarico di rilievo assegnato a Barzini come inviato fu la copertura della rivolta dei Boxer culminata con l'assalto al quartiere delle legazioni europee di Pechino. Il 10 luglio 1900, al momento della partenza da Genova a bordo del piroscampo *Prinz Heinrich*, Barzini era un giovane e tutto sommato inesperto corrispondente. Assunto nel 1899 da Luigi Albertini (1871-1941), allora potente

10 Fulvio Cammarano, *Storia dell'Italia liberale*, Laterza, Bari 2011, p. 290.

11 Monserrati, *cit.*, pp. 138-139.

segretario di redazione (e pochi anni dopo direttore) del *Corriere della Sera*, Barzini vantava una collaborazione col romano *Fanfulla*, per il quale aveva scritto articoli di costume e cronaca parlamentare, disegnato vignette e messo a segno qualche scoop. Albertini, alla ricerca di talenti per irrobustire la squadra del quotidiano milanese (il suo obiettivo era quello di adottare il modello imprenditoriale della grande stampa britannica), prese con sé il giovane orvietano e, con notevole azzardo, gli assegnò l'incarico di corrispondente da Londra. I suoi primi compiti: comprarsi un abito decente, imparare l'inglese, assimilare le maniere e gli usi della società londinese, realizzare articoli alla maniera di quelli dei quotidiani britannici.

L'azzardo fu ripagato: Barzini si gettò a capofitto nell'impresa e, in capo a pochi mesi, riuscì a divenire quel tipo di corrispondente che Albertini aveva immaginato. Quando il dinamico direttore decise che il *Corriere della Sera* avrebbe inviato un suo corrispondente nella remota Cina, il nome scelto fu quello di Luigi Barzini.

Accompagnato da mille incertezze e interrogativi sulla reale situazione che avrebbe trovato, Barzini giunse a Tientsin il 15 agosto. La rivolta era ormai stata stroncata e all'invitato non restava che contemplare le conseguenze degli avvenimenti. Aggregato ad una colonna di marinai dell'incrociatore *Vettor Pisani* che si dirigeva a Pechino, raccontò le stragi perpetrate a danno dei cinesi. Descrivendo a Taku un macabro rosone realizzato con teste di Boxer appese a un chiodo per il codino, non nascose ribrezzo per la pretesa "civilizzazione" portata dalle truppe occidentali¹². Le sue corrispondenze, brevi e asciutte (uno stile imposto anche dall'esigenza di contenere il più possibile il numero di parole per via delle astronomiche tariffe telegrafiche), apparvero con sempre maggiore rilievo sulle pagine del quotidiano milanese. Il pubblico apprezzò molto quella prosa così concreta, povera di aggettivi e priva di eccessi retorici¹³. Barzini raccontava, descriveva, riportava colloqui e impressioni, non rinunciava a calarsi nella realtà quotidiana



12 «Da queste parti, lettori miei, è entrata la civiltà». Cfr. Magri, *cit.*, p. 31.

13 Così Prezzolini descriveva, nel 1912, lo stile di Barzini: «...energico, immediato. Tante cose, tante parole. Stava tra il telegramma e la storia, tra il trattato di scienza e la lirica, tra la ricetta di cucina e il bozzetto: insomma lo stile del giornalista perfetto». Cfr. Colarizi, *cit.*, p. 19.

della Cina. Caparbio, curioso, umile, non se ne stava in un recinto dorato né osservava la realtà circostante con altezzoso distacco. Comprò un cavallo (che battezzò «Dispaccio»), assunse un servo cinese, Wu-Wang, ottenne interviste con alti dignitari della corte imperiale. Il suo metodo di lavoro era improntato a un unico scopo: aiutare i suoi lettori a «capire, a capire subito, a capire bene e a capire ogni cosa»¹⁴.

Il problema, però, era che cosa far capire, che cosa raccontare: la rivolta era finita, Pechino, devastata dalle soldataglie straniere, era una città fantasma. Ma se i fatti mancavano, vi era comunque una straordinaria ricchezza da raccontare: la Cina stessa, i suoi costumi, il suo popolo. Per la prima volta, un cronista italiano poteva stabilire un contatto ravvicinato e diretto con quel mondo. Il suo non era lo sguardo dell'esploratore, del missionario o del diplomatico. Barzini, che non era particolarmente colto¹⁵ e non aveva altri interessi se non quello di corrispondere alle aspettative del suo direttore Albertini (al quale lo legava un tale grado di gratitudine e devozione da apparire sudditanza), descrisse la Cina come mai nessuno aveva fatto. Intuì che i lettori del *Corriere della Sera*, il giornale per eccellenza della borghesia del nord Italia, erano aperti alle novità: niente più retorica, niente più pregiudizi. Barzini descrisse una Cina piena di dignità, umiliata dalle potenze straniere che dimostravano, nella ferocia della repressione e del saccheggio, barbarie e inciviltà¹⁶. Un capovolgimento di prospettive, dunque, che intrigò il pubblico e valse agli articoli di Barzini una notorietà sempre maggiore.

Non dobbiamo però farci troppo ingannare circa il reale pensiero di Barzini. Egli restava, innanzitutto, un professionista al servizio del suo giornale. Non era e non fu mai un appassionato filantropo né un idealista desideroso di riscattare ingiustificati pregiudizi. A riprova di questo, durante il suo soggiorno a Pechino, cercò di fare incetta di oggetti preziosi di grande valore che acquistò per pochi spiccioli, da usare sia come merce di scambio per ottenere interviste altrimenti impossibili da realizzare, sia per arricchimento personale (cosa che, come sempre, gli sarebbe riuscita malissimo), sia, ancora, per compiacere il venerato Albertini al quale prometteva di consegnare, una volta rientrato in patria, tesori di

14 Corucci, *cit.*, p. 63.

15 Figlio di un sarto, Luigi Barzini aveva frequentato il liceo a Orvieto ma non si era presentato agli esami di maturità. Neppure in età adulta sembra avesse mostrato particolare predilezione per la letteratura, tanto che i frequentatori della sua casa rilevavano che la maggior parte dei libri presenti apparteneva alla moglie Mantica Pesavento (1876-1941). Cfr. Magri, *cit.*, p. 248.

16 Ad esempio, commentando le stragi compiute dai soldati alleati, li definisce come «coloro i quali volevano far scomparire la barbarie sopprimendo i barbari». *Corriere della Sera*, 3-4 novembre 1900.

inestimabile valore¹⁷.

Ma, al di là delle debolezze umane, le corrispondenze di Barzini dalla Cina ebbero un effetto dirimpente sulla percezione che la borghesia italiana aveva di quella civiltà: non più un topos letterario, ma una realtà con cui confrontarsi¹⁸.

La guerra russo-giapponese

Effetto analogo, ma di gran lunga maggiore, lo ebbero per il Giappone gli articoli di Barzini sulla guerra in Manciuria del 1904-5.

Inviato a San Pietroburgo nel 1903 per seguire i colloqui tra governo russo e giapponese, Barzini si scontrò per la prima volta con la severa censura zarista e ne riportò una pessima impressione, tanto da scegliere, una volta scoppiata la guerra, di accreditarsi presso i giapponesi, dove sperava avrebbe goduto di maggiore libertà d'azione.

In realtà, furono proprio i giapponesi i primi a introdurre quelle forme di censura e controllo militare dell'informazione che sarebbero diventati un modello per tutte le guerre future. A farne le spese non fu solo Barzini ma anche le dozzine di inviati che la stampa internazionale aveva destinato a seguire un conflitto che si presentava, per dimensioni delle forze coinvolte e modernità dei mezzi impiegati, come qualcosa di mai visto prima. Si calcola che solo da parte giapponese fosse accreditata non meno di una cinquantina di giornalisti stranieri¹⁹, e altrettanti almeno tra i russi, per non parlare delle dozzine di addetti militari di tutte le nazioni che seguirono con grande attenzione il conflitto²⁰.

Giunto a Tokyo all'inizio del 1904, Barzini fu accreditato presso il ministero



17 Cfr. Magri, *cit.*, pp. 35-50.

18 A rafforzare questa mutata percezione contribuì il fatto che le corrispondenze dalla Cina furono raccolte in seguito in un volume di successo, illustrato con i disegni eseguiti da Barzini stesso: Luigi Barzini, *Nell'Estremo Oriente*, Casa editrice Renzo Straglio, Torino 1907.

19 Michael S. Sweeney, «'Narrative is a Thread, and Truth is a Fabric'. Luigi Barzini and the Russo-Japanese War», *American Journalism*, vol. 32, No. 1, 2005, p. 51.

20 Sulla presenza degli addetti militari, e in particolare, sui resoconti degli ufficiali italiani, cfr. Antonello Biagini, *L'Italia e la guerra russo-giapponese*, in Antonello Biagini, Andrea Carteny, Diana Shendrikova (cur.), *Contributi sui rapporti italo-russi*, Edizioni Nuova Cultura, Roma 2014, pp. 43-68.

della Guerra giapponese e attese pazientemente che gli venisse concesso di aggregarsi alla 2a Armata del generale Yasukata Oku alla quale era stato assegnato. Ma il permesso sembrava non giungere mai e Barzini si trovò costretto all'inazione, alloggiato presso l'Hotel Imperial di Tokyo dove si trovavano decine di altri corrispondenti e addetti militari. In quell'occasione espresse tutto il suo disprezzo per i colleghi, perlopiù inglesi e americani, che si inventavano di sana pianta notizie e reportage dai campi di battaglia e, peggio ancora, si accordavano tra loro perché i loro scritti trovassero reciproca conferma. Barzini rivendicò il suo modo di fare giornalismo da "uomo della strada" che tutto osserva, che va dappertutto, che parla di tutto con tutti. Ed era proprio questo – sosteneva Barzini – il punto di vista importante, perché gli eserciti contemporanei erano fatti proprio da "uomini della strada"²¹.

In agosto, finalmente, poté raggiungere la zona di combattimento ma, ancora una volta, si scontrò con la severità della censura: i giornalisti potevano spedire un massimo di 5 telegrammi da 50 parole al giorno, rigorosamente controllati. Ma Barzini non si perse d'animo e si sobbarcò lunghi e faticosi viaggi a cavallo per raggiungere remote stazioni telegrafiche non sottoposte a controllo, da dove inviare le sue preziose corrispondenze. I suoi colleghi non dimostrarono la sua stessa caparbietà: vista l'impossibilità di ottenere e trasmettere notizie dettagliate, decisero di lasciare il fronte. Barzini, invece, restò. In autunno, sulla scia delle brillanti vittorie conseguite, i giapponesi concessero maggiore libertà ai giornalisti e l'inviato del *Corriere* ne approfittò brillantemente, tanto da essere il primo corrispondente occidentale a entrare in Liaoyang, appena conquistata dai giapponesi.

Dopo una nuova sosta a Tokyo (dove era stato costretto a recarsi per richiedere un nuovo accredito, essendogli il primo stato ritirato a causa dei suoi allontanamenti dalla zona di assegnazione), a dicembre tornò in Manciuria. Assistette alla caduta di Port Arthur (2 gennaio 1905), quindi, aggregato alla 2a Armata, fu presente alla battaglia di Mukden (20 febbraio-10 marzo 1905), l'evento che decise la guerra. Barzini poté seguire i durissimi scontri da una posizione di privilegio che si era pazientemente costruito: aveva vissuto per settimane coi soldati giapponesi, aveva stretto rapporti con gli ufficiali, aveva frequentato posti di medicazione e ospedali nelle retrovie, raccogliendo confidenze e informazioni. I giapponesi si fidavano di lui, al punto da permettergli di vestire la loro uniforme e da mettergli a disposizione un carretto e un cavallo. Di più ancora, gli concessero l'invio giornaliero di un telegramma da 100 parole.

La fiducia fu ben riposta: Barzini utilizzò tutta la sua abilità per presentare il paese del Mikado sotto una nuova luce. Pur senza scadere nella faziosità, l'invia-

21 Sweeney, *cit.*, p. 52.

to del *Corriere* mostrava simpatia per i soldati giapponesi, per la loro disciplina, dedizione, disponibilità al sacrificio. Col suo rodato stile asciutto e concreto, forniva descrizioni precise, puntuali, incalzanti, che suscitavano nel lettore un'inevitabile simpatia verso quel popolo che in così poco tempo aveva saputo affrancarsi dall'arretratezza, aveva imparato a padroneggiare le più moderne tecnologie e non aveva rinunciato ai suoi valori più profondi. «Spogliamoci – scrive Barzini – dei nostri pregiudizi di razza e giudichiamo serenamente. Il Giappone offre ora al mondo uno spettacolo meraviglioso. Esso dà grande esempio di coraggio, di serietà, di virtù civile»²².

Il giovane Giappone imperialista aveva sfidato l'ordine costituito e, contro ogni previsione, aveva sconfitto una grande e antica potenza europea. Evidente, agli occhi di Barzini e dei lettori del *Corriere della Sera*, il parallelismo col Regno d'Italia, altrettanto giovane e ambizioso e, come il paese del Sol Levante, impegnato a lottare contro uno *status quo* che lo sfavoriva²³.

A dire il vero, Barzini non fu la sola voce italiana a manifestare simpatia per la causa giapponese. Lo stesso sentimento si ritrova, ad esempio, nei dettagliati resoconti di Filippo Camperio (1873-1945), addetto militare accreditato presso il campo russo, che non lesina parole di ammirazione verso le forze armate del Mikado²⁴. Una voce, quella di Camperio, non isolata e che si sommava a quelle degli altri due osservatori italiani, Enrico Caviglia (1862-1945)²⁵ e Luigi Giannitrapani (1868-?) che, inevitabilmente, trovarono riflesso anche nella relazione ufficiale dello Stato Maggiore²⁶.

Ma torniamo a Barzini. La fine della battaglia di Mukden fruttò all'invio del *Corriere* un premio davvero speciale: la possibilità di spedire, attraverso il telegrafo militare giapponese, un dispaccio finale di ben cinquemila parole L'ec-

22 Luigi Barzini, *Il Giappone in armi*, L'arte bodoniana, Piacenza 1915 (1ª ed. 1906), p. 73. Citato in Monserrati, *cit.*, p. 141. L'amore di Barzini per la cultura giapponese appare sincero, tanto che dall'etica e dalla tradizione nipponica trae ispirazione il suo unico racconto per ragazzi, *Le avventure di Fiammiferino*, pubblicato nel 1908. Cfr. Maria Luisa Salvadori, «Che fine ha fatto Fiammiferino?», *Il pepeverde*, rivista di letteratura per ragazzi, 7 (2001), pp. 38-45.

23 Monserrati, *cit.* p. 148.

24 Cfr. Filippo Camperio, *Al campo russo in Manciuria. Note di un marinaio*, Tecnografica, Milano 1907. Citato in Biagini, *cit.*

25 Caviglia e Barzini, alloggiati nello stesso hotel di Tokyo, si conobbero e frequentarono in occasione della guerra russo-giapponese. Cfr. Luigi Barzini jr, *O America!*, Mondadori, Milano 1978, p. 36.

26 Bartolomeo Civalieri, Alberto Cavaciocchi, *La guerra tra la Russia e il Giappone (1904-1905)*, Ufficio storico del Corpo di Stato Maggiore, Roma 1908, voll. 2. Cfr. anche Luigi Giannitrapani, *La guerra russo-giapponese*, Voghera, Roma 1906.

cezionale opportunità non andò sprecata. Barzini scrisse un magistrale resoconto della battaglia in cui descriveva con puntiglio e competenza le varie fasi dello scontro, ricostruiva atmosfere e sentimenti, offriva le sue interpretazioni. Il risultato fu un capolavoro di giornalismo di guerra: rimase esposto per giorni nelle vetrine degli uffici del *Corriere della Sera*, venne letto e consultato nei giornali di mezzo mondo, valse al suo autore l'appellativo di «Pittor di battaglie» attribuitogli da D'Annunzio²⁷. Divenne addirittura testo di studio presso l'accademia militare nipponica²⁸. E non fu che il preludio all'altrettanto ampio successo ottenuto dalla pubblicazione, in due volumi riccamente illustrati, delle corrispondenze di guerra dell'ormai celebre Barzini, indiscussa firma di punta del più autorevole e prestigioso quotidiano italiano²⁹.

Col principe Borghese da Pechino a Parigi

Se con la guerra-giapponese la fama di Barzini aveva per la prima volta oltrepassato i confini nazionali, la terza tappa del suo *grand tour* asiatico lo rese addirittura una leggenda.

Il 31 gennaio 1907 il quotidiano parigino *Le Matin* aveva lanciato l'idea, per quei tempi ambiziosa ai limiti della follia, di un raid automobilistico da Pechino a Parigi. Un viaggio di 16.000 chilometri da completare in gran parte attraverso regioni sterminate e remote, dove non esisteva alcuna rete viaria. Furono solo cinque le auto che osarono presentarsi ai nastri di partenza, fissata per il 10 giugno: tre francesi (due DeDion-Bouton e un triciclo Contal), l'olandese Spyker e l'italiana Itala. A bordo di quest'ultima, il principe Scipione Borghese (1871-1927) col fido meccanico Ettore Guizzardi (1881-1963) e, aggregato come corrispondente, Luigi Barzini. Fu Albertini in persona a decidere che il suo inviato di punta avrebbe dovuto partecipare al raid, concludendo un accordo col *Daily Telegraph* di Londra per cui le corrispondenze del giornalista orvietano sarebbero apparse contemporaneamente anche sul quotidiano inglese.

Sin dalle prime battute la scelta di Borghese di partecipare con un'auto molto più pesante e potente dei concorrenti si rivelò vincente: l'Itala accumulò da subito un grande vantaggio e giunse a Parigi il 10 agosto 1907, una ventina di giorni prima del secondo classificato. I sessanta giorni del viaggio fornirono a Barzini ricchissimo materiale di scrittura: alla conclusione di ogni tappa l'inviato trametteva per telegramma le sue corrispondenze, come sempre sintetiche, efficaci e mai

²⁷ Magri, *cit.* p. 96.

²⁸ Knightley, *cit.*, p. 65.

²⁹ Luigi Barzini, *Guerra russo-giapponese degli anni 1904-1905. Diario di un giornalista italiano al campo giapponese*, Treves, Milano 1907.

banali. Tra le note più interessanti, quelle che riguardavano l'aperta ostilità delle autorità cinesi, decise fino all'ultimo a ostacolare il raid negando passaporti e salvacondotti, il palese tentativo francese di monopolizzare l'impresa (il raid partiva dall'ambasciata francese, le bandiere con cui si diede il via erano francesi, l'organizzazione logistica era curata dalla Banca russo-cinese, finanziata con capitali francesi). Ancora, seguiamo la scoppiettante Itala lungo interminabili linee telegrafiche, unico punto di riferimento nelle steppe mongoliche, dove da remote ma efficienti stazioni partivano i dispacci di Barzini (talvolta i primi mai trasmessi). Si arriva poi in Russia, dove Barzini coglieva le trasformazioni determinate dall'arrivo della ferroviaria transiberiana e, al tempo stesso, registrava le piaghe lasciate dalla guerra del 1904-1905, con gruppi di militari sbandati che infestavano intere regioni o le tristi colonne di detenuti costretti dallo zar ai lavori forzati.



Il racconto di quell'epopea ottenne un successo strepitoso, sia in Italia sia all'estero. Il volume che raccoglieva le corrispondenze di Barzini, pubblicato in ben 11 lingue, fu un caso editoriale mondiale³⁰.

Ma cosa pensava Barzini?

In meno di un decennio, la società italiana era così passata da una visione dell'Estremo Oriente ancorata a vecchi stereotipi pseudo-letterari (i *coolies*, le *geishe*...) a una percezione consapevole dell'esistenza di realtà che, per quanto lontane geograficamente, non potevano più essere ignorate. Il Giappone, in particolare, appariva ormai come un interlocutore pienamente legittimato sul piano economico, politico, militare.

Abbiamo visto come questo processo, che proseguirà anche negli anni della Grande Guerra e ben oltre, col patto tripartito del 1940, trovi nelle grandi corri-

³⁰ Luigi Barzini, *La metà del mondo vista da un'automobile. Da Pechino a Parigi in 60 giorni*, Hoepli, Milano 1908.

spondenze asiatiche di Barzini una sua prima espressione, resa esplicita dal grande successo riscosso presso il grande pubblico. Ricordiamo che in quegli anni il *Corriere della Sera* aveva conquistato un indiscusso primato tra i quotidiani italiani non solo per diffusione (150 mila copie nel 1906, 350 mila nel 1913³¹), ma anche per prestigio e autorevolezza.

Ma quale fu il ruolo di Luigi Barzini in tutto questo? I suoi biografi sono concordi nell'affermare che al suo straordinario talento come giornalista non corrispondeva un particolare spessore politico: di idee moderatamente conservatrici, Barzini era un piccolo borghese, piuttosto conformista e assai poco interessato a cambiare il mondo³². Barzini svolse egregiamente il suo ruolo di grande firma, ma il suo contributo non può essere valutato se non inserito nel contesto del *Corriere della Sera*, un giornale-azienda che si scopriva anno dopo anno sempre più influente, magistralmente diretto da Luigi Albertini che ne fece un formidabile strumento di battaglia politica³³. Non per perseguire fini personali, ma per accompagnare e rappresentare, con il suo approccio da liberale illuminato, quel ceto borghese imprenditoriale che fu sempre punto di riferimento per il quotidiano milanese. Fino a schierarsi decisamente (e in modo determinante) a favore dell'interventismo, anche a prezzo di rinunciare alla prosa asciutta e intrisa di verità del suo più grande inviato che, proprio nella Grande Guerra, si vide per la prima volta messo in discussione dal suo pubblico, esasperato da fiumi di vuota retorica così lontani dalla realtà e dallo stile che ne aveva decretato il successo³⁴.

31 Andrea Moroni, *Alle origini del Corriere della Sera*, FrancoAngeli, Milano 2005.

32 Cfr. in particolare Colarizi, *cit.*

33 Cfr. Ottavio Barié, *Luigi Albertini, il "Corriere della Sera" e la crisi dello stato liberale*, Giuffrè, Milano 1971

34 «Se vedo Barzino gli sparo», scrive nel 1917 un fante meridionale, cfr. Magri, *cit.* p. 220. Cfr. Roberto Sciarone, *Italian Reportage and Journalism during the Great War*, in Antonello Biagini and Giovanna Motta (Eds.), *The First World War: Analysis and Interpretation*, Cambridge Scholars Publishing, 2015 Volume 1.

L'Ottavo Nano

Dal fiasco di San Mun alla Kaisers Kreuzzug contro i Boxer¹

di Mario Romeo

«Ma lasciamolo dormire in pace questo immenso popolo sonnacchioso e divertente; sarà tanto meglio per noi. Guardate i giapponesi che cosa hanno saputo fare in poco tempo! I cinesi sarebbero capaci di ammazzare in cinquant'anni tutte le nostre industrie e quelle americane. Quattrocento milioni di uomini instancabili, intelligenti, sobri; ma che vi pare! Troveremmo il «made in Chine» persino in fondo alle nostre mutande»

(Luigi Barzini, 15 luglio 1900)

Antefatto: l'a-politica coloniale italiana e l'estremo Oriente (1861-1881)

Il debutto ufficiale dell'Italia nel club delle grandi potenze – al Congresso di Berlino del 1878 – ne mise a nudo la marginalità² e la poca incisività della politica estera dalle «mani nette» cara a Benedetto Cairoli. Fino ad allora la politica asiatica dell'Italia si era limitata a aggiungersi buon'ultima (1866) alle nazioni più favorite da Cina e Giappone³, affidando però la tutela del proprio commercio alla rete consolare francese⁴ e ad ipotizzare un protettorato a

1 NB: per la traslitterazione dei nomi cinesi si segue il sistema Wade-Giles, in uso all'epoca dei fatti, indicando tra parentesi la versione Pinyin (solo la prima volta).

2 Evidente anche nel dipinto commemorativo di Anton von Werner (1881), in cui il plenipotenziario italiano Corti è raffigurato come una comparsa a mezzo busto sullo sfondo. Rosaria Quartararo, «La politica estera italiana dopo l'unificazione: fra Londra e Berlino», *Affari Esteri*, 22, n. 88, p. 716.

3 Mariano Gabriele, «Il viaggio della Magenta», in questo stesso Quaderno.

4 Dal 1868 al 1878 l'Italia ebbe un solo ministro plenipotenziario per Cina e Giappone, una sola Legazione a Yokohama e un Consolato generale a Shanghai. Nel 1878 fu nominato un ministro per la Cina, con sede a Shanghai, lontano dalla capitale e centro nevralgico delle attività diplomatiche. Nel 1889 fu aperta la Legazione di Pechino, che però non ebbe mai personale e mezzi adeguati per svolgere un'efficace attività di intelligence, promuovere gli interessi nazionali e mantenere il tenore di vita che sarebbe stato necessario per guadagnarsi la considerazione delle autorità cinesi e della comunità diplomatica (Simona Trafeli, *Italia e italiani in Cina: Progetti di espansione e rappresentazioni culturali nel colonialismo italiano tra XIX e XX secolo*, Università di Pisa, Tesi di dottorato, 2012, online, etd.adm.unipi.it). L'imprenditoria italiana trascurò la Cina; nessun armatore provò ad aprire

Sarawak⁵ e una colonia penale nel Borneo settentrionale⁶. Nell'epoca della corsa alle colonie, essere marginali significava essere vulnerabili. L'Italia lo scoprì nel 1881, quando lo 'schiaffo di Tunisi'⁷ fece cadere il governo Cairoli e imprese alla politica estera la brusca virata che avrebbe portato alla Triplice e all'impresa coloniale nel Corno d'Africa, gestita con tale pressappochismo da sfociare nei disastri militari di Dogali (1887) e di Adua (1896).

1898-1899: la questione di San Mun⁸

Il fiasco africano fece esplodere la prima grave crisi socio-politica del Regno, dallo slogan «Viva Menelik!» alle cannonate di Bava Beccaris al regicidio di Monza. Dopo Milano il compito di riportare il paese alla normalità passò a un governo semimilitare, con la presidenza del consiglio al generale Pelloux e gli esteri all'ammiraglio Canevaro⁹, scelto per aver ricoperto, durante la crisi di Candia, la presidenza del Consiglio degli ammiragli europei. E fu Canevaro a dar corso ad un progetto cinese ereditato dal predecessore.

una linea di navigazione diretta tra i due paesi e la sola iniziativa di qualche rilievo (a capitale per lo più britannico) fu il *Pekin Syndicate*, consorzio per lo sfruttamento minerario promosso a fine secolo da Angelo Luzzati –faccendiere che si fingeva nipote del ministro dell'Economia Luigi Luzzatti - e Carlo di Rudini, figlio di Antonio, per due volte presidente del Consiglio (Frank H.H.King, «Joint venture in China: the experience of the Peking Syndicate, 1897–1961», *Business and Economic History*, 1990; Id., «One Letter and a New Understanding: the Rothschild Archive and the Story of the Peking Syndicate», *Rothschild Archive Review*, 2006-2007, pp. 41-47, online, thebhc.org.).

- 5 L'acquisto di Sarawak fu proposto nel 1867 dalla milionaria filantropa Angela Burdett Coutts – per conto del “rajah bianco” James Brooke – al deputato italo-inglese Giacomo Lacaita: Owen Rutter (Ed.), *Rajah Brooke & Baroness Burdett Coutts*, Hutchinsons & Co., 1935, pp. 292-295. Nel 1894 Lacaita riferì a Tina Whitaker – della dinastia vinicola anglosiciliana – che il capo del governo di allora, Urbano Rattazzi, aveva rifiutato asserendo che i 4 milioni richiesti «should be spent on improving the empty tracts of land in Sardinia, Calabria and Sicily, before [Italy] encourages emigration and colonisation abroad» (Raleigh Trevelyan, *Princes Under the Volcano: Two Hundred Years of a British Dynasty in Sicily*, Macmillan, 1972).
- 6 Sergio Angelini «Il tentativo italiano per una colonia nel Borneo (1870-1873)», *Rivista di Studi Politici Internazionali*, 33, No. 4, ott.-dic. 1966, pp. 526-579.
- 7 Nome giornalistico dell'occupazione francese della Tunisia (maggio 1881).
- 8 Giorgio Borsa, «La crisi italo-cinese nel marzo 1899 nelle carte inedite del ministro Canevaro», *Il Politico. Rivista italiana di scienze politiche*, 34, No. 4, dicembre 1969, pp. 618-644; Rosaria Quartararo, «L'affare di San Mun. Un episodio dell'imperialismo coloniale italiano alla fine del secolo XIX», *Clio*, 33, 1997, pp. 453-498.
- 9 «Del tutto privo dell'esperienza necessaria» (R. Quartararo, «L'affare», *cit.*, pp. 476-477; Mariano Gabriele, «Canevaro, Felice Napoleone», *DBI*, 18, 1975).

Dal 1895 le Potenze europee si contendevano le spoglie della Cina, umiliata dal Giappone: da un lato Russia e Germania, che volevano la spartizione, gradita pure alla Francia, dall'altro l'Inghilterra, che, in funzione antirusa, preferiva puntellare l'Impero Qing come già faceva con l'Ottomano¹⁰, mentre agli Stati Uniti premeva il libero commercio¹¹. Dal 1897 era cominciata una corsa all'acquisizione di sfere di influenza commerciale e politica. La Gran Bretagna si era accaparrata i bacini fluviali dello Hsi Chiang e dello Yang tse Kiang e l'affitto di un tratto di costa davanti a Hong Kong; la Francia il prolungamento di un tratto ferroviario in costruzione e concessioni minerarie; la Germania l'importante porto di Tsingtao; la Russia Port Arthur e la penisola di Liao-dong. Un tentativo di modernizzazione avviato nel 1898 dal giovane imperatore Kuang Hsu (Guangxu) era stato bloccato dal colpo di stato voluto dall'imperatrice vedova Tzu Hsi (Cixi) e dall'ala reazionaria della corte. Intanto cresceva, nelle aree rurali del nord, il malcontento popolare nei confronti dei «diavoli stranieri», che trovava facile sfogo sulle comunità cristiane composte da missionari stranieri e cinesi convertiti.

Anche l'ultimo governo Rudini aveva nutrito velleità di espansione in Cina, promosse da piccoli gruppi di pressione¹² con qualche venatura di interesse personale¹³. Ai primi del 1898 il ministro degli Esteri, Visconti Venosta, chiese pertanto a Giuseppe Salvago Raggi¹⁴, incaricato d'affari a Pechino, un parere sulla fattibilità della richiesta di uno scalo portuale. Avutane risposta negativa¹⁵,

10 Analisi complessiva in Rudolf G. Wagner, «“Dividing up the [Chinese] Melon, guafen瓜分”: The fate of a transcultural metaphor in the formation of national myth», *Transcultural Studies*, 2017, No. 1, pp. 9-122, online, researchgate.net.

11 Nel 1899 gli USA proposero la «Open Door Policy» che associava l'impegno internazionale a mantenere l'integrità del territorio cinese a quello della Cina di garantire uguale libertà di accesso e commercio a tutte le potenze (Bruce A. Elleman, *International Competition in China 1899-1991: The Rise, Fall, and Restoration of the Open Door Policy*, Abington-Routledge, 2015, cap. 1).

12 Comprendevano, oltre a «interessi industriali, commerciali, cantieristici e, non ultimi, dinastici», anche la Società Geografica Italiana (Trafeli, *cit.*, pp. 65-66).

13 Era figlio del presidente del Consiglio e promotore del *Pekin Syndicate* (v. supra, nt 5) quel Carlo di Rudini che da deputato caldeggiò alla Camera l'acquisizione di un porto cinese il 25 aprile 1898 (Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Discussioni, XX Legislatura, I^a Sessione, tornata del 25 aprile 1898, p. 6155).

14 In assenza di un ministro plenipotenziario, il genovese Salvago Raggi (1866-1946), reggeva la Legazione di Pechino dal settembre 1897 quale segretario di legazione di 2^a classe. Pier Giorgio Fassino, «Giuseppe Salvago Raggi: un nobile prestatore alla diplomazia», *Urbs*, 20, No.1, marzo 2007, pp. 25-38, online, accademiasurbense.it.

15 Nelle sue memorie Salvago Raggi racconta di aver risposto che «[...] si sarebbe potuto fare se ci fossimo dati in precedenza la pena di interessarci a quel Paese. [...] ritenevo conveniente prepararci, mandare un console di carica a Shanghai, uno a Tientsin, creare una

il ministro si limitò a nominare un plenipotenziario a Pechino¹⁶ e a spedire l'incrociatore *Marco Polo* in missione esplorativa nel Mar della Cina.

Con la caduta del governo Rudinì, la questione avrebbe potuto considerarsi chiusa ma l'ammiraglio-ministro Canevaro fu indotto a riaprirla da una segnalazione del comandante del *Marco Polo*, Incoronato, in merito ad alcune località atte all'insediamento di una base navale¹⁷, tra cui la baia di San Mun (Sanmen). Qui Incoronato riteneva che si potesse installare una stazione carbonifera da usare come testa di ponte per una successiva espansione verso l'interno¹⁸. Scelta «felicissima»¹⁹ secondo il geografo Mario Carli, non tanto felice per un altro geografo, Guido Cora²⁰, che raccomandava un'attenta valutazione di costi e benefici perché il sito era mal collegato con l'interno e in tale stato d'abbandono che «non pochi sarebbero i provvedimenti da prendere per attirare verso di essa una corrente commerciale notevole»²¹.

Ci si contentò, invece, di parametri ipotetici: la gentilezza degli abitanti, la fertilità del terreno e presunte ricchezze minerarie. Canevaro chiese e ottenne l'appoggio britannico a un'eventuale richiesta di concessione in Cina²² e una generica approvazione del governo tedesco, che peraltro palesò le sue riserve su

linea di navigazione fissa a Shanghai, far studiare la cosa» (G. Licata, *Notabili della terza Italia*, Ed. Cinque Lune, 1968, p. 344; Giorgio Borsa, *Italia e Cina nel secolo XIX*, Ed. Comunità, 1961, pp. 77-78).

- 16 Renato De Martino, diplomatico dalla carriera non priva di ombre e del tutto digiuno di questioni cinesi (R. Quartararo, «L'affare», *cit.*, p. 476).
- 17 Giorgio Borsa, «La crisi», *cit.*, p. 637
- 18 ASMAE, Cina, Rapporti politici 1897-1899, pacco 405 (Rapporto di De Martino a Canevaro, 04.01.1899).
- 19 «Come stazione militare, e perché ben riparata dalle ingiurie del mare e perché di sufficiente ampiezza, di comodo approdo, di facile difesa, in un clima saluberrimo e di una temperatura paragonabile a quella dell'Italia» (Mario Carli, *Il Ce-Kiang*, Istituto Geografico Economico, 1899 p. 125).
- 20 Guido Cora, «La baia di San-Mun», *Nuova antologia di scienze, lettere ed arti*, 163, No. 654, 16 marzo 1899, pp. 341-354.
- 21 «Se pel nostro commercio e per la nostra posizione politica sembra necessaria una stazione navale o un deposito di carbone nei mari del sud della Cina, si cerchi pure di ottenere la baia di San Mun, in mancanza di meglio, potendo essa ben servire ad uno scopo così ristretto e limitato; ma prima di sovraccaricare il bilancio dello stato di spese di dubbia utilità, si pensi a fare uno studio preventivo completo per quanto sia possibile, di quella regione, inviando in quei luoghi persone pratiche di tali indagini, oculare e imparziali, facendo, cioè, *ciò che non fu fatto per l'Eritrea* [corsivo del compilatore] e, secondo i risultati ottenuti si prendano i provvedimenti consentiti dagli interessi e dalle forze economiche del paese» (Cora, pp. 352-353).
- 22 Appoggio vincolato al rispetto della «Open Door Policy» che proibiva l'uso della forza nelle questioni riguardanti la Cina.

un'impresa impegnativa per le già deboli finanze del paese²³. La condiscendenza britannica era dovuta alle scarse probabilità di successo attribuite all'iniziativa dal governo Salisbury, conscio delle pessime condizioni della Regia Marina e del fatto che senza una forte presenza navale la richiesta sarebbe stata respinta²⁴; parere condiviso anche dal ministro De Martino²⁵.

Nel febbraio 1899, De Martino fu incaricato di presentare allo Tsongli Yamen (Zongli Yamen)²⁶ una richiesta formale di cessione in affitto della baia di San Mun e di riconoscimento dello Chekiang (Zhejiang) orientale come area d'influenza italiana²⁷. La risposta fu un secco rifiuto²⁸ che turbò la comunità diplomatica, timorosa di un possibile precedente. Tanta unanime solidarietà spinse De Martino e Incoronato a chiedere a Canevaro l'autorizzazione a occupare il sito²⁹.

In ossequio ai pregiudizi inglesi sull'uso della forza (altrui), Canevaro cominciò col chiedere la mediazione del ministro britannico a Pechino³⁰ – che non ottenne nulla – e infine, l'8 marzo, telegrafò a De Martino l'ordine di ripresentare la richiesta come ultimatum³¹, autorizzando l'impiego degli incrociatori *Marco*

23 ASMAE, serie politica, Cina 1899, pacco 406, p. 86, telegramma Lanza a Canevaro, Berlino, 03.03.1899; telegramma Canevaro a Lanza, Roma, 18.02.1899.

24 Foreign Office, 17/1380, telegramma MacDonald a Salisbury, No. 46, 23.02.1899.

25 «Senza la presenza di una divisione navale non è possibile condurre il negoziato a un felice risultato, a meno uno scacco umiliante» (*DDI*, Serie XX, Cina, 1899, p. 89: telegramma De Martino a Canevaro, No. 443, 23.02.1899).

26 L'ufficio competente per gli affari esteri sotto la dinastia Qing.

27 Tra cui «I crescenti interessi italiani in Cina, la necessità di provvedere all'armamento, allestimento e vettovagliamento della “potente” squadra navale in arrivo in quelle acque; la convenienza per tutti, compresa la Cina, che l'Italia fosse trattata alla pari delle altre grandi potenze per poter continuare a esercitare con efficacia la sua azione equilibratrice e pacificatrice all'interno del concerto europeo» (Sandro Bassetti, *Colonia italiana in Cina*, *Ti Pubblica*, 2018, p. 150).

28 «Se noi rispondessimo secondo verità sarebbe dannoso alle relazioni tra i due stati finora intrattenute di fiducia e di amicizia. Abbiamo telegrafato al nostro ministro in Roma di riferire a viva voce al Regio Ministro degli Affari Esteri. Crediamo di doverle inviare la nota di Vostra Eccellenza pregando che Ella la ritenga» (ASMAE, Copia Min. Salata, 1899, telegramma De Martino a Canevaro, No. 558, Pechino, 02.03-1899).

29 «Mi permetto manifestare la mia opinione che ora, volendo, potremo ottenere tutte le condizioni che le altre potenze hanno ottenuto» (ASMAE, serie politica, pacco 406, p. 86, Telegramma De Martino a Canevaro, No. 577, Pechino, 03.03.1899).

30 *DDI*, III serie, Vol. 3, No. 177, p. 107, telegramma Canevaro a De Renzis, No. 530, Roma, 04.03.1899.

31 «Entro quattro giorni Governo cinese accetti in principio la nostra domanda e si dichiari pronto amichevole negoziato per stabilire particolari. Mancando risposta affermativa entro termine stabilito Incoronato dovrà ritirarsi da Pechino coi marinai e disporre per immediata occupazione» (ASMAE, Serie politica, P. 86, pacco 406, telegramma Canevaro a De

Polo ed Elba per occupare la baia nel caso di un nuovo rifiuto. Senonché l'ambasciatore britannico a Roma, messo al corrente a cose fatte, ricordò a Canevaro come il premier Salisbury fosse assolutamente contrario all'uso delle maniere forti contro i cinesi³². L'ondivago ministro si affrettò pertanto a spedire a Pechino un secondo telegramma – urgente, questo – ordinando di «sospendere la consegna dell'ultimatum fino a nuova mia istruzione»³³. Senonché la revoca arrivò a Pechino *prima* dell'ordine revocato, De Martino credette (o forse finse di credere) che la decisione finale fosse quella del telegramma ricevuto per ultimo e il 9 marzo presentò l'ultimatum³⁴, lasciando poi passare 24 ore prima di informarne Roma.

L'indugio di De Martino fece sì che a Roma il primo a essere informato della notizia (da un dispaccio Reuter) fosse l'ambasciatore britannico. Questi l'11 marzo si affrettò a fare le sue rimostranze a Canevaro. Il ministro degli Esteri cadde dalle nuvole ma ormai il danno era fatto: ansiosa di agire da grande potenza, l'Italia aveva dato prova di impreparazione e superficialità e – tre anni dopo Adua – si trovava a fare una nuova figuraccia internazionale³⁵.

L'ultimatum dovette essere ritirato e De Martino fu richiamato in patria³⁶. L'ingloriosa fine della «questione di San Mun» creò un clima tesissimo in Italia, contribuì alla caduta del governo Pelloux e si concluse con una inaspettata vittoria morale per il Celeste Impero. L'Italia ci guadagnò solo la nomina di un nuovo ministro plenipotenziario in Cina, nella persona del più volte ricordato Giuseppe Salvago Raggi. Ben più difficili prove aspettavano però il diplomatico trentatreenne nella Legazione di Pechino.

Martino, No. 563, Roma, 08.03.1899).

32 R. Quartararo, «L'affare», *cit.*, p. 483.

33 ASMAE, serie politica, P. 86, pacco 406, telegramma Canevaro a De Martino, No. 563, Roma, 08.03.1899.

34 ASMAE, serie politica, P. 86, pacco 406, telegramma Canevaro a De Martino, No. 569, Roma, 08.03.1899.

35 R. Quartararo, «L'affare», *cit.*, p. 716.

36 ASMAE, serie politica, P. 86, pacco 406, telegramma Canevaro a De Martino, No. 621, Roma, 11.03.1899; *DDI*, II serie, vol.3, No. 193, p. 117.



Felice Napoleone Canevaro, Vincenzo Garioni, Camillo Candiani, Giuseppe Salvago Raggi e Giuseppe Sirianni

1900: arrivano i Boxer

Quella degli Yihequan³⁷ o Boxer era una società segreta di arti marziali radicata nella Cina settentrionale³⁸. I suoi adepti – per lo più contadini poveri - praticavano un pugilato rituale che (insieme a una dieta e preghiere speciali) avrebbe dovuto renderli invulnerabili dalle armi da fuoco. Sorto in opposizione ai dominatori mancesi³⁹, negli ultimi anni della dinastia Qing il movimento prese di mira la crescente presenza straniera. Le forti inondazioni che colpirono lo Shantung (Shendong) nel 1897-1898 causando spostamenti di massa dalle campagne alle città, e il malcontento popolare per privilegi e immunità goduti da missionari e convertiti contribuirono a scatenare le violenze contro i «diavoli stranieri» e i loro seguaci.

Nei primi mesi del 1900 i Boxer si erano spinti tanto vicino alla capitale che il corpo diplomatico internazionale chiese ripetutamente allo Tsongli Yamen la loro messa fuori legge. Il 28 maggio i diplomatici ottennero lo sbarco di un distaccamento di marinai da ognuna delle squadre navali presenti nel golfo del

37 «Pugni per la giustizia e la concordia» o «Pugni armoniosi e giusti». Sul tema: Joseph W. Esherick, *The Origins of the Boxer Uprising*, University of California, 1987; Paul A. Cohen, *History in Three Keys: The Boxers as Event, Experience and Myth*, Columbia University Press, 1997. Panoramica sulle interpretazioni storiografiche del fenomeno: Thoralf Klein, *The Boxer War-The Boxer Uprising*, SciencesPo, Violence de masse et Résistance, Réseau de recherche, 2008, online sciencespo.fr. Sull'opposizione tra cultura Boxer e cattolicesimo: Anthony E. Clark, *Heaven in Conflict: Franciscans and the Boxer Uprising in Shanxi*, University of Washington Press, 2015, 219 pp.

38 Nello Shantung (Shendong) e nello Shensi (Shanxi).

39 La prima menzione della setta risalirebbe al 1727 (Ciro Paoletti, *La marina militare italiana in Estremo Oriente*, Uff. Storico Marina Militare, Roma, 2000, p. 35).

Chihli (Bohai)⁴⁰, per servirsene a difesa del quartiere delle Legazioni⁴¹. Il 5 giugno i Boxer interruppero la ferrovia Pechino-Tientsin (Tianjin) isolando la capitale. Il 10 giugno una nuova colonna di rinforzi partita da Taku (Dagu) al comando dell'ammiraglio inglese Seymour tentò vanamente di raggiungere Pechino. L'11 giugno il segretario della Legazione giapponese fu ucciso da militari cinesi. Il 12 giugno i Boxer entrarono a Pechino e il corpo diplomatico decise di barricarsi in un quadrilatero difensivo⁴².

Fino a quel momento la corte imperiale aveva tenuto un atteggiamento di mediazione, cercando di conciliare i Boxer e di dissuadere il corpo diplomatico dal far affluire proprie truppe a Pechino data la presenza dell'esercito regolare pienamente in grado di garantire la loro incolumità. La situazione era però molto fluida per il contrasto tra una fazione conservatrice, incline a servirsi dei Boxer per scacciare gli stranieri dal suolo cinese, e una fazione moderata che optava per una soluzione diplomatica. A far pendere la bilancia dal lato degli oltranzisti fu probabilmente la notizia dell'attacco ai forti di Taku da parte delle squadre navali occidentali alla fonda sulla costa cinese settentrionale.

I coalizzati avevano infatti avuto notizia che l'esercito imperiale intendeva tagliare i collegamenti tra Taku e Tientsin e il 16 giugno una colonna di 306 uomini (inclusi 24 marinai italiani col TV Tanca) prese i forti di Taku, che difendevano la foce del Pei ho. L'indomani l'artiglieria imperiale aprì il fuoco su Tientsin per preparare il primo assalto dei Boxer, respinto come i molti successivi.

55 giorni (e oltre) a Pechino

Nel frattempo a Pechino, il 19 giugno, lo Tsongli Yamen ordinò al corpo diplomatico di abbandonare la capitale. L'ingiunzione fu respinta in attesa di chiarimenti ma la situazione stava ormai precipitando: la mattina del 20 giugno il ministro tedesco Ketteler fu ucciso mentre cercava di raggiungere le autorità cinesi; nel pomeriggio qualcuno aprì il fuoco contro il quartiere delle Legazioni.

40 Il distaccamento arrivò a Pechino il 1 giugno con 400 uomini, tra cui 40 marinai dell'incrociatore *Elba*; il STV Olivieri fu spiccato con 10 marinai a difesa della cattedrale e missione cattolica di Pe-Tang (Beitang, Cattedrale del nord), sita a qualche chilometro dal quartiere delle Legazioni (Trafeli, *cit.*, p. 232). In seguito partì per Pechino pure il STV Sirianni con 40 marinai dell'incrociatore *Calabria*, ma fu bloccato a Tientsin il 6 giugno per l'interruzione della ferrovia. Sirianni ritentò con la «spedizione Seymour» (10-26 giugno) e poi con «spedizione Gaselee» (4-14 agosto): e fu lui, coi suoi marinai, a entrare per primo nelle Legazioni (Trafeli, *cit.*, p. 234-240; pp. 257-262).

41 Ubicato a ridosso del confine sud della Città imperiale o Città proibita.

42 S. Trafeli, *cit.*, pp. 242-243.



ANNO MCM BELLO INGRAVESCENTE QUOD EUROPAE / GENTES FOEDERATAE IN ORIENTIS SOLIS DISSITIS ORIS AD / SINARUM FERITATEM PROFLIGANDAM GEREBANT ALEXANDER BICHI-RUSPOLI-FORTEGUERRI NOBILIS JUVENIS LEGATUS NAUTICUS SUPER *Vittor Pisani* NAVEM ITALICAM CUM PEDES / APUD *Huai-liai* XIII KAL. DECEMBRES IN FLAGITIOSORUM / *Boxerum* TURBAM INCIDISSET CUIDAM HORUM STRENUE PUGNAVIT GRAVIQUE IMMANIS ICTU AB EO ALTERUM POLICEM VULNERATUS HOSTEM TAMEN SOCIO ADJUVANTE PROSTRAVIT ET EJUS ENSE ET SIGNO POTITUS INCOLUMES E VITAE PERICULO EVASIT PATRIAMQUE HONORATO CUM TROPHAEO / REPETIIT.

NICOLAUS ET JOANNA INVICTI MILITIS PARENTES BEATAE VIRGINI MARIAE in *Provenzano* PRO FILIO DIVINA / OPE SIBI SERVATO EX VOTO TROPHAEUM OBTULERUNT QUOD LETAE EXCEPTUM EQUES FLAVIUS BANDINI PICCOLOMINI ECCLESIAE PRAEFECTUS HIC AD REI MEMORIAM APPOSUIT KAL. JULIIS ANNO MCMII.

Ex voto lapideo collocato nella Collegiata di S. Maria in Provenzano (Siena) dai genitori del guardiamarina del *Vettor Pisani* Alessandro dei marchesi Bichi Ruspoli Forteguerra (1878-1952), decorato di MAVM per aver respinto, con 27 marinai e 15 soldati italiani e 3 cavalieri tedeschi, un attacco dei boxer contro il posto di Hai-Lian, al delta del fiume Chang sul Mar Cinese (19 novembre 1900: Bassetti, *cit.*, p. 214). Nella chiesa sono conservati il trofeo strappato da Bichi al boxer che l'aveva ferito a un pollice (una bandiera di seta rossa bordata di giallo e un falcone *Guāndào*)

Per la piccola comunità che vi si era trincerata, come per gli ecclesiastici e i convertiti cinesi asserragliati nel Pe-tang cominciava un assedio che sarebbe durato quasi due mesi.

Il 21 giugno la Cina dichiarò ufficialmente guerra alle potenze straniere. Le ostilità restarono limitate a Pechino - dove l'assedio dei due nuclei occidentali fu portato avanti da Boxer e truppe regolari - e alla costa settentrionale. Qui, dopo la presa dei forti di Taku, il 23 giugno le truppe del generale Craddock erano entrate a Tientsin dove rimasero assediato fino al 14 luglio quando le forze internazionali riuscirono a occupare la città⁴³. La Cina sud-orientale non fu toccata dal conflitto, grazie ad alcuni dei più energici generali e governatori delle aree più remote dalla capitale, che contribuirono alla repressione dei Boxer o

⁴³ Bassetti, p. 166.

avviarono negoziati coi rappresentanti occidentali nei loro territori. A nord continuava il concentramento internazionale nel golfo di Chihli; tra soldati e marinai erano 25.000, e il 4 agosto il generale inglese Gaselee partì con una forte colonna⁴⁴ per Pechino, taggiungendo il quartiere delle Legazioni nel pomeriggio del 14⁴⁵. Il 15 arrivarono i francesi (Frey), seguiti il 18 da tedeschi e austriaci. Mentre la corte abbandonava Pechino, insieme a gran parte della popolazione cinese, cominciò la corsa alla spartizione della città:

«I comandanti di ogni reparto avevano avuto [...] una sola preoccupazione: essere i primi ad entrare a Pechino. La preoccupazione di ognuno era quella di occupare la maggiore estensione della città: lasciarono perciò grande libertà di iniziative ai comandanti subalterni e vi fu una vera corsa attraverso Pechino, corsa che non favoriva la disciplina. A questa gara per occupare la maggior estensione seguì quella per occupare i migliori quartieri»⁴⁶.

In termini meno diplomatici furono commesse violenze di ogni tipo contro i cinesi rimasti in città mentre divampavano le tensioni tra i componenti la spedizione e ci si dimenticava totalmente del Pe-Tang, che sarebbe stato liberato solo il 17 agosto da truppe giapponesi⁴⁷. I primi italiani arrivarono a Pechino il 18 agosto⁴⁸. Nei giorni seguenti l'attenzione di militari e diplomatici si concentrò sull'ordine di marcia da attribuire ai diversi contingenti in una parata militare altamente simbolica da tenersi il 28 agosto nel sacro recinto della Città impe-

44 Manzari, p. 50.

45 I 29 italiani presenti ebbero 7 caduti (tra cui l'eroico TV Carlotto, MOVIM) e 11 feriti (Paoletti, p. 79; Giuliano Manzari, «La partecipazione italiana alla guerra contro i Boxer», *Informazioni della Difesa*, 4, 2008, p. 48-49).

46 G. Salvago Raggi, *cit.*, p.172.

47 Angelo Olivieri, «Cina 1900 La rivolta dei Boxer, L'opera della Marina Italiana», *Bollettino d'archivio della Marina Militare*, Supplemento dicembre 2000, p. 209.

48 «Il giorno dopo la liberazione del Petang, mentre tutti noi ministri eravamo riuniti per discutere della situazione, il mio cameriere venne ad annunciarmi l'arrivo del "Comandante delle truppe italiane". Mi alzai per vedere chi fosse questo comandante di truppe della cui esistenza nulla sapevo, e mi trovai dinanzi un giovane alto, magrissimo, bruno, con una lunga barba, abbondante capigliatura, vestito kaki, con alti stivaloni come gli ufficiali russi e che aveva in mano un cappello da cowboy. L'aspetto non era rassicurante e ritenni di aver a che fare con un qualche avventuriero unitosi alle truppe internazionali, certamente non poteva essere un ufficiale di marina! Chiesi chi fosse e cosa volesse, probabilmente in tono poco cordiale. [...] Rendendosi conto ch'io non avevo capito con chi avevo a che fare, ripeté il suo nome, la sua qualità ed aggiunse d'esser venuto da Tientsin insieme ai contingenti tedesco e austriaco. Così feci la conoscenza di Sirianni» (G. Salvago Raggi, *cit.*, p. 174). Su Sirianni v. Ernesto Pellegrini, *Giuseppe Sirianni. Ministro della Marina (1929-1933)*, Roma, USMM, 2004. Paolo Alberini e Franco Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946, Dizionario Biografico*, Roma, USMM, 2015, p. 493.

LA DOMENICA DEL CORRIERE

SI PUBLICA A MILANO OGNI DOMENICA
 Dono agli Abbonati del "Corriere della Sera."

Ediz. del giornale:
 Via Pietro Verri, 15
 MILANO

ANNO II - N. 29. 22 Luglio 1900. Centesimi 10 il Numero.



PER LA FORMAZIONE DEL CONTINGENTE DI TRUPPA DATO DALL'ITALIA ALLA GUERRA CONTRO LA CINA.

— Chi vuole andare a combattere nell'Estremo Oriente per la causa della civiltà e per l'onore e la grandezza della patria? —
 — Partì? —
 — *Illustrazione di A. Bazzani.*

riale⁴⁹. Alla fine si decise di stabilire la precedenza in base al numero di effettivi di ciascun contingente, il che avrebbe costretto gli italiani a sfilare per ultimi, se non fosse stato per l'arrivo di due compagnie di marinai dell'incrociatore *Ettore Fieramosca* che fece guadagnare qualche posizione⁵⁰.

Dopo la marcia trionfale nel centro del potere politico e spirituale della Cina, fu sancita ufficialmente la divisione di Pechino in settori sotto la giurisdizione dei diversi contingenti nazionali che vi presero residenza. Se anche l'Italia ne ebbe uno, lo si dovette all'inventiva di Giuseppe Salvago Raggi:

«tutte le Legazioni ricevevano istruzioni dai loro Governi per provvedere alla occupazione della città, della ferrovia, e per le relazioni col Governo cinese. Una sola Legazione non riceveva istruzioni: quella d'Italia! Il disinteresse del Ministero per quella povera Regia Rappresentanza era tale che quando il ministro d'America prima, e poi uno ad uno gli altri ministri, perfino quello d'Olanda, fecero circolare telegrammi dei propri Governi con felicitazioni al loro ministro, al personale ed ai rappresentanti esteri per gli scampati guai, io, che nulla avevo ricevuto, inventai un bel telegramma firmato Visconti Venosta [...]. Naturalmente a noi toccò quella zona che gli altri non avrebbero desiderato, l'angolo N.O. della città tartara, abitato da popolazione povera e fino ad allora non percorsa da truppe straniere»⁵¹.

Il battaglione di marinai incaricato di mantenere l'ordine in quella zona fu formato dalla compagnia di Sirianni, dalle 2 compagnie del *Fieramosca* e da 2 compagnie dell'incrociatore *Vettor Pisani*, arrivato a Taku il 31 agosto.

Un G8 "stile Novecento"

L'invio dei rinforzi che permisero all'Italia di non marciare per ultima nella parata tra i palazzi imperiali era stata una misura presa dal governo italiano per partecipare a una mobilitazione internazionale di cui a lungo si parlò senza concludere nulla⁵². Nei primi mesi del 1900 i diplomatici di Pechino avevano chiesto

49 Intanto la Città imperiale fu visitata informalmente a più riprese da curiosi di ambo i sessi, non alieni dalla caccia al *souvenir*. Non erano tra loro – fa piacere dirlo – il ministro italiano e sua moglie, partita da Pechino subito dopo la liberazione (G. Salvago Raggi, *cit.*, pp.182-183).

50 Giuliano Manzari, «Navi e marinai in Corea», *Bollettino d'Archivio*, Ufficio Storico della Marina Militare, 2014, p. 20).

51 G. Salvago Raggi, *cit.*, p. 176.

52 La costituzione della *Divisione navale Oceanica in Estremo Oriente*, sotto il comando dell'ammiraglio Candiani fu decisa il 5 giugno 1900 (alcune settimane prima della formazione dell'alleanza internazionale). Ne facevano parte gli incrociatori *Ettore Fieramos-*

alle rispettive cancellerie di concordar un piano di intervento delle squadre navali presenti in Cina, da attivare al bisogno. Non se ne fece nulla, per gli impegni di alcune potenze in altri teatri di guerra⁵³, per non guastare i rapporti con la Cina e per le fortissime diffidenze reciproche. L'*Alleanza delle Otto Nazioni* prese forma solo alla fine di giugno 1900, quando l'interruzione dei contatti telegrafici con Pechino e Tientsin annunciò lo scoppio della crisi. L'intervento si configurò come missione umanitaria *ante litteram* per il soccorso ai connazionali in pericolo, il mantenimento dell'ordine interno e il ripristino delle tutele per gli stranieri in Cina⁵⁴. Ma grazie alla stampa internazionale – che, in quelle settimane, in mancanza di notizie certe, si sbizzarì in storie tanto raccapriccianti quanto infondate, attingendo a tutto l'armamentario retorico disponibile sul tema del «pericolo giallo»⁵⁵ – e al famigerato «discorso degli Unni» (*Hunnenrede*)⁵⁶, fatto dal Kaiser alle truppe tedesche in partenza per la Cina, nell'opinione popolare l'intervento finì per connotarsi come una vera e propria spedizione punitiva della civiltà occidentale contro la barbarie orientale.

Come si è visto, l'Italia aveva già provveduto per suo conto a spedire in Cina una squadra navale, misura di per sé più che adeguata date le dimensioni minime della comunità italiana in quel paese⁵⁷. Tuttavia partecipare alla spedizione internazionale era una nuova, insperata occasione, di reinserirsi tra le grandi potenze internazionali recuperando parte del prestigio perduto in Africa e nella questione di San Mun⁵⁸. Il 5 luglio il consiglio dei ministri del nuovo governo Saracco⁵⁹ dispose pertanto l'invio di un contingente di terra, denominato *Regie Truppe Italiane in Estremo Oriente* e posto agli ordini del colonnello e futuro generale Vincenzo Garioni (1856-1929)⁶⁰. Il tutto, peraltro, senza una formale dichiarazio-

ca (partito il 10 giugno e giunto a destinazione solo il 14 agosto, a causa di una lunga sosta a Shanghai, imposta dal ministero della Marina), *Stromboli* e *Vesuvio* (partiti il 30 giugno) e *Vettor Pisani* (partito il 3 luglio) per un totale di circa 2000 effettivi (S. Trafletti, *cit.*, p. 276).

53 L'Inghilterra era ancora alle prese coi boeri e gli Stati Uniti con Aguinaldo.

54 Condizioni irrinunciabili per permettere a ciascun partecipante di mantenere i vantaggi già acquisiti in Cina senza che nessuno potesse prevalere sugli altri.

55 Elena Piana, «The Yellow Peril», Quaderno SISM 2016, *Future Wars*, p. 249-72.

56 Tenuto il 27 luglio 1900 a Bremerhaven in occasione della partenza del corpo di spedizione tedesco, comprese la raccomandazione di seguire l'esempio degli Unni «che non davano quartiere e non facevano prigionieri».

57 Secondo una statistica ufficiale USA, citata nel *Corriere della Sera* del 10-11 luglio 1900, nel 1899 gli italiani residenti in Cina erano 124, quasi tutti a Shanghai (S. Bassetti, *I pos sedimenti italiani in Cina 1900-1943*, 2006-2012, online).

58 M.C. Donati, «Italiani in Cina», *Rivista Storica Italiana*, 1985, pp. 169 e segg.

59 Succedeva al secondo governo Pelloux e si era insediato il 24 giugno 1900.

60 Il Corpo di Spedizione contava 83 ufficiali, 1.882 SU e truppa, 178 quadrupedi, su 2 batt-

ne di guerra, che sarebbe stata emessa solo il 29 novembre 1900 (con decorrenza retroattiva dal 30 maggio)⁶¹.

Il 19 luglio⁶² le *Regie Truppe* partirono da Napoli sui piroscafi *Giava*, *Singapore* e *Minghetti* presi a nolo dalla Navigazione Generale Italiana⁶³. Conscio delle difficoltà logistiche connesse al lungo viaggio e a una permanenza di imprevedibile durata, Garioni si era adoperato affinché fossero rinforzate le dotazioni di vestiario, armi, munizioni e materiali di casermaggio. Ma il contratto siglato con la società armatrice stabiliva un tetto massimo di 500 t di materiale da carico per piroscafo e gran parte delle dotazioni rimase perciò a terra⁶⁴. Gli imballaggi inadeguati, la trascuratezza dello stivaggio e l'umidità del clima fecero il resto e il carico di farina, zucchero, tabacco e altre derrate cominciò a deteriorarsi già durante il viaggio. Anche gli indumenti in dotazione al contingente (la tenuta estiva usata in Africa e un'uniforme invernale di panno con mantellina e fez) si sarebbero dimostrati del tutto inadeguati alle condizioni climatiche della Cina settentrionale⁶⁵.

Dopo un viaggio tormentato, i tre piroscafi arrivarono il 29 agosto nella rada di Taku dove, non disponendo l'Italia di alcuna concessione, occorre l'aiuto delle autorità inglesi per sbarcare truppe e salmerie, avviate per ferrovia a Tientsin⁶⁶. Durante la sosta, gli italiani parteciparono a due azioni di scarso rilievo concluse

aglioni (fanteria e bersaglieri), 1 batteria mitragliatrici, 1 distaccamento misto del genio, 1 ospedaletto da campo, 1 drappello sussistenza e 1 drappello di CCRR (Amedeo Tosti, *La spedizione italiana in Cina (1900-1901)* Ministero della guerra-Ufficio Storico, Roma 1926, p. 56).

- 61 R. Decreto No. 432 del 29.11.1900 («Dichiara in piede di guerra i militari del Regio Esercito e della armata destinati all'estremo Oriente»).
- 62 Ministero della Guerra, Circolare No. 4240 del 5 luglio 1900, allegato No. 3.
- 63 Curiosamente, era la stessa compagnia che non era mai riuscita a stabilire una linea di navigazione diretta con la Cina (Ignazio Dandolo, «A Modern Anabasis: The official diary of Colonel Garioni, the commander of the Italian contingent in China (1900-1901)», *Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient*, 78, 1991. pp. 317-335, online, persee.fr).
- 64 A. Tosti, *cit.*, pp. 58 e 60-61.
- 65 C. Paoletti, «Un incubo logistico: imbarco, viaggio e sbarco delle Regie Truppe italiane in Estremo Oriente», Quaderni della Società di storia militare, 1998, Napoli 2001. Il giornalista Luigi Barzini, che seguì la spedizione, ebbe a dire «Noi non abbiamo imparato nulla dalle dolorose esperienze del passato. [...] Abbiamo mandato dei soldati in Cina come a delle grandi manovre in un punto qualsiasi del Regno» (Luigi Barzini, *Nell'Estremo Oriente*, Madella, 1915, p. 244. online, archive.org).
- 66 L'ufficiale medico del corpo di spedizione scrisse più tardi «Noi ci siamo mostrati in questa piccola impresa di Cina, come dei bambini incapaci a camminare da soli. Abbiamo domandato sempre la mano a qualcuno»: Nicola Labanca (cur.), *Giuseppe Messerotti Benvenuti: Lettere (1900-1901)*, Associazione Giuseppe Panini Archivi modenesi, 2000, p. 34.

senza alcuno scontro⁶⁷. Al ritorno dall'ultima Garioni ebbe dall'ammiraglio Camillo Candiani d'Olivola (1841-1919) l'ordine di trasferirsi con parte delle truppe a Pechino. Dalla metà di novembre le *R. truppe* furono impiegate, insieme a tedeschi e austriaci, in operazioni di pattugliamento e controllo dell'ordine pubblico nelle campagne e nei villaggi dei territori a nord-ovest di Pechino, in attesa di un rimpatrio che sarebbe iniziato solo dopo la firma del trattato di pace tra gli Alleati e la Cina, nel settembre 1901.

Nello stesso periodo il ministro plenipotenziario d'Italia, prese un'altra delle iniziative personali con cui si era abituato a supplire al totale disinteresse del governo che rappresentava, occupando senza alcuna autorizzazione ufficiale una modesta estensione di terreno a Tientsin⁶⁸. Si ponevano così, le basi di fatto per la creazione di quella che sarebbe divenuta la concessione italiana di Tientsin, ratificata nel trattato di pace noto come *Protocollo dei Boxer*, il 7 settembre 1901.

67 A. Tosti, *cit.*, p. 66.

68 «Come è noto, l'Italia non aveva alcun *settlement* in Cina. I russi avevano in quei giorni occupato una zona tra la ferrovia ed il fiume per farne un *settlement*. Pensai che noi si poteva occupare la zona contigua e ritenendo difficile spiegare al Ministero la differenza tra l'occupazione di un territorio e una concessione di un posto già aperto al commercio, ma d'altro canto urgendo assicurarsi quel terreno, decisi di farlo occupare senz'altro "per conto della Legazione" e poi scriverne al Ministero spiegando l'opportunità di procedere all'occupazione definitiva» (G. Salvago Raggi, *cit.*, p. 187).

LA DOMENICA DEL CORRIERE

ANNO L. 5 - L. 8 -
 Numero 3 58 - 4 -

SI PUBBLICA A MILANO OGNI DOMENICA
 Dono agli Abbonati del "Corriere della Sera"

Uffici del giornale:
 Via Pietro Verri, 13
 MILANO

Anno II. — N. 42

21 Ottobre 1900.

Centesimi 10 il Numero.



I BERSAGLIERI OCCUPANO, DOPO UNA DRILLANTE AZIONE, ALCUNI FORTI CINESI ALL'ESTREMITÀ DELLA GRAN MURAGLIA

L'Italia e la guerra russo-giapponese¹

di Antonello Folco Biagini

A partire dagli anni Settanta del XIX secolo, la politica estera italiana si apre a nuove tematiche, prima europee e mediterranee, poi sempre più rivolte ad ampio spettro alle vicende dell'area dell'Atlantico e del Pacifico. Le rivalità tra le grandi potenze impegnate a spartirsi la Cina e la successiva crisi che attraversa l'Estremo Oriente rappresentano infatti uno degli aspetti più interessanti di questa fase dell'imperialismo. Molti sono infatti gli osservatori che a vario titolo si interessano alla guerra in Manciuria (1904-1905) mostrando l'importanza non solo militare ma anche più propriamente politica che quel conflitto tra Russia e Giappone riveste. Un ruolo di primo piano, naturalmente, è svolto dagli addetti militari (e navali), inviati dai diversi paesi a seguire quella vicenda, sia dalla parte dei russi che da quella dei giapponesi ma, oltre a quelli, numerosi osservatori a vario titolo affluiscono sul teatro delle operazioni da vari paesi, sia europei che di altri continenti - Stati Uniti, Canada, Argentina, Cile.

A conferma del suo interesse, anche il governo italiano invia propri incaricati, rispettivamente il TV e futuro contrammiraglio Filippo Camperio (1873-1945)² presso l'esercito russo e il maggiore e futuro maresciallo d'Italia Enrico Caviglia (1862-1945) presso quello giapponese³. Sempre intenso ed efficace, il ruolo degli addetti militari nell'ambito della politica italiana mostra come in ogni occasione difficile – sugli scacchieri di interesse comune, in special modo nella Penisola balcanica, nell'Europa centrale e nel Mediterraneo – si prestino a svolgere un'azione di mediazione che assume carattere diplomatico per la composizione degli opposti interessi tra le parte contendenti in merito a questioni nazionali complesse in cui si sommano problemi economici, etnici o religiosi che spesso da secoli dividono comunità nemiche. All'epoca d'altronde bisogna precisare che le grandi Potenze richiedevano ai loro inviati notizie sia strategiche che tattiche in

1 Già in A. Biagini, Andrea Carteny, Diana Shendrikova (cur.), *Contributi sui rapporti italo-russi*, Edizioni Nuova Cultura, Roma, 2014, pp. 43-68.

2 Paolo Alberini e Enrico Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario Biografico*, USMM, Roma, 2015, pp. 115-116 (dove è riprodotta una sua foto con barbone tolstojano al fianco di una crocerossina russa (Bibl. civica di Villasanta).

3 Rotem Kowner, *Historical Dictionary of the Russo-Japanese War*, Rowman & Littlefield, 2017, pp. 83 (Caviglia), 96-97 (Burzagli), 329-30 (Military Observers). V. pure Alberini e Prosperini, *op. cit.*, pp. 104-106.

merito alla guerra per ottenere informazioni sull'avanzamento tecnologico degli avversari. Il ruolo dell'addetto militare era stato istituito in Italia nel 1870 e da quel momento fino alla prima guerra mondiale il governo impiega oltre trenta inviati per operazioni di guerra e missioni speciali, compresa la guerra tra Russia e Giappone. Se gli addetti militari testimoniano l'interesse della parte politica, nel caso della guerra russo-giapponese il grande giornalista Luigi Barzini (1874-1947) inviato del *Corriere della Sera*, mostra l'attenzione da parte dell'opinione pubblica a un «emergenza pure lontana dal territorio nazionale ma non per questo meno interessante»⁴. All'origine di quel conflitto, c'erano le mire espansionistiche dell'Impero russo che si contendeva col Giappone la Manciuria e la Corea. D'altra parte, tra Otto e Novecento diverse potenze europee guardano all'Estremo Oriente e in particolare al Giappone – che ormai ha assunto la dimensione di grande potenza internazionale – mentre quello a sua volta intende estendere la propria influenza sui territori vicini come la Corea o la Cina settentrionale, entrando perciò competizione con la Russia. Le mire espansionistiche del Giappone portano alla guerra cino-giapponese (1894-1895) dalla quale il paese esce rafforzato, tanto da suscitare la preoccupazione delle potenze occidentali – Russia, Germania, Francia – che gli intimano di lasciare la penisola di Liaodong e Port Arthur. Sono queste le lontane origini di un contrasto, destinato a durare, che avrebbe portato all'azione militare tra il 1904 e il 1905, quando memorie e resoconti da parte degli inviati italiani raccontano in analisi la realtà alla quale assistono come semplici osservatori o come diplomatici, viaggiatori, addetti militari. Nel caso della guerra tra Russia e Giappone, la memorialistica italiana è particolarmente nutrita. Quella guerra è un avvenimento in qualche modo premonitore dei futuri conflitti destinati a modificare in modo determinate gli assetti della politica internazionale che si era basata sul principio dell'equilibrio tra le grandi potenze, perseguito e invocato - anche invano - lungo tutto il XIX secolo. Port Arthur, Mukden e Tsushima costituiscono veri archetipi di guerra di movimento e di posizione, manovre di grandi unità, guerra navale con aspetti epici, quali il viaggio della flotta russa dal Baltico all'Estremo Oriente. Le corrispondenze giornalistiche di Luigi Barzini, le memorie del tenente di vascello Filippo Camperio, osservatore militare presso l'esercito russo in Manciuria, i saggi di Luigi Giannitrapani, Luchino Dal Verme, Vittorio Carpi e altri⁵, le memorie del generale russo

4 Michael S. Sweeney, «'Narrative Is a Thread, and Truth Is a Fabric': Luigi Barzini and the Russo-Japanese War», *American Journalism*, 32, 2015, No. 1, pp. 41–59-

5 La guerra colpisce l'opinione pubblica internazionale (e italiana) tanto che nascono una serie di studi coevi. Cfr. L. Barzini, *Guerra russo-giapponese degli anni 1904-1905. Diario di un giornalista italiano al campo giapponese*, Milano 1907, voll. 2; vol. I, *Il Giappone in armi*, vol. II, *La battaglia di Mukden*; F. Camperio, *Al campo russo in Manciuria. Note di un marinaio*, Milano 1907; L. Giannitrapani, *La guerra russo-giapponese*, Roma

Kuropatkin (tradotte in italiano del tenente Pentimalli e pubblicate a Milano nel 1910-1911) e del generale Martinov⁶, la relazione ufficiale sull'argomento, pubblicata nel 1908 dall'Ufficio Storico del Comando del Corpo di Stato Maggiore, testimoniano proprio il grande interesse per un avvenimento che aveva suscitato l'attenzione di tutti a livello internazionale⁷. Nel 1904, a Boston, K. Asakawa pubblica il saggio *The Russo-Japanese Conflict*; nel 1905, a New York, gli articoli del corrispondente militare del *Times* vengono raccolti nel volume *The War in the Far East, 1904-1905*; a Londra F. Mckenzie dà alle stampe una raccolta di lettere, *From Tokyo to Tiflis: Uncensored Letters from the War*⁸. Particolarmente significative sono le note di Barzini che nei primi di gennaio del 1904 si trovava a San Pietroburgo ma, temendo che la censura russa, notevolmente rigorosa già in tempo di pace potesse paralizzare il suo lavoro di giornalista, rientra prima in Italia e da lì, imbarcatosi a Genova, si dirige a Tokyo dove arriva quando la guerra è già iniziata. D'accordo con la direzione del suo giornale, Barzini decide di seguire la guerra dalla parte dei giapponesi e infatti, con la 2a Armata comandata dal generale Oku, segue l'azione per bloccare Port Arthur e la marcia verso nord volta ad arrestare le colonne russe, mobilitate in appoggio alla fortezza. In tal modo è testimone diretto di numerose battaglie, fino a quella – fondamentale – di Mukden (20 febbraio-10 marzo 1905), uno degli scontri più decisivi di quella guerra, in cui gli eserciti dei due Imperi, quello russo e quello giapponese, si affrontano a Mukden appunto, in Manciuria, in una delle battaglie che in qualche modo prefigura scenario della prima guerra mondiale nel duro confronto bellico

1906, voll. 4; L. Dal Verme, *La guerra nell'Estremo Oriente, 1904-1906*, Milano 1906; V. Carpi, *La guerra russo-giapponese*, Torino 1907; C. Benelli, «La II e III squadra russa del Baltico a Tsuscima», in *Memorie Storiche Militari*, Ufficio Storico del Corpo di Stato Maggiore, VII, 1913, I, pp. 199-228; V. Degli Uberti, *Nei mari dell'Estremo Oriente. La guerra navale russogiapponese 1904-1905*, Milano 1942; G. Ducci, *L'azione della marina giapponese nella guerra russo-giapponese*, Roma 1938.

- 6 A. N. Kuropatkin, *Memorie del generale Kuropatkin*, (trad. ital. del tenente Natale Pentimalli), Milano 1910. Il tenente italiano tradusse anche la risposta del conte Sergej Iulevjch Witte al generale in merito alla guerra. E. Martinov, *Sfortunata esperienza nella guerra in Manciuria*, (trad. it. di L. Cicambelli, Viterbo 1914). Quest'ultimo era uno dei più giovani generali dell'esercito russo che dopo la guerra con il Giappone viene nominato capo dell'Ufficio Storico dell'esercito russo e attraverso numerosi saggi esamina attentamente le carenze e le disfunzioni dell'organizzazione militare zarista.
- 7 B. Civalieri - A. Cavaciocchi, *La guerra tra la Russia e il Giappone (1904-1905)*, Ufficio storico del Corpo di Stato Maggiore, Roma 1908, voll. 2.
- 8 Sempre su questo punto, oltre alle relazioni ufficiali, cfr. A. Cheradame, *Le monde et la guerre russo-japonaise*, Paris 1906; R. Spear, *Report on the Russian Medical and Sanitary Features of the Russo-Japanese War to the Surgeon General V.S. Navy*, Washington 1906; J. Hamilton, *Impressioni sulla guerra russo-giapponese dal taccuino di un addetto militare*, trad. it., Roma 1906.

tra Russia e Giappone⁹. Il *Diario di Campagna* di Camperio al quale qui si fa riferimento – una sorta di brogliaccio che costituisce il canovaccio del volume poi pubblicato a Milano – si differenzia dall'altra sua opera pubblicata a Milano per la prevalenza di considerazioni essenzialmente tecniche sull'andamento della campagna e sull'organizzazione militare russa¹⁰. Quest'ultima presenta, a giudizio dell'ufficiale italiano, lacune macroscopiche, soprattutto per quanto riguarda l'organizzazione logistica e la disciplina. Da tali osservazioni nasce la sua ammirazione per l'impianto strutturale della macchina da guerra giapponese, pervasa da uno stile più moderno nei rapporti tra ufficiali e soldati, con militari efficienti e perfettamente addestrati ai propri compiti. Non a caso numerosa è la presenza degli addetti militari (25, oltre sei addetti navali) e degli altri osservatori stranieri *in loco* sia dalla parte russa che da quella giapponese. Gli avvenimenti della guerra combattuta dal Giappone contro la Russia che avevano suscitato l'interesse degli osservatori coevi, non può non coinvolgere anche la storiografia specializzata che infatti, spesso in maniera efficace, analizza quel tema e quel periodo sia in ordine alle cause che per quanto attiene agli effetti, sul piano interno come su quello internazionale. Negli anni Sessanta-Settanta del Novecento, gli storici stranieri A. Malozemoff, H. Conroy, S. Okamoto e altri si soffermano sulla politica militare della Russia e sul conflitto col Giappone focalizzando i diversi momenti, a Port Arthur, a Mukden, a Tsushima, al tempo stesso critici e decisivi per le sorti di quella guerra, di movimento e di posizione, giocata nelle grandi battaglie navali¹¹. Negli stessi anni una parte della storiografia italiana, occupandosi del periodo compreso tra la rivoluzione del febbraio 1917 (e la presa del potere da parte dei bolscevichi in Russia) e la scissione del Partito socialista italiano del 1921, aveva ricostruito le fasi del dibattito interno sorto in seno all'area socialista, considerando i primi contatti politici e commerciali tra la Russia post-rivoluzionaria e l'Italia. Qualche autore si era concentrato in particolare sull'opinione pubblica italiana e sugli organi che quell'opinione aveva contribuito a formare, e ancora tra gli anni Ottanta e il Duemila, con rinnovato interesse, altri autori riprendono il tema mettendo in luce specialmente l'inutilità di quel conflitto, in realtà volu-

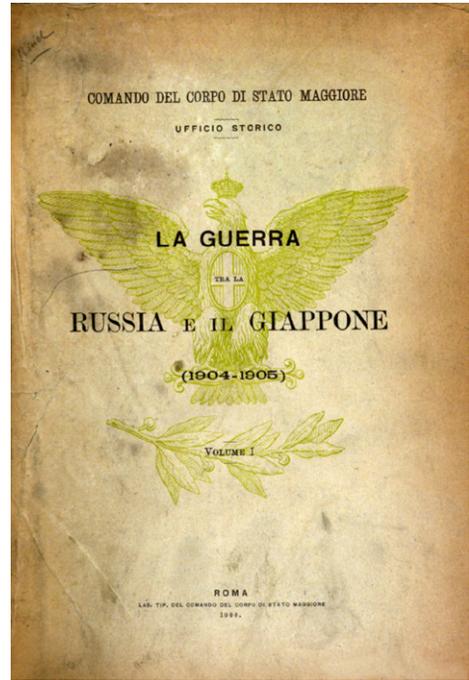
9 Barzini ricorda: «solo, acquartierato in una casupola cinese, vestito di pelli come un esploratore polare in vacanza, un po' cuoco, un po' stalliere, un po' fotografo, fiancheggiato da un interprete che non capiva se non la sua lingua nativa, e da un servo cinese che mi rubava il pranzo dalla pentola con il pretesto di mantenere il fuoco acceso» (*La battaglia di Mukden*, cit.).

10 Stato Maggiore Esercito, Archivio Ufficio Storico, *Studi particolari*, buste 190-196.

11 A. Malozemoff, *Russian Far Eastern Policy, 1881-1905, with Special Emphasis on the Causes of the Russo-Japanese War*, Berkeley 1958; H. Conroy, *The Japanese Seizure of Korea: 1868-1910*, Philadelphia 1960; S. Andolenko, *Storia dell'esercito russo*, trad. it., Firenze 1969; S. Okamoto, *The Japanese Oligarchy and the Russo-Japanese War*, New York-London 1970.

to più per motivi interni che per ragioni propriamente espansionistiche.

Si palesavano infatti i prodromi della rivoluzione e gruppi di plutocrati esercitavano la loro pressione sullo zar spingendolo allo scontro col Giappone col quale si misurava, sostanzialmente, per la *leadership* nell'area del Pacifico. Al di là delle sue implicazioni specifiche sul piano militare e politico, la guerra russo-giapponese assume dunque un peso ulteriore in quanto influisce indirettamente anche sulle ragioni che portano alla rivoluzione russa: lo smacco subito in Manciuria e la guerra lontana e non troppo sentita accentuano la crisi interna sulla quale si inscrivono l'insurrezione contadina, l'azione del proletariato urbano, gli scioperi generali, l'ammutinamento dei militari sia nella flotta che nell'esercito. Dopo che il Congresso di Berlino del 1878 aveva definitivamente sbarrato la strada alla penetrazione russa nei Balcani verso Costantinopoli, la politica estera zarista si era volta a est, verso l'Oceano Pacifico, motivata anche dagli interessi economici personali della dinastia dei Romanov e dei capitalisti occidentali a essa legati attraverso la *Banca russo-cinese*, sorta nel 1895 a San Pietroburgo con capitali francesi, che aveva effettuato prestiti alla Cina. L'espansione della Russia in Asia tuttavia, non era una novità del Novecento. Iniziata già a partire dalla seconda metà del XVI secolo, con la sottomissione dei regni tartari di Kazan e di Astrakan e con l'occupazione della Siberia occidentale, si era poi arrestata nella seconda metà del secolo XVII grazie al trattato di Nerčinsk (1668) concluso con i mancesi, sul bacino dell'Amur. Da quel momento, e per un lungo periodo, la Russia aveva guardato a ovest, verso Costantinopoli, e aveva ripreso la sua attività in Estremo Oriente all'inizio del XIX secolo, quando aveva cercato di ottenere dalla Cina la libera navigazione sul fiume Amur (1805). Il rifiuto cinese e il tentativo di ottenere con forza ciò che non aveva raggiunto attraverso i negoziati, la porta fatalmente a incrociare gli interessi del Giappone ostacolando la sua espansione in Asia, e in particolare in Corea (cominciata già nei secoli precedenti). Nel 1807 occupa le isole Curili, stabilendovi proprie colonie; nel 1851 fonda la città di Nicolajevsk e nel 1853 stabilisce una base militare sulla costa occidentale dell'isola di Sakhalin. In seguito, durante la guer-



ra di Crimea, incurante delle proteste cinesi, con flottiglie di barche armate si impossessa di numerose basi militari lungo la costa settentrionale dell'Amur. Nel 1858, mentre la Cina è impegnata a reprimere la rivolta dei Taiping, ad Aigun, la Russia riesce a concludere un trattato con cui la Cina le cede tutto il territorio a nord dell'Amur. Due anni più tardi, approfittando della presenza delle truppe anglofrancesi a Pechino, ottiene tutta la costa mancese tra l'Ussuri e il mare. Successivamente, con la costruzione della Transiberiana, progettata nel 1887 e iniziata nel 1891, accentua la sua presenza e chiede di poter attraversare la Manciuria settentrionale - dominio cinese - dal momento che il percorso originario per raggiungere Vladivostok lungo l'Amur si rivela troppo dispendioso e dunque sfavorevole. La compagnia costruttrice viene quindi autorizzata a tenere reparti militari a protezione della linea e delle stazioni ferroviarie, in modo che di fatto la Manciuria settentrionale viene occupata militarmente dalla Russia (1896). Nel corso degli stessi anni, intanto, lo zar ha anche provveduto a rafforzare le proprie posizioni militari sulle coste del Pacifico, sia fortificando ulteriormente Vladivostok sia creando basi militari sulla costa mancese, ammassando armi, munizioni e soldati lungo il fiume Amur. Inoltre, poiché Vladivostok è un porto di scarsa utilità nei lunghi mesi invernali mentre i porti della Manciuria sono meno vulnerabili al maltempo e si trovano, per di più, sull'attiva via commerciale per Pechino, il tracciato della ferrovia viene modificato dopo aver ottenuto dalla Cina la concessione di Port Arthur e di Ta-lien-van (Dalnij). Port Arthur - che era già una fortezza - nelle intenzioni dei russi, sarebbe dovuta divenire la base inespugnabile della flotta nel Pacifico, mentre Ta-lien-van diventa immediatamente un porto commerciale grazie all'investimento di 16 milioni di rubli-oro con cui il ministro Witte riesce a fare espandere l'industria russa. In tal modo la Russia comincia a interessarsi sempre di più alla Corea, sulla quale aveva già un'influenza - condivisa sin dal 1895 col Giappone - e dove aveva ottenuto una concessione forestale nella valle dello Yalu. E di fatto proprio la Corea diventa la causa immediata della guerra. Il suo vassallaggio nei confronti della Cina aveva origini lontanissime, poi alla conclusione del XVI secolo, con la fine delle lotte intestine e il rafforzamento dell'autorità centrale (1592) in Giappone, era stata invasa dal generale Hideyoshi. Dopo sei anni di lotte, nel corso dei quali i coreani coinvolgono la Cina chiedendo il suo aiuto, il Giappone giunge a un accordo secondo il quale la Corea avrebbe pagato un tributo annuo a Pechino e a Tokyo. Nel tempo, in realtà l'intesa si riduce a una mera formalità, ma comunque costituisce un precedente storico in base al quale nel XIX secolo il Giappone, nella sua fase di crescita economico-commerciale industriale torna a far valere i propri diritti e impone alla l'apertura dei porti di Fusan, di Gensan e di Chemulpo. Tra il 1876 e il 1882 i giapponesi si assicurano così il monopolio del commercio coreano, impiantando stabilimenti, magazzini e basi militari e suscitando la reazione dei cinesi che ve-

devano con timore l'affermazione sempre più consistente della presenza nipponica sul continente. L'inevitabile guerra, scoppiata nel 1894, si conclude negativamente per la Cina, la cui flotta viene distrutta dai giapponesi che intanto occupano il Liaodong, Formosa e altre importanti posizioni militari. Il trattato di pace dell'aprile 1895, concluso tra la Cina e il Giappone, riconosce l'assoluta indipendenza della Corea, mentre la Cina cede al Giappone la provincia di Liaodong (comprendente Port Arthur e Ta-lien-van) e l'isola di Formosa nonché la libertà di navigazione, di commercio e di esercizio di industria ai sudditi giapponesi in Cina. Il trattato, benché ratificato dai due imperatori, viene però vanificato dall'intervento di Russia, Germania e Francia che costringono il Giappone a restituire alla Cina la penisola di Liaodong (trattato di Pechino del novembre 1895). Con tutta evidenza tali avvenimenti aggravano la preesistente rivalità russo-giapponese per il predominio in Asia. Le autorità giapponesi, dopo la guerra, mettono a punto un programma di sviluppo inteso a incoraggiare l'industria, il commercio e l'agricoltura attraverso il potenziamento della rete ferroviaria interna (più in generale delle comunicazioni) e del sistema scolastico, prevedendo, anche nell'ambito della finanza pubblica, un considerevole aumento delle spese destinate a potenziare la flotta e l'esercito. Gli effetti positivi di questo programma, che fa del Giappone nazione industriale, unitamente all'incremento demografico (500 mila unità annue nel periodo 1894-1903) motivano ancor più le spinte espansionistiche verso la Corea¹². La Russia e il Giappone avevano precedentemente concluso una convenzione (Tokio 1898) che riconosceva definitivamente l'indipendenza della Corea, obbligandosi reciprocamente ad astenersi da ogni ingerenza negli affari interni di quella regione. La Russia, però, approfittando della concessione forestale di far legna nella valle dello Yalu che aveva ottenuta nel 1895 dal re di Corea, Yi Myeong Bok (1863- 1897), invia lungo il fiume un gran numero di cinesi della Mancuria scortati da reparti militari che avevano il compito ufficiale di difenderli dai briganti mancesi che infestavano la zona. Contemporaneamente acquista terre per alloggiare i soldati, costruisce basi fortificate sulla foce dello Yalu e, nonostante le proteste dei coreani, arbitrariamente estende la sua occupazione ai territori posti al di fuori dei limiti della concessione. È a questo punto che il Giappone insorge contro quella che si dimostrava sempre più una manovra messa in atto per occupare l'intera Corea, mettendo in luce i propri diritti sulla Corea stessa. Così nel 1903 il governo del *mikado*, affidandosi all'azione della diplomazia e per il tramite del suo ambasciatore a Pietroburgo, il barone Kurino avvia delle trattative con la Russia nel tentativo di moderare le sue espansionisti-

12 Da 41.81.3.000 abitanti nel 1894 il Giappone passò a 46.732.000 nel 1903 con una densità media di 115 abitanti per chilometro quadrato (nelle pianure di 300). L'esercito fu portato a 145.000 uomini che potevano salire a 520.000 in caso di guerra. La flotta fu portata a 67 navi di linea, Il cacciatorpediniere e 115 torpediniere.

che per raggiungere un accordo globale in merito alla sfera di influenza sull'Estremo Oriente dove convergevano gli interessi di entrambe le nazioni. Avendo la Russia accettato di giungere a un accordo, nell'agosto del 1903 il Giappone presenta un progetto di trattato in cui da una parte riconosce i diritti della Russia sulla ferrovia in Manciuria, dall'altra chiede il protettorato sulla Corea. Di contro, il 3 ottobre, il governo zarista propone al *mikado* la dichiarazione di non-interesse sulla Manciuria in cambio del riconoscimento formale del protettorato sulla Corea. In tal modo la regione sarebbe stata smilitarizzata e lungo il 39° parallelo si sarebbe creata una zona neutrale. Ma il Giappone risponde presentando alcune modificazioni, intanto rifiutando la richiesta sulla Manciuria e proponendo invece di stabilire la zona neutra per un'estensione di 50 chilometri lungo il confine coreano. Le rispettive posizioni, già estremamente divergenti, divengono a questo punto inconciliabili, a causa della proposta del governo zarista di escludere la Manciuria dalle trattative e di circoscriverle esclusivamente alla Corea. Tale ipotesi non era assolutamente praticabile per il Giappone e, dopo un ulteriore scambio di proposte tra le due parti che protraggono ulteriormente le trattative senza che i governi riescano a mettersi d'accordo, nel febbraio del 1904 il governo giapponese rompe le relazioni diplomatiche e dà inizio alle ostilità. Il Giappone, d'altra parte, non avrebbe mai potuto accettare le condizioni poste dalla Russia in quanto in Manciuria aveva interessi ormai stratificati dai lunghi anni di attività: venticinquemila giapponesi vi risiedevano stabilmente avevano colà imprese industriali e commerciali; il 90% flottiglia commerciale attraccava nei porti coreani; le ferrovie erano di costruzione nipponica così come l'organizzazione e il funzionamento del sistema postale. La guerra segna un punto di non ritorno nella crisi fra i due Stati per il predominio sulla Manciuria e sulla Corea in cui si sommano cause remote e ragioni contingenti che portano inesorabilmente all'esplosione del conflitto dovuto al tempo stesso allo sviluppo del Giappone e all'espansionismo zarista. *La trasformazione del Giappone*. Secondo l'opinione prevalente, i giapponesi etnicamente appartengono alla famiglia uralo-altaica, sono cioè della stessa razza dei russi, degli ungheresi, dei turchi, dei mongoli e dei coreani. Provenienti dalla Corea e stabilitisi sulle coste del Giappone occidentale con un seguito di incursioni (come nel medioevo i Normanni sulle coste dell'Europa continentale), s'impadroniscono poco alla volta del paese venendo a contatto con la civiltà cinese attraverso la mediazione dei coreani che (a causa delle frequenti incursioni) mettono comunque in contatto il rozzo Giappone con la più evoluta Cina. Il buddismo cinese è uno dei principali veicoli di trasmissione grazie al quale la civiltà cinese si trapianta in Giappone. Divulgatosi il buddismo, i giapponesi imparano la scrittura cinese innanzi tutto per leggere i libri sacri, poi passano alle opere scientifiche di etica e di diritto, quindi assorbono il senso dell'arte e sviluppano le manifatture, infine danno forma civile e ammini-

strativa allo Stato per mezzo di un corpo di leggi. La trasformazione non è solo apparente ma reale e profonda e le istituzioni giapponesi, una volta assorbiti gli influssi dalla Cina vivono di vita propria creando una civiltà originale. Rimanendo immutato in Giappone il principio dell'eredità, però, le cariche pubbliche non vengono concesse individualmente - come in Cina - ma continuano a essere accordate alle famiglie come titoli trasmissibili. Invece del mandarinato, dunque, si afferma il feudalesimo e le funzioni civili vengono separate da quelle militari (come in Cina), con la conseguenza che accanto ai nobili civili o *cugè* (discendenti dai rami collaterali della famiglia imperiale), si affermano i nobili militari, *daimyo*, attorno ai quali si raggruppa una casta di guerrieri, i *samurai*, completamente distinta dal resto della popolazione. Il potere militare guadagna ben presto il predominio su quello civile (anche a causa delle frequenti lotte contro gli Ainu) e dunque il feudalismo ha radici sempre più forti, assumendo una forma analoga a quella del feudalesimo europeo - salvo la differenza che al vertice non c'è il sovrano, ma lo *shogun*, o generale, incaricato dal *mikado* di governare il paese. Il consolidamento del feudalismo è anche favorito dalla natura del paese, diviso in vallate e pianure poco estese, separate da alte montagne. Durante questa prima fase il Giappone deve lottare per la propria indipendenza, minacciata dall'imperatore mongolo Kublai Khan che pensa di conquistarlo su pressione del re di Corea. Nel 1281 un'armata mongolo-coreana, di circa 100.000 uomini, muove con le sue navi verso il Giappone, ma colta da una terribile tempesta viene completamente distrutta, chi riesce a sfuggire al naufragio viene fatto prigioniero oppure ucciso dai giapponesi. Lo spirito guerriero, malgrado il lungo isolamento, è una costante che torna utile ma che immerge il paese uno stato di anarchia che ha fine soltanto nel XVI secolo. In quel momento, grazie all'azione di tre capi militari (Nobunaga, Yeyasu, Hideyoshi) la feudalità viene repressa e si afferma il potere centrale, in tal modo, dieci secoli dopo l'influenza della Cina, il Giappone dà il via a un'altra trasformazione, di carattere specialmente religioso, soffocata però dal governo. Verso la metà del Cinquecento, quando i portoghesi sulla scia della loro politica coloniale entrano in contatto con il Giappone, vengono ben accolti, i giapponesi amano le novità e dunque favoriscono gli scambi e acquistano merci occidentali - specialmente le armi da fuoco con le quali armano le loro truppe - accolgono anche la religione cristiana che fa numerosi proseliti. Introducono nuove colture, come quella del tabacco, costruiscono navi secondo l'uso europeo, concedono agli stranieri di viaggiare nel paese. Sono tutti elementi che permettono la completa trasformazione del Giappone in senso occidentale, ma con il passaggio dall'anarchia feudale alla dittatura militare le cose cambiano. I capi militari Hideyoshi e Yeyasu, intenzionati a fondare un sistema di governo durevole, considerano la propaganda dei missionari come un pericolo in grado di scatenare torbidi interni e guerre di religione; credono che anche i mercanti, come

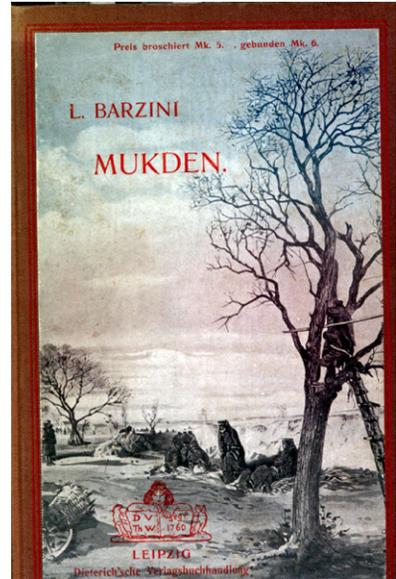
i missionari, siano precursori di flotte e di eserciti con cui l'Occidente prepara la conquista del Giappone, prima morale e poi militare. Danno inizio così a dure persecuzioni contro il cristianesimo, impongono restrizioni ai rapporti con gli stranieri e finiscono con il chiudere il paese ermeticamente, lasciandolo aperto solo al commercio dei cinesi e degli olandesi. Il Giappone allora per due secoli rimane isolato immobile dal punto di vista politico, sociale e morale, anche se cominciano a maturare situazioni interne che comunque sconvolgono gli equilibri. All'inizio del XIX secolo, l'istituzione politica dello *shogunato* perde ogni prestigio e suscita il malcontento popolare per le forti tasse che impone dovendo supportare il vecchio sistema feudale, dal porto di Nagasaki arrivano comunque libri e idee di progresso divulgate da quanti chiedono un significativo processo di riforme. Quando il paese riprende i contatti con le potenze occidentali, siamo ormai nell'Ottocento. La politica commerciale degli Stati Uniti e la scoperta dell'oro in California danno nuovo slancio agli affari con l'Estremo Oriente, gli americani hanno bisogno di "aprire" il mercato del Giappone e lo minacciano con una squadra ancorata vicino a Edo. A questo punto i giapponesi sono costretti ad aprire alcuni dei loro porti ai traffici con gli Stati Uniti e a fare analoghe concessioni anche all'Inghilterra, alla Russia, all'Olanda. Ma le nuove regole imposte dalle potenze occidentali non fanno che aumentare l'atteggiamento xenofobo dei giapponesi, in special modo da parte dei militari. Popolo e soldati protestano contro lo *shogun* e insorgono contro di esso al grido di "morte agli stranieri" invocando l'intervento del *mikado*. La corte si pone alla testa dell'agitazione e si serve della ribellione per abbattere lo *shogunato*, i veri capi del movimento sono i ministri e gli intendenti dei grandi signori. Intanto le continue sommosse provocano l'intervento delle Potenze, all'interno si creano divergenze tra quanti si arroccano su posizioni di chiusura conservatrici e quanti invece credono che aprire all'Occidente sia necessario per avviare le riforme e condurre il Giappone al livello degli altri paesi. Ministri e alti funzionari comprendono che non basta imitare gli Stati europei ma che bisogna introdurre complessivamente il pensiero e la civiltà occidentale. Soppressi il feudalesimo e i privilegi dei nobili e dei guerrieri, si passa alla costituzione di un governo sotto l'autorità assoluta del *mikado*, si introducono le arti, le scienze e le industrie europee. Il prestigio dell'imperatore copre il loro operato e fa accettare le riforme senza gravi reazioni malgrado esse tocchino gli interessi dei feudatari e dei militari. In breve tempo le istituzioni militari, amministrative, finanziarie, politiche e il modo di produrre si modellano all'uso europeo e infine, nel 1889, sedate le insurrezioni che erano state la naturale conseguenza di così "repentini" mutamenti, viene adottato il regime parlamentare e promulgata la costituzione su modello europeo - e specialmente tedesco -. Contemporaneamente, per facilitare la diffusione del pensiero occidentale, il governo del *mikado* trasforma il sistema dell'istruzione - limitato alla morale

pratica del confucianesimo e a qualche studio storico o letterario - e istituisce delle nuove scuole con programmi e insegnamenti che ricalcano le modalità europee. Cerca anche di stimolare lo sviluppo di industrie e del commercio dando l'avvio a una rete strutturale, con ferrovie e linee marittime, poste e telegrafi¹³. In tale ambito rientra naturalmente anche il settore militare, che viene modellato sugli eserciti e sulle flotte europee e arricchito con istruttori stranieri, con armi e navi fornite dall'industria occidentale. In breve tempo si formano truppe numerose e bene addestrate, tanto che nel 1893, cioè alla vigilia della guerra contro la Cina, l'esercito giapponese, reclutato secondo i metodi degli eserciti continentali, contava circa 70.000 uomini che in caso di guerra potevano arrivare a 270.000. Via via molti giovani appartenenti alla nobiltà e alla borghesia cominciano a studiare in Europa e, al ritorno, riportano libri e giornali europei che opportunamente tradotti riescono a divulgare a un pubblico più ampio le conoscenze acquisite. Vengono anche impiantati osservatori, musei e gabinetti scientifici. Il commercio con l'estero si avvia verso uno straordinario sviluppo, vengono messe a coltura nuove terre e aumenta il loro rendimento medio, come pure la produzione del tè e quella della seta. Analoghi progressi si registrano nel campo dell'industria estrattiva: carbone, oro, stagno e rame moltiplicano di tre volte il loro rendimento dopo il 1882, lo zolfo di sei, il petrolio di dieci. Le produzioni locali, benché ancora di bassa qualità rispetto ai prodotti stranieri, bastano comunque per l'uso interno e cominciano ad alimentare il commercio con l'estero, specialmente con la Corea. Dal 1883 al 1893 l'incremento demografico è significativo, come importante è l'influenza europea, in particolare inglese, giapponesi impararono a conoscere l'Europa attraverso le idee e i sentimenti degli inglesi dei quali imparano lingua e trovano un'ulteriore nota comune nell'avversione per i Russi. Insomma, in breve tempo il Giappone realizza un programma di riforme che lo porta alla modernizzazione delle sue strutture avvicinandolo ai paesi europei. Il Giappone così rafforzato, rivolge la propria attenzione ai territori vicini, in particolare la Corea Stato indipendente ma tributario della Cina. Le mire espansionistiche del Giappone portano alla guerra cino-giapponese (1894-1895) dalla quale il paese esce rafforzato, tanto da suscitare la preoccupazione delle potenze occidentali. La Corea in realtà, come si è visto, è il campo della lotta tra Giappone Russia. *La guerra*. Nella notte tra l'8 e il 9 febbraio, torpediniere nipponiche at-

13 Il paese, che prima del 1872 era del tutto privo di ferrovie, nel 1893 aveva già in esercizio oltre 3000 km. Di strade ferrate; la rete telegrafica aveva raggiunto uno sviluppo di circa 15.000 km. e gli abitanti ne apprezzano subito l'utilità, tanto che nell'anno 1893-1894 vengono spediti oltre seimila telegrammi. Il servizio postale, organizzato all'europea, funzionava in modo a soddisfare pienamente perfino gli occidentali. Un centinaio di scialuppe a vapore e più di un migliaio di velieri di forma giapponese erano stati messi in circolazione sui fiumi, sui canali e sui laghi.

taccano senza alcun preavviso la squadra navale russa dell'ammiraglio Stark ancorata a Port Arthur. L'azione coglie di sorpresa la Russia, la cui forza in Manciuria, all'epoca, è costituita solo da centomila uomini, del tutto insufficienti rispetto ai trecentomila che sarebbero stati necessari secondo la valutazione del generale Kuropatkin: la flotta, seppure più forte, è dispersa nei numerosi porti, nessuna preparazione era stata approntata; tre navi russe vengono affondate e le altre restano bloccate a Port Arthur. Tra febbraio e aprile le armate giapponesi occupano la Corea e si spingono verso la Manciuria, mentre in aprile il nuovo comandante della Squadra, l'ammiraglio Makarov, nel tentativo di forzare il blocco, affonda con la propria nave. In maggio, le forze russe si oppongono inutilmente all'avanzata giapponese verso la Manciuria, mentre nella parte meridionale della stessa regione le truppe nipponiche effettuano numerosi sbarchi, occupando la linea ferroviaria tra Port Arthur e la Russia e impossessandosi di Dalnij che diventa una efficace e preziosa base per l'assedio di Port Arthur. Sul piano qualitativo i giapponesi sono decisamente superiori, anche perché la Russia impiega "riservisti", del tutto impreparati persino all'uso delle nuove armi in dotazione. Attestatosi a Liaoyang, il generale Kuropatkin fa approntare un campo fortificato dove viene attaccato per due giorni consecutivi, senza successo, dalle truppe avversarie fino a quando, il terzo giorno, un'armata giapponese riesce a portarsi alle spalle di Kuropatkin. Questi, per non rimanere accerchiato, ordina la ritirata verso nord e si attesta a Mukden, capitale della Manciuria, lasciando in mano giapponese gli ingenti quantitativi di rifornimenti concentrati a Liaoyang. Intanto la piazzaforte di Port Arthur sostiene un duro assedio e per mesi respinge gli attacchi della pur validissima 3a Armata nipponica del generale Nogi. È questa resistenza - scrive il generale Andolenko nella sua *Storia dell'Esercito russo* - il primo vero successo delle forze armate zariste. Il 2 gennaio 1905, dopo 328 giorni di epica resistenza che aveva profondamente commosso l'opinione pubblica mondiale, pur condizionata in senso antirusso dalla propaganda inglese e statunitense, Port Arthur è costretta alla resa. Il 15 ottobre 1904 una nuova Squadra dell'Estremo Oriente, costituita con altre navi a Kronstadt, prende il mare al comando dell'ammiraglio Rojastvensky e circumnaviga l'Africa, giungendo in vista delle coste coreane nella primavera del 1905, oltre quattro mesi dopo la capitolazione di Port Arthur. Tenta quindi di raggiungere Vladivostok, ma affrontata nello stretto di Tsushima dalla flotta nipponica dell'ammiraglio Togo, viene distrutta nella battaglia del 27 e 28 maggio. Attraverso il modesto canale di rifornimenti costituito dalla ferrovia transiberiana, le forze terrestri del generale Kuropatkin finalmente raggiungono la necessaria consistenza e si preparano ad affrontare i giapponesi in condizioni di parità, ma le sconfitte subite e ancor più i tentativi rivoluzionari all'interno minano la saldezza morale del popolo. Approfittando di questa situazione di crisi, gli Stati Uniti d'America impongono la propria mediazione e il trattato di pace

viene firmato il 5 settembre 1905 a Portsmouth. La Russia rinuncia alle proprie pretese sulla Manciuria e abbandona gran parte dell'isola Sakhalin. Su tali questioni, per il periodo considerato, di sicuro interesse il carteggio dell'addetto militare italiano a Pietroburgo, colonnello Paolo Ruggeri Laderchi dal quale sono tratti i documenti che seguono. Nominato sottotenente di artiglieria, nel 1880, dopo aver frequentato la Scuola di Guerra, Ruggeri entra nel Corpo di Stato Maggiore e nel 1896 viene nominato addetto militare a Costantinopoli dove ben presto si guadagna una medaglia d'argento al valor militare per aver sedato un tumulto di gendarmi turchi a La Canea. Addetto militare in Russia dal 1901 al 1909, nel 1907 promosso colonnello e nominato aiutante di campo del re¹⁴, segue con attenzio-



ne lo svolgersi degli avvenimenti in Russia segnalando puntualmente le notizie relative alle forze belligeranti. Rileva più volte l'inadeguatezza dell'organizzazione militare zarista e riferisce dei primi movimenti insurrezionali che preludono a quello che sarebbe stato l'inevitabile insuccesso russo. Il *Diario di Campagna* di Filippo Camperio, invece, si compone di 17 volumi per un totale di oltre quattromila pagine manoscritte. Redatto sotto la forma di diario quotidiano, è corredato da numerose carte, fotografie e schemi delle operazioni e dei documenti ricevuti direttamente dagli ufficiali russi. Camperio, comandante del forte italiano a Shanhai-kuan, nel febbraio del 1904 riceve l'ordine di seguire le operazioni in Manciuria come osservatore militare dell'ammiraglio Grenet al comando della divisione oceanica italiana¹⁵. Presentatosi alla Legazione italiana a Pechino

14 P. Ruggeri Laderchi (Bergamo 1862 - Sanremo 1940). Al ritorno da Pietroburgo nel 1909 comanda il 5° fanteria e durante la guerra italo-turca è addetto agli ufficiali stranieri. Maggiore generale nel 1912, comanda la Brigata *Basilicata* e partecipa alla grande guerra come capo di S. M. dell'Armata. Nel 1916 comanda l'VIII Corpo d'armata e nel 1917 viene inviato in Russia quale rappresentante militare italiano alla conferenza interalleata del febbraio. Il carteggio è in Archivio Ufficio Storico SME, *Addetti Militari, Carteggio con l'addetto militare a Pietroburgo*, buste 43-46.

15 Camperio giunge nell'agosto del 1903 a bordo della nave *Piemonte* per presiedere il forte (che era stato occupato dagli italiani durante la rivolta dei "boxer") e si trova dunque in Cina quando scoppia la guerra per la conquista della Manciuria. È l'unico osservatore italiano del conflitto e compila un diario dettagliato delle operazioni militari per incarico del Ministero della Marina.

il 12 aprile 1904, entra in Manciuria con l'ordine esplicito di mantenere aggiornato il diario di campagna ("se io, nella mia qualità ufficiale di marina, non ho potuto disimpegnare convenientemente la missione che mi fu affidata, mi vanto però di essermi procurato questo documento e di metterlo alla disposizione di chi può trarne gli insegnamenti della guerra terrestre moderna") e su di lui i giudizi sono largamente positivi, tanto che lo stesso Ruggeri Laderchi in una lettera al comandante del Corpo di Stato Maggiore nell'aprile 1905 scrive: "non pochi ufficiali russi od appartenenti alle missioni estere, reduci dalla Manciuria, coi quali ebbi l'occasione d'intrattenermi, mi dissero che egli aveva saputo guadagnarsi sul teatro di guerra la simpatia e la stima di tutti i colleghi dimostrandosi ufficiale colto, di criterio, ardito, di buon carattere e concorrendo così a tenere alto all'estero e in circostanze difficili il buon nome dell'ufficiale italiano"¹⁶. Sul teatro di guerra, al seguito delle truppe russe, sono anche presenti numerosi ufficiali stranieri, cinque per l'Inghilterra, quattro per la Francia e la Germania, nove per gli Stati Uniti d'America, tre per la Spagna, la Svizzera e la Danimarca, due per la Romania, l'Argentina e la Svezia, uno per l'Italia, la Bulgaria, il Cile e la Norvegia. L'attenzione è davvero grande! Ma non tutti sono d'accordo sull'intervento militare, infatti mentre si svolge il conflitto che avrebbe portato alla (inaspettata) vittoria del Giappone segnando la parabola discendente dei Romanov, ben presto cancellati dalla storia, Tolstoj scrive *Ricredetevi*, un testo dai toni fortemente critici nei confronti della guerra: "di nuovo la guerra... le persone istruite non possono non essere a conoscenza di quel che è stato scritto, e si scrive, ed è stato detto e si dice di tutta la crudeltà, l'inutilità, l'insensatezza della guerra, per tacere poi della legge cristiana e anche a voler tacere qui della conferenza dell'Aja che suscitò a suo tempo un encomio universale, e di tutti i libri, gli opuscoli, e gli articoli di giornale, e i discorsi che han trattato della possibilità di risolvere i contrasti internazionali mediante i tribunali internazionali, tutte le persone istruite non possono non sapere che questo universale armamento degli Stati l'un contro l'altro dovrà inevitabilmente condurli tutti a guerre senza fine o a una totale bancarotta, o all'una e all'altra cosa insieme".

16 Id., *Al comandante del Corpo di Stato Maggiore, Tenente di vascello signor Camperio*, Pietroburgo 6 aprile- 27 marzo 1905, prot. n. 30, AUS-SME, *Addetti Militari*, busta 44.

Garibaldi a Tsushima

di Alessandro Mazzetti

A d un secolo di distanza, in una prospettiva di ‘storia globale’, la guerra russo-giapponese appare veramente la «world war zero»¹, e l’inesco forse decisivo del 1914². Benché fondata sull’alleanza anglo-giapponese del 1902³, la guerra non fu voluta dal governo Balfour, attento soprattutto agli equilibri strategici tanto da ipotizzare un’adesione inglese alla Triplice, e un limitato appoggio inglese al Giappone si manifestò solo nel corso della guerra. Ma nondimeno giovò agli interessi inglesi proprio come se fosse stata realmente una «proxy war», al posto dello scontro diretto anglo-russo pronosticato come fatale da Mahan nell’estate 1900⁴. Tsushima infranse infatti il sogno di condominio russo-tedesco sulla Cina, congelò le aspirazioni russe sul Golfo Persico e l’Asia Centrale, innescò la finale destabilizzazione dell’impero zarista e – tra le conseguenze minori – prefigurò la scelta di campo dell’Italia nell’atteso Armageddon europeo.



1904. L’incrociatore *Kasuga* all’ancora nel Canale di Tsukumi

Gli incrociatori corazzati nipponici dell’Ansaldo e le dreadnought russe di Vittorio Cuniberti

Madama Butterfly e *L’Eroina di Port Arthur*⁵, la visita ufficiale dello zar annullata dalla piazza socialista⁶, le tavole di

- 1 David Wolff, Steven G. Marks, Bruce W. Menning, David Schimmelpenninck van der Oye, John W. Steinberg, Yokote Shinji, *The Russo-Japanese War in Global Perspective: World War Zero*, Leiden-Boston, BRILL, 2007.
- 2 Pierre Grosser, *L’histoire du monde se fait en Asie: Une autre vision du XXe siècle*, Odile Jacob, 2017.
- 3 Ian H. Nish, *The Anglo-Japanese Alliance: The Diplomacy of Two Island Empires, 1894-1907*, London, Athlone Press, 1966; Id., *The origins of the Russo-Japanese war*, London & New York, Longman, 1985 (Routledge, 2014). Yōichi Hirama, *Nichi-ei dōmei no sentaku to kokka no seisui*, Tōkyō, 2000. Phillips Payson O’Brien, *The Anglo-Japanese Alliance 1902-1920*, London, Routledge, 2002. Philip Towle, *From Ally to Enemy: Anglo-Japanese Military Relations 1900-1945*, Folkestone, Global Oriental, BRILL, 2006.
- 4 Dario Fabbri, «I tre articoli di Mahan», in *Naval History*, Q. Sism 2014, pp. 493-504.
- 5 V. qui il saggio di Viviana Castelli.
- 6 A seguito dell’interrogazione del deputato socialista Oddino Morgari (1865-1944) la Rus-

Beltrame sulla *Domenica del Corriere* e le corrispondenze di Barzini⁷ esprimono l'opinione italiana, dimentica del «pericolo giallo»⁸, rapita dalla dignità giapponese e dall'umanesimo russo e indignata della barbara repressione zarista.

Come è spesso accaduto nella politica estera italiana, anche nel 1904-05 le simpatie internazionali della Sinistra antagonista differivano più nei toni che nella sostanza da quelle del governo, che del resto in quel momento era il II Giolitti (1903-05), espressione della Sinistra storica. L'Italia, ancora triplicista, ma sempre con l'Inghilterra «a prescindere»⁹, dette infatti un contributo sostanziale alla vittoria giapponese, e non solo indirettamente, col prezioso *Manuale del Tiro* del CV Gregorio Ronca (1859-1911)¹⁰ messo in pratica da *Tōgō* a Tsushima, ma anche assecondando la triangolazione con l'Argentina di 2 moderni incrociatori Ansaldo, che – forse a torto, come oggi sostiene Hiraku Yabuki¹¹ – fu comunque creduta dalla stampa internazionale il primo supporto della Royal Navy alla Teikoku Kaigun.

Questi grandi «incrociatori corazzati» da 7.300 t, particolarmente veloci (20 nodi), armati con 2 torrette Armstrong da 203 e 254 mm e ottimi «incassatori» come si vide poi a Tsushima¹², erano nati dall'idea di Domenico Bonamico

sia prima rinviò la visita alla fine di ottobre e poi la annullò, mettendo in grave difficoltà il governo e Casa Savoia. *DDI*, Terza Serie, VII, NN. 393, 544, 548, 652, 653, 660, 703, 731, 742, 749, 756, 757, 758, 760, 762, 763, 765, 766, 767, 786. Ex-mazziniano, Morgari fu fondatore della corrente «riformista integralista» e nel 1911 iniziò con un viaggio in Estremo Oriente una intensa «diplomazia socialista» che lo vide alla conferenza di Zimmerwald e favorevole alla rivoluzione bolscevica pur restando nel PSU con Treves e Turati. Paolo Mattera, s. v., *DBI*, 76, 2012.

- 7 V. qui il saggio di Andrea Molinari.
- 8 Elena Piana, «The Yellow Peril», in *Future Wars*, Q. Sism 2016, pp. 249-271.
- 9 Mariano Gabriele, *Il potere Marittimo italiano 1861-1915*, USMM, 2017, p. 63.
- 10 Paolo Alberini e Franco Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946, Dizionario Biografico*, Roma, USMM, 2015, pp. 456-457.
- 11 Hiraku Yabuki, «Britain and the Resale of Argentine Cruisers to Japan before the Russo-Japanese War», *War in History*, 16, 2009, No. 4, pp. 425-46. L'autore critica l'opinione diffusa [The Australian Association for Maritime History, «British Assistance to the Japanese Navy during the Russo-Japanese War of 1904-5», *The Great Circle*, Vol. 2, No. 1, April 1980, pp. 44-54; Philip Towle, «Battleship Sales during the Russo-Japanese War», *Warship International*, 23, 1986, pp. 402-9; I. Gow, «The Royal Navy and Japan, 1900-1920: strategic Re-evaluation of the JIN», in Gow, J. Hiram and J. Chapman (Eds.), *The History of Anglo-Japanese Relations, 1600-2000*, III, *The Military Dimension*, Basingstoke, 2003, pp. 35-50.
- 12 V. L. Kofman, «Armored Cruiser Type Garibaldi», *Morskaya Kollektzia*, N. 3-1995. Alessandro Ronconi, «L'industria italiana e la battaglia di Tsushima», in *Tsushima-Jutland 1905-1916*, Q. Sism 2005, pp. 75-103. Mario Veronesi, «Incrociatori corazzati classe 'Garibaldi'. Le navi italiane più vendute all'estero», *Marinai d'Italia*, N. 44, aprile 2010.

(1846-1925), il «Mahan italiano»¹³, di integrare le navi da battaglia con una linea di «corsari» concepiti per l'attacco al traffico nemico, e rappresentavano un'evoluzione del primo tipo (*Vettor Pisani*) progettato nel 1892 dall'ispettore generale del genio navale Eduardo Masdea (1849-1910)¹⁴ su direttive del ministro della marina Benedetto Brin (1833-1898). Indubbiamente unità molto valide, ma il cui successo internazionale dipese meno dalle performances tecniche che da un retroscena affaristico-politico attraverso il quale il governo Crispi consentì alle ditte costruttrici (i cantieri Ansaldo di Sestri Ponente e Orlando di Livorno) di vendere all'Argentina le prime cinque unità commissionate dalla Regia Marina, rinviando così di sei anni l'ingresso nella flotta italiana delle tre unità della c. d. classe *Garibaldi* (le prime tre impostate con quel nome furono cedute all'Argentina, che in compenso intitolò all'Eroe dei Due Mondi la prima consegnata).

| I 10 incrociatori corazzati <i>Garibaldi</i> (Masdea-Brin) | | | | | |
|---|------|------|----|----------------------------|--------------------------------------|
| Ditta | Imp | Cons | P | Nome | Fato |
| ASP | 1893 | 1896 | A | <i>General Garibaldi</i> | Nave scuola. Disarmato 1931 |
| OL | 1893 | 1898 | A | <i>San Martín</i> | Ammiraglia. Radiato 1935 |
| ASP | 1896 | 1897 | AE | <i>Cristóbal Colón</i> (E) | autoaffondato 3.7.1898 Santiago Cuba |
| OL | 1896 | 1898 | A | <i>General Belgrano</i> | Radiato 1947 |
| ASP | 1896 | 1898 | A | <i>General Pueyrredón</i> | Rottamato in Giappone 1954 |
| ASP | 1898 | 1901 | I | <i>Giuseppe Garibaldi</i> | Aff. 18.7.1915 dal smg AU U-4 |
| OL | 1898 | 1901 | I | <i>Varese</i> | Radiato 1923 |
| AV | 1899 | 1902 | I | <i>Francesco Ferruccio</i> | Radiato 1930 |
| ASP | 1902 | 1904 | AJ | <i>Kasuga</i> (J) | 1920 Ausiliaria. Affondata 18.7.1945 |
| ASP | 1902 | 1904 | AJ | <i>Nisshin</i> (J) | 1920 Nave bersaglio. Radiata 1934. |
| ASP = Ansaldo Sestri Ponente. AV = Arsenale di Venezia. OL = Orlando Livorno. A = Argentina. E = Spagna. J = Giappone. P = Paese. Imp = Impostato. Cons = Consegnato. | | | | | |

13 Ezio Ferrante, «Le sconosciute teorie di Domenico Bonamico, il Mahan italiano», *Limes*, N. 1, 1993; Id., «Domenico Bonamico et la naissance de la pensée géopolitique navale italienne», in Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *Évolution de la pensée navale*, Paris, FEDN, 1995, pp. 151ss. Domenico Bonamico, *Scritti sul potere marittimo*, a cura di Ferruccio Botti, USMM, Roma, 1998. Raoul Guèze, *DBI*, 11, 1969. Alberini e Prosperini, op. cit., pp. 83-4.

14 Marco Gemignani, *DBI*, 71, 2008. Alberini e Prosperini, op. cit., pp. 337-8.

Un piemontese più scaltro dei genovesi

Tutto nacque nel luglio 1894, quando un dirigente dell'Ansaldo, l'ingegner Antonio Omati, propose alla ditta dei fratelli Giovanni e Carlo Marcello Bombrini¹⁵ di aprire una linea d'affari in Argentina, approfittando dei consigli e dell'influenza di suo cognato, il vulcanico faccendiere torinese Ferdinando Perrone (1847-1908), che dal nulla era asceso a garante del sostegno della comunità italiana in Argentina al generale Julio A. Roca (1843-1914) nel turbolento periodo (1886-1898) fra le due presidenze della Nazione ricoperte dal famoso «conquistador del desierto» patagonico. Perrone colse al volo l'occasione e, fattosi nominare dai Bombrini rappresentante dell'Ansaldo in Argentina, li convinse in dicembre ad approfittare della corsa agli armamenti navali tra Argentina e Cile (iniziata nel 1887¹⁶) per offrire a Buenos Aires i due *Garibaldi* in costruzione. I Bombrini ottennero il consenso del governo Crispi, previa restituzione degli anticipi; Perrone – con la mediazione di Roca e grazie alle tangenti pagate col denaro dell'Ansaldo – quello del governo argentino, e nel luglio 1895 l'acquisto, per 17 milioni di franchi oro, fu firmato con grande risalto mediatico, anche se poi dette luogo a polemiche per le continue modifiche richieste dalla commissione tecnica argentina (col. Martin Rivadavia) e i ritardi della Armstrong Whitworth & Co. nella consegna delle artiglierie¹⁷ fabbricate nel suo stabilimento di Pozzuoli, aperto nel 1885, che impiegava 1.341 unità. Nominato rappresentante Ansaldo per l'intero Sudamerica e il Messico, Perrone tornò in Italia per penetrare negli ambienti ministeriali romani. Nel 1896 finanzia Crispi per convincerlo a cedere all'Argentina anche altri tre *Garibaldi* in costruzione¹⁸ e superò indenne la rea-

15 Sui rapporti tra il padre Carlo Bombrini e Bixio v. qui l'articolo di Cucchi e Ilari. Carlo Bombrini aveva creato l'Ansaldo grazie ai finanziamenti erogato dalla Banca Nazionale, di cui era presidente. Alla sua morte il nuovo presidente dell'Istituto (divenuto in seguito la Banca d'Italia), Giacinto Grillo (1830-1895), fece causa agli eredi per la restituzione degli anticipi ricevuti.

16 George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone: The Argentine Military and the Boundary Dispute with Chile, 1870–1902*, Westport, CT, Praeger, 1999; Robert L. Scheina, *Latin America: A Naval History, 1810–1987*, Annapolis, MD, Naval Institute Press, 1987; Jonathan A. Grant, *Rulers, Guns, and Money: The Global Arms Trade in the Age of Imperialism*. Cambridge, MA, Harvard U. P., 2007.

17 Alle continue proteste del governo e della stampa argentina l'Ansaldo rispose (11 agosto 1896) con la rescissione del contratto e la richiesta di un risarcimento di 5 milioni di franchi oro, ma si chiarì che la responsabilità dei ritardi era attribuibile soprattutto alla ditta Armstrong, «che aveva consegnato i cannoni fuori dai termini previsti». Erminio Bagnasco e Achille Rastelli, «L'attività e la produzione cantieristica», in Giorgio Mori (cur.), *Storia dell'Ansaldo*, II, *La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, Laterza, Bari, 1995, p. 103.

18 Il primo fu però subito triangolato alla Spagna. Battezzato *Cristóbal Colón*, nel 1897 l'in-

zione dei concorrenti (Orlando e Odero) e un processo per finanziamento illecito a Crispi da cui fu assolto a Bologna nel dicembre 1898. Non solo, ma proprio in quegli anni convinse i Bombrini ad acquistare e poi a cedergli *Il Secolo XIX* e tornò in Argentina per sostenere il ritorno alla presidenza di Roca.

| Confronto fra le pre-dreadnought Armstrong Vickers cilene e gli incrociatori corazzati Ansaldo argentini | | |
|--|---|---|
| | <i>Swiftsure - Triumph</i> | <i>Kasuga - Nisshin</i> |
| Anno | 1901 | 1902 |
| dislocamento | 12.177 / 13.840 long tons | 7.628 long tons |
| dimensioni | 144,9 x 21.7 x 8.3 m | 111.73 x 18.9 x 7.32 m |
| propulsione | 2 alberi, 2 motori VTE a 4 cilindri, 8 caldaie 12.500 SHP | 2 motori VTE, 8 caldaie, 13.500 SHP |
| velocità | 19 nodi (35 km/h) | 20 nodi (37 km/h, 20 miglia) |
| autonomia | 6.210 miglia a 10 nodi (19 km/h) | 7.000 miglia a 10 nodi (19 km/h) |
| equipaggio | 729 | 600 |
| armamento | 2 torrette ciascuna con II-BL 10 inch gun Mk I-IV (254 mm) pezzi singoli: XIV-BL 7.5 inch (191 mm); XIV-QF 14-pounder Mk 1 (76,2 mm); IV-QF 6-pdr; II-tubi lanciasiluri da 450 mm | I-BL 10 inch gun Mk I-IV (<i>Kasuga</i>) IV-203/45 mm Type 41 (II <i>Kasuga</i>) Pezzi tiro rapido (XIV-152, X-76,2) VI-QF3 Hotchkiss, II-Maxim IV-Tubi lanciasiluri da 457 mm |
| corazzatura | Scafo 70/150 mm, ponte 20/40, barbetta 100/150, torre comando 150 mm | Scafo 70/150 mm, ponte 25/38 mm Barbetta, torretta, casamatta e torre comando 100/150 mm |

Il 9 gennaio 1902 Perrone ottenne da Roca la commessa di una terza coppia di *Garibaldi* al prezzo unitario di 19 milioni di franchi (755.000 sterline). Designati coi nomi dei due antagonisti politici (*Mitre* e *Roca*) e poi ribattezzati *Rivadavia* e *Mariano Moreno*, impostati entrambi a Sestri Ponente nel marzo e maggio 1902 e varati il 22 ottobre 1902 e 9 febbraio 1903, rappresentavano un'evoluzione dei precedenti basata sull'esperienza degli stessi ingegneri dell'Ansaldo. La commessa argentina suscitò viva apprensione in Cile; ne approfittò sir Edward Reed

crociatore fu inviato a Cuba nonostante che la Armstrong non avesse consegnato le torrette da 203, sostituite da sagome di legno. Così, quando dovette affrontare nella baia di Santiago la flotta americana, non poté che tentare una vana fuga, sperando nella maggiore velocità, per poi doversi autoaffondare.

(1830-1906), capo costruttore della Armstrong, che, trovandosi a Santiago per ragioni di salute, convinse la marina cilena ad ordinargli un progetto di 2 pre-dreadnought con dislocamento e armamento superiori e pari velocità dei *Garibaldi*, commissionate ai cantieri di Elswick (Armstrong) e Barrow (Vickers) coi nomi di *Constitucion* e *Libertad*.

I dividendi della sceneggiata andina e della guerra russo-giapponese

La sospensione dei crediti internazionali a causa dell'indebitamento provocata da questa ulteriore corsa al riarmo navale costrinse però i due rivali andini a un compromesso mediato dall'Inghilterra, e coi «Pactos de mayo» del 28 maggio 1902 chiusero la disputa territoriale, concordando il disarmo di metà delle flotte e la vendita degli incrociatori argentini e delle corazzate cilene. In luglio le tensioni russo-giapponesi fecero emergere Tōkyō e San Pietroburgo come possibili acquirenti delle corazzate. Da notare che le clausole contrattuali riservavano a Londra il gradimento sui trasferimenti delle corazzate ad altre potenze, e che pertanto scegliere tra Russia e Giappone era incompatibile con la linea di assoluta neutralità che secondo Yabuki Londra avrebbe osservato almeno fino all'ottobre 1904.

L'addetto navale giapponese a Berlino, CF Kantarō Suzuki (1868-1948) – il futuro ammiraglio filo-occidentale e primo ministro artefice della resa giapponese nell'agosto 1945 – che stava trattando con l'Ansaldo una commessa di artiglierie e fucili, propose al suo governo di aggiungere pure i *Garibaldi*, ma in agosto comunicò all'Ansaldo che Tōkyō non era interessata, sia perché pareva che i venti di guerra si fossero dileguati sia per l'opposizione parlamentare alle spese militari. La stessa risposta ricevette la merchant bank Antony Gibbs & Sons, incaricata dal governo cileno di vendere le corazzate. La ditta, capeggiata dall'ex-direttore della banca d'Inghilterra con due figli membri del parlamento, interessò il primo lord dell'ammiragliato, Lord Selborne (1859-1942), e il direttore della Naval Intelligence, principe Louis di Battenberg (1854-1921), ma il Cile rifiutò il prezzo di 1,5 milioni offerto dall'Inghilterra. In agosto, però, si fece avanti la Russia, tramite il tedesco Georg Grotstück, mentre la crisi russo-giapponese si riaccese a metà ottobre. Deciso a impedire l'acquisto delle corazzate cilene da parte russa, il governo inglese cercò di convincere il Giappone, facendo trapelare, il 20 novembre, che i russi avevano offerto 1.750.000. I giapponesi però si convinsero che si trattasse di una messa in scena e il 28 novembre notificarono di non essere interessati. A quel punto, anche per le pressioni dei Gibbs e del collerico e artiglieresco presidente della Armstrong, sir Andrew Noble (1831-1915) inventore della cordite¹⁹, il governo inglese si accollò *obtorto collo* l'acquisto preclusivo

19 Su iniziativa di Perrone, nel dicembre 1903 Noble aveva accettato di entrare in società con

al prezzo di 2.432.000 £. degli incrociatori, ribattezzati *Swiftsure* e *Triumph*²⁰. Repentinamente, però, il Giappone ci ripensò. Rimosso l'ostacolo del Parlamento (sciolto l'11 dicembre), Tōkyō chiese a Londra di acquistare le corazzate: comportamento giudicato incomprensibile e provocatorio dagli inglesi, che, già adirati per i soldi buttati a vantaggio delle *yellow monkeys*, rifiutarono seccamente la richiesta, adottando in gennaio una politica di «stretta neutralità» (non solo per non compromettere i rapporti con la Russia, ma anche per non spingere Berlino e Parigi ad appoggiare lo zar).

La triangolazione degli incrociatori Ansaldo al Giappone

Sistemate le corazzate cilene, Gibbs e Grotstück si avventarono sugli incrociatori argentini. Tramite il suo agente in Italia, Gibbs sondò il senatore ex-garibaldino Giulio Adamoli (1840-1926), già sottosegretario agli esteri con Crispi e futuro commissario del debito pubblico egiziano (1907-1926). Più concreto Grotstück ottenne dal governo argentino e trasmise ai russi i piani di costruzione dei *Garibaldi*. Il 23 dicembre, decisa la guerra, il ministro degli esteri giapponese Komura incaricò l'addetto navale a Londra, CV Chikakata Tamari (1853-1916), futuro viceammiraglio, di procurarsi con la massima urgenza i *Garibaldi* a 1,5 milioni, più una micagnosa commissione di 30 mila a Gibbs. Il 24 Gibbs rispose a Tamari che Grotstück ne aveva spuntate 50 mila dai russi e che erano d'accordo per firmare subito dopo le vacanze natalizie. Gibbs ci sapeva proprio fare: cucinato a dovere, Tamari drammatizzò sull'ira funesta di Londra se i *Garibaldi* fossero finiti ai russi, promise i soldi cash e, col beneplacito di Selborne, il contratto fu firmato il 30 dicembre e i due incrociatori furono acquisiti dal Giappone coi nomi *Kasuga* (nome di un grande santuario shintoista nella prefettura di Nara) e *Nisshin*.

i Bombrini, creando la Ansaldo Armstrong & Co. [R. J. Irving, «New Industries for Old? Some Investment Decisions of Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd, 1900-1914», in Richard Davenport Hines (Ed.), *Capital, Entrepreneurs and Profits*, Frank Cass 1990 (Routledge, 2012), pp. 273-298]. Il matrimonio durò poco, per il rifiuto della Armstrong di far entrare l'Ansaldo nel mercato internazionale, ma in compenso l'azienda ligure acquisì il now how sulle artiglierie e le corazzature in acciaio che ne fecero la prima industria militare italiana alla pari con la OTO (Orlando Terni Odero). Perrone, già divenuto grazie ai Bombrini proprietario del *Secolo XIX* e socio di minoranza dell'Ansaldo, li estromise gradualmente dall'azienda, di cui divenne amministratore unico, lasciandola in eredità ai figli Pio e Mario [Roberto Tolaini, «Perrone, Ferdinando Maria», *DBI*, 82, 2015].

20 Figlia di fico sul conflitto di interessi, i due figli deputati di Henry Hucks Gibbs (1819-1907), Alban (1846-1936) e Vicary (1853-1932), si dimisero prima del voto, salvo ripresentarsi nelle elezioni suppletive in cui fu trombato il solo Vicary.

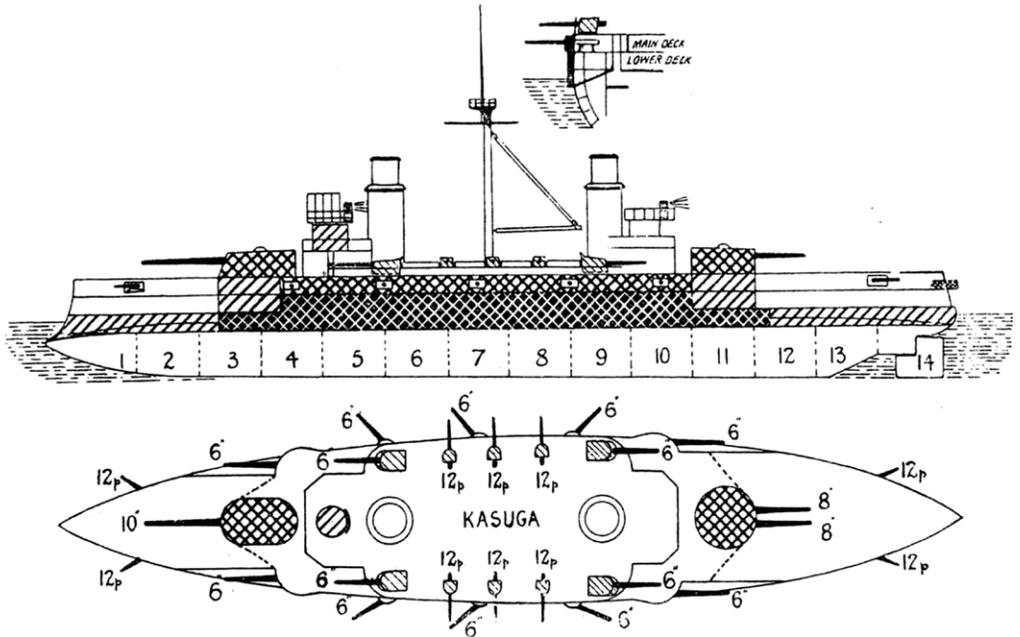
Il laborioso trasferimento dei Kasuga da Genova a Yokohama

L'esecuzione fu fulminea: ed è indizio di una completa estromissione del governo italiano che nei *documenti diplomatici* della Serie III (1896-1906) e nell'Archivio storico della Marina²¹ non si trovi il minimo accenno alle vicende dei *Kasuga*. Il 1° gennaio 1904, su richiesta di Tamari, l'Ammiragliato britannico telegrafò alle Stazioni del Mediterraneo, Oceano Indiano e Mar della Cina di dare «every facility and assistance» al trasferimento delle navi, disarmate e classificate come mercantili giapponesi, ma, difronte alle indiscrezioni del *Times* del 7 gennaio che i comandanti e gli equipaggi erano inglesi, e alle conseguenze richieste di spiegazioni da parte russa, Londra rispose congedando i 3 ufficiali dalla Naval Reserve²² e dichiarando che gli equipaggi viaggiavano a loro rischio e pericolo, che non sarebbero stati protetti in caso di attacco russo e che comunque Londra era vincolata dal Foreign Enlistment Act, che vietava di costruire, equipaggiare e consegnare navi ai belligeranti. Altri problemi sorsero durante la navigazione, perché da Colombo telegrafarono a Londra che le unità non inalberavano la bandiera mercantile giapponese, ma quella della marina da guerra, sia pure senza pennone, ossia le insegne utilizzate per il transito delle navi da guerra in disarmo. Su richiesta dell'Ammiragliato, il 27 gennaio il Foreign Office consigliò – qualora la guerra fosse scoppiata prima dell'arrivo delle navi in Giappone – di applicare il precedente della torpediniera *Tatsuta*, che nel 1894 era in trasferimento dai cantieri inglesi alle basi giapponesi e che allo scoppio della guerra cino-giapponese fu trattenuta ad Aden fino all'arrivo di un equipaggio giapponese. Altra grana scoppiò per il munizionamento dei 2 incrociatori caricato a Pozzuoli dal piroscampo *Raven*, ma che doveva essere portato in Giappone dal piroscampo *Ben Lawers* proveniente da Anversa. Il trasbordo doveva avvenire nella Manica, ma il *Raven* entrò nel Tamigi, dove fu bloccato dalla dogana in base all'Explosive Act. Sulle prime l'Home Office non volle sentire ragioni ma poi, considerato che il carico valeva appena 8 mila sterline, accettò il compromesso suggerito da sir Andrew Noble, di gettare in acqua l'esplosivo e far proseguire cariche di lancio e proiettili.

I comandanti inglesi dei *Kasuga* erano affiancati da Suzuki e altri ufficiali giapponesi presi dalle ambasciate in Europa, tra cui Heitarō Takeuchi sul *Nisshin*, con alcuni marinai giapponesi in addestramento. Il personale di coperta era quasi tutto inglese, quello di macchina tutto italiano. Italiani erano pure due ufficiali di coperta, un direttore di macchina e l'ingegner Salvatore Positano de Vincentiis

21 Cortese verifica del Comandante Sciarretta (febbraio 2019).

22 Lt Cdr J. F. Leaze e Hugh Hawses Paynter, comandanti del *Nisshin* e del *Kasuga*, e E. D. Boyle, rappresentante della Armstrong.



di Barletta, autore di un diario pubblicato nel 2005 dalla figlia²³, che integra i resoconti del viaggio di Suzuki²⁴ e del comandante inglese del *Kasuga*²⁵, messi a confronto da Yabuki.

Verniciate dello stesso colore grigio usato dalla flotta inglese, e salpate la notte del 9 gennaio, le navi viaggiarono costantemente a 18 nodi. Recuperato il tempo perduto nella riparazione di una caldaia del *Kasuga*, il 13 erano a Porto Said, il 20 ad Aden, il 27 a Colombo, dove sostarono due giorni per riparare infiltrazioni d'acqua dal fasciame del *Nisshin*, e il 3 febbraio giunsero a Singapore, dove quasi tutto il personale straniero (tranne Positano e altri tecnici italiani) fu sbarcato e rimpiazzato da giapponesi. Qui Suzuki ricevette da Tōkyō l'ordine di saltare la tappa di Hong Kong: la ragione era che l'attacco a Port Arthur era pianificato per l'8 febbraio e Londra aveva avvisato, tramite Tamari, che in caso di guerra avrebbe bloccato le navi entrate nei propri porti. Così Suzuki fece portare in co-

23 Fiammetta Positano De Vincentiis, *Incrociatori per il Sol Levante. Un ingegnere italiano da Genova a Tokyo durante la guerra russo-giapponese*, Ed. De Ferrari, Genova 2005. Secondo Positano Suzuki promise 1000 franchi ai fuochisti se recuperavano il ritardo; i marinai inglesi erano sempre ubriachi; gli italiani mangiavano separati; la sabbia del Canale intaccava i bruciatori delle caldaie.

24 Hajime Suzuki (Ed.), *Suzuki Kantarō jiden*, Tokyō, 1949, pp. 99-110.

25 H. H. Paynter, «A Battleship Adventure: The Voyage of 'Kasuga'», *RUSI Journal*, 73, 1928, N. 489, pp. 72-79

perta tutto il carico per far posto al carbone aggiuntivo²⁶ e, sia pure ritardato da uno sciopero dei *coolies*, riuscì a raggiungere Yokohama il 16, otto giorni dopo l'inizio dell'ostilità, coperto nell'ultimo tratto dalla flotta giapponese.

La verniciatura grigia, l'avviso indiretto di saltare Hong Kong, l'allerta in tutte le basi inglesi lungo il percorso dei *Kasuga*, seguiti da Malta e Singapore dall'incrociatore *King Alfred*, e la segnalazione del loro arrivo a Singapore da parte della China Station alla Teikoku Kaigun sembrano indizi sufficienti di un appoggio inglese. Suzuki aggiunge che l'HMS *King Alfred* si sarebbe addirittura interposto tra i *Kasuga* e le navi russe che dal Mar Nero si dirigevano a Port Arthur [l'incrociatore *Avrora*, quello del 1917 ancor oggi ancorato nella Neva, e vari CT] e che a Porto Said le autorità del Canale avrebbero consentito ai giapponesi di carbonare prima dei russi. Circostanze secondo Yabuki confutate da altre fonti (in particolare l'*Avrora* passò il Canale prima dei *Kasuga*, che non carbonarono a Suez ma ad Aden e Perim, mentre il viaggio parallelo del *King Alfred* sarebbe stato una mera coincidenza).

Nisshin e Kasuga a Port Arthur e Tsushima e i giapponesi nel Mediterraneo

La flotta giapponese impiegava le stesse artiglierie Armstrong montate sui *Kasuga*, per cui i marinai dei due Ansaldo non avevano bisogno di ulteriore addestramento. Con tutto ciò si stenta a credere che già l'8 marzo, appena tre settimane dopo il loro arrivo, abbiamo potuto partecipare al primo bombardamento costiero contro Port Arthur, sospeso perché disturbato da un operatore radio russo in quello che viene oggi considerato come il primo esempio di guerra elettronica²⁷. In realtà entrarono in linea l'11 aprile e il 14 furono impiegati in un primo bombardamento a lungo raggio. Nell'azione del 15 maggio, a causa del fumo il *Kasuga* speronò e affondò il vecchio incrociatore *Yoshino* veterano dello Yalu, riportando seri danni tanto che in Italia lo si credette affondato. In realtà già il 14 giugno poté uscire dall'arsenale di Kobe e il 23 partecipò ad una nuova azione insieme al *Nisshin*. Inquadri poi nella 1a Divisione corazzate in rimpiazzo delle 2 affondate dai russi il 15 maggio, i due Ansaldo presero parte alle battaglie del 10 e 14 agosto contro la sortita russa da Port Arthur e il tentativo di soccorso da Vladivostok. Dal 25 agosto fino alla resa di Port Arthur furono poi impiegati nell'appoggio agli assalti terrestri. A Tsushima, il 27 maggio 1905, erano in coda

26 Considerato un consumo di 300 t di carbone al giorno, il carico normale (1200/1800 t) dava una autonomia di appena 4/6 giorni, mentre per coprire la distanza Singapore-Yokohama (3.760 mn) a 18 nodi occorrono circa 9 giorni. Ronconi, *cit.*, p. 91.

27 Ronconi, *op. cit.*, p. 92. M. De Angelis, *La guerra elettronica*, Milano, Mursia, 1981, pp. 11-12.

alle 4 corazzate della 1a Divisione, ma nel corso della battaglia si trovarono in testa. Il *Nisshin* fu una delle tre unità maggiormente raggiunte dal fuoco nemico: incassò 6 proiettili da 305, 1 da 230, 3 da 152 e altri di minor calibro; la cintura corazzata fu parzialmente penetrata da un 305, che incendiò il carbonile e tre dei 4 pezzi da 203 furono messi fuori uso, ma le torrette e la torre prodiera mantennero la capacità di manovra. L'equipaggio ebbe solo 6 morti e 14 feriti, tra cui l'ammiraglio Misu Sotarō (1855-1921) che era in plancia e il celeberrimo futuro ammiraglio Isoroku Yamamoto (1884-1943) che perse due dita della mano sinistra. In onore del *Nisshin* ne prese il nome un nuovo villaggio fondato nel 1906 e oggi città di quasi 90.000 abitanti nella provincia di Aichi. Il *Kasuga* incassò invece solo tre colpi (da 305, 152 e minore) con 7 morti e 20 feriti e sparò 50 colpi da 254 e 103 da 203.

Durante la grande guerra il *Nisshin* fece parte della squadra combinata con unità inglesi e australiane incaricata di intercettare la squadra tedesca di von Spee che dopo la battaglia di Coronel lungo la costa cilena sembrava minacciare le linee di comunicazione tra Giappone, Australia e Oceano Indiano. In Mediterraneo operò, su richiesta inglese, il 2° Squadrone speciale giapponese del CA Kōzō Satō (1871-1948), composto da 1 incrociatore (*Akashi*, poi *Izumo*) e 4 CT classe *Kaba* partiti da Singapore l'11 marzo 1917 e arrivati a Malta il 25 giugno e rinforzati in agosto da altri 4 CT classe *Momo*.²⁸ A seguito del trattato di Washington i due Ansaldo giapponesi furono parzialmente disarmati e utilizzati solo in compiti addestrativi. Il *Kasuga*, declassato a nave ausiliaria e poi a nave caserma, fu affondato il 18 luglio 1945 nella base di Yokosuka da aerei americani. Riportato a galla, fu demolito nel 1948. Alcuni pezzi da 203 e 152 furono utilizzati nelle Isole Marshall e uno da 203 Armstrong-Pozzuoli è conservato nella fortificazione n. 1 a Sakup, Moen Island nell'atollo Chuuk²⁹.

Le dreadnought Cuniberti alla marina russa e poi sovietica

La performance del *Nisshin* a Tsushima confermò il prestigio internazionale dalla progettazione navale italiana, raggiunto nel 1903 con l'idea della corazzata veloce monocalibro in grado di impegnare il nemico a grande distanza, esposta dal direttore del genio navale Vittorio Emilio Cuniberti (1854-1913) nel famoso articolo sulla *Jane's Fighting Ship* in cui la proponeva come soluzione ideale per la supremazia navale britannica³⁰. La successiva realizzazione delle *Dreadnought*

28 Cristiano Suriani, «Navi giapponesi nel Mediterraneo», sito tuttogiappone.eu, 14 febbraio 2015. Wilhelm M. Donko, *Die Kaiserlich Japanische Kriegsmarine im Mittelmeer 1917-19*, Berlin, Holtzbrinck, 2014.

29 Ronconi, cit., p. 101.

30 Vittorio Cuniberti, «An Ideal Battleship for the British Fleet», *Jane's AWFS*, 1903, pp.

da parte della Royal Navy sembrò accreditare l'idea di una derivazione da Cuniberti, ma in realtà nelle sue memorie l'ammiraglio Fisher (1841-1920) non fa alcun cenno a Cuniberti e dichiara di aver personalmente concepito l'idea nel 1900, parlandone col direttore dell'Arsenale di Malta W.H. Gard e poi, tornato a Londra, col direttore civile delle costruzioni navali sir William White, lui pure favorevole alle corazzate veloci monocalibro. Queste furono poi realizzate dal Committee on Designs creato da Fisher nel dicembre 1904, due mesi dopo essere divenuto First Sea Lord³¹.

In ogni modo l'articolo sulla *Jane's* rese famoso Cuniberti, visto come 'troppo grande per un paese piccolo', e nel 1906 il generoso Nicola II chiese a Vittorio Emanuele di autorizzarlo a partecipare al concorso internazionale bandito dal Rossijskij Imperatorskij Flot per la ricostruzione delle corazzate distrutte a Tsushima. Su 72 progetti fu scelto proprio quello di Cuniberti (la decisione avvenne nel 1908, l'anno in cui Lenin fece la prima visita al romitorio caprese di Gorkij e i marinai russi entrarono nel cuore dei messinesi giungendo per primi a soccorrerli dopo il devastante terremoto e creando il nuovo clima che nell'ottobre 1909 rese finalmente possibile la visita ufficiale dello zar, svolta comunque per precauzione a Racconigi e non nella capitale).

Così Cuniberti, che aveva anticipato le dreadnought britanniche, progettò quelle russe, la classe *Gangut* da 24.800 t e 24 nodi, con 4 torrette trinate da 305, XVI-120, III-76 a/a e IV-TIs e un equipaggio di 1.149 uomini, su 4 unità chiamate coi nomi delle vittorie di Pietro il Grande su Carlo XII (*Poltava* e *Gangut*) e degli assedi della guerra di Crimea nel Mar Nero (*Sevastopol*) e nel Pacifico (*Petropavlosk*). Commissionate nel 1909 ai Cantieri del Baltico e dell'Ammiragliato (entrambi a San Pietroburgo), furono però ritardate da problemi finanziari e autorizzate dalla Duma solo nel 1911. Furono così consegnate al Baltijskij Flot fra il dicembre 1914 e il gennaio 1915 anche se i lavori per le torrette e i sistemi di controllo del tiro si protrassero fino all'estate. Il loro compito era di difendere l'imbocco del Golfo di Finlandia contro la Kaiserliche Marine, che però non tentò mai di attaccarlo, e così trascorsero la guerra tra l'addestramento e la protezione delle operazioni di minamento.

407-9. Umberto D'Aquino, «Cuniberti, Vittorio Emilio», *DBI*, 31, 1985. Alberini e Prosperi, *op. cit.*, pp. 164-5.

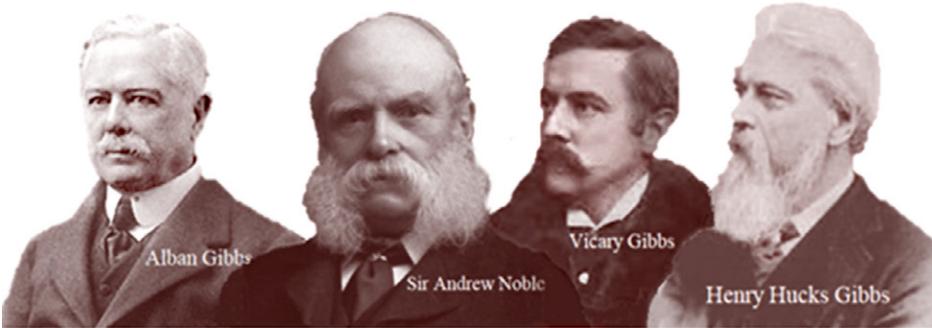
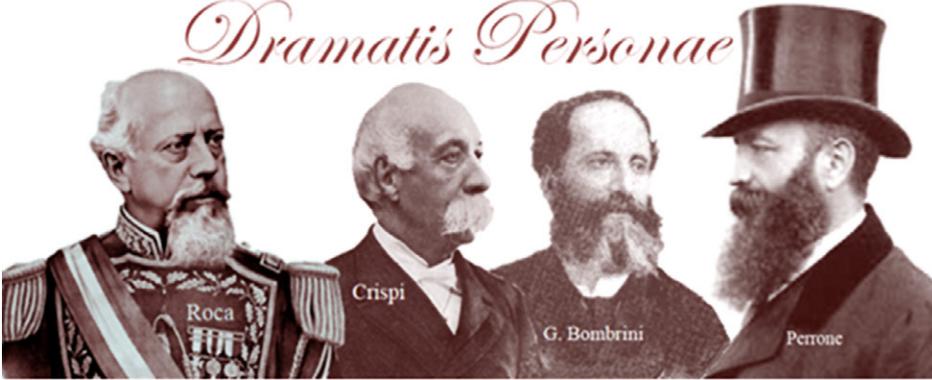
31 Robert K. Massie, *Dreadnought: Britain, Germany and the Coming of the Great War*, 2012; Don Leggett, «Naval architecture, expertise and navigating authority in the British Admiralty, c. 1885-1906», *Journal of Maritime Research*, 16, 1, pp. 73-88. La *Dreadnought* (19.000 t, 21 nodi) era armata con 5 torri binate da 305 e XVIII-76 per la difesa ravvicinata. Le «corazzate rapide» *Vittorio Emanuele*, progettate da Cuniberti per la Regia Marina, dislocavano 14.000 t, con velocità di 22 nodi e 2 sole torrette singole da 305, più XII-203 e XVI/XXIV-76.

L'inattività esacerbò il rancore degli equipaggi russi contro l'altezzosa e disumana ufficialità balto-tedesca che ingannava il tempo a terra e presto sulle navi comparvero volantini sovversivi. Nell'ottobre 1915 quando l'equipaggio del *Gangut*, dopo aver faticosamente caricato per tutto il giorno il carbone nelle stive, si vide servire porridge di grano saraceno invece della solita pasta e carne, protestò energicamente. L'ordine fu riportato solo in nottata quando furono distribuiti tè, carne in scatola e pane in cassetta. La vicenda terminò con 95 marinai spediti a Kronstadt per essere interrogati e alcuni di loro processati. Passata alla storia come «la rivolta dei maccheroni», quella del *Gangut* fu solo uno dei prodromi della rivolta della flotta del Baltico avvenuta dopo la rivoluzione di febbraio. Nel 1918 tre corazzate furono disarmate per mancanza di equipaggi, e il solo *Petro-pavlosk* prese parte alla difesa di Kronstadt contro le forze inglesi intervenute in appoggio ai bianchi; nel 1919 intervenne contro l'ammutinamento del Forte Krasnaja Gorka. Nel 1921 gli equipaggi del *Petropavlovsk* e del *Sevastopol* presero parte alla rivolta di Kronstadt e dopo la sanguinosa repressione le navi furono ribattezzate *Marat* e *Parižskaja Kommuna*. Nel 1925-26 tornarono in servizio anche *Gangut* e *Poltava*, coi nuovi nomi di *Oktyabr'skaya Revolyutsiya* e *Frunze*.

Con accresciuta capacità di navigazione, nel 1928 il *Parižskaja Kommuna* fu trasferito al Cernomorskij Flot. Il *Frunze* fu poi disarmato e le altre due unità rimaste nel Baltico furono ammodernate e potenziate nella difesa antiaerea. Tuttavia nel settembre 1941 furono pesantemente colpite dalla Luftwaffe e furono poi riutilizzate per la difesa di Kronstadt e Leningrado, bombardando le truppe tedesche e finlandesi finché rimasero nel raggio dei 305. Salpato da Sebastopoli per non cadere in mano tedesca, il *Parižskaja Kommuna* fece nel dicembre 1941 un tentativo di soccorrere la piazzaforte assediata e nel gennaio-marzo 1942 appoggiò l'offensiva di Kerch, ma fu ritirata in aprile perché troppo esposta alla supremazia aerea tedesca. Radiato il *Marat*, le due unità superstiti rimasero in servizio anche dopo la guerra, servendo nel 1954-56 come «navi da battaglia scuola» (učebnyi lineinyi korabl)



Dramatis Personae



Tianjin 1901-1945

The Significance of the Italian Experience

Territorial Occupation and Cultural Re-Production
as means to create a Miniature Venue of *Italianità*

By Maurizio Marinelli

Between 1860 and 1945, Tianjin became the site of up to nine foreign-controlled concessions (*zujie*). What is significant for the relationship between Italy and China is that with the signature of the 'Final Protocol for the Settlement of the Disturbances of 1900' on 7th September 1901, following the repression of the Boxers' Uprising, Italy received an allotment of 5.91% of the Boxers' indemnity¹ [26,617,005 *haiguan* taels – equal to 99,713,769 gold lire], extraterritoriality privileges in the Legation Quarter in Beijing, as well as the concession in perpetuity of a small zone on the northern bank of the Hai River, in Tianjin, on which to develop an Italian settlement. This is the only example of Italian colonialism in Asia.

The Sino-Italian agreement was signed by the Director of the Chinese Maritime Customs Tang Shaoyi and Giovanni Gallina (successor to Salvago Raggi), stating that: 'The Italian Government will exercise *full jurisdiction* in the same way established for the concessions obtained by the other foreign powers'.² The agreement clarified that the concession was ceded 'to promote the development of Italian trade in the northern part of China, and in the Zheli (Chi-li) province in particular'.³ This confirmed the long awaited equal treatment of Italy, on the same level of the other colonial powers in China.

It is important to remember, however, that the area re-baptized as the 'Italian concession (義租界 or 意租界 *yizujie*)' had already been *de facto* occupied by Italian troops in January 1901, and was set between the Austro-Hungarian and the Russian concessions, the left bank of the Hai River, the Beijing-Mukden (today's Shenyang) railway track, and the remnant Chinese-controlled territory.

1 Cp. *Documenti Diplomatici sugli avvenimenti di Cina presentati al Parlamento dal Ministero Prinetti*, 2 vols., Roma, 1901-1902, vol. II, n. 121, p. 64.

2 Sino-Chinese agreement regarding the Royal Italian Concession in Tientsin, Local Land Regulations and General Rules, ASDMAE, 1891-1916, b. 426-427. Italics added.

3 *Ibid.*

Vessel Lieutenant Mario Valli, commander of the Tianjin garrison, was the person responsible for the military operations and he chose ‘to occupy the next best thing’ (*quanto restava di meglio*), probably the only part still left untouched by the other colonial powers. Italian sources indicate that the British would have reserved the best area for themselves.⁴ But Salvago Raggi, the Royal Minister in Beijing in 1901, proudly argued that the concession’s territory was ‘the best area’, with prospects for rapid and successful development. The first Italian Consul in Tianjin, Cavalier Poma, noticed instead that the area consisted of a populous Chinese quarter, a cemetery, and wetlands, which did not seem to be very promising.⁵

The area originally ceded to the Italian Government consisted approximately of half a square kilometer. Proceeding from the south (where the Hai river flows) to the north (where the railway station is now located) the territory consisted of four parts:

- A higher rising area used as a salt deposit (approx. 100,000 m²);
- The Chinese village (approx. 200,000 m²) consisting of, according to Navy Lieutenant Mario Michelagnoli, 867 dwellings. These were mainly huts, built by the salt workers. In his 1921 report, Consul Vincenzo Fileti acknowledged the high degree of poverty of the dwellers: misery and indigence are the key words used.
- North of the village there was wetland, where the water could be as deep as 3-4 meters, and which was usually completely frozen in the winter.
- On the more elevated parts of this wetland the dwellers used to bury their dead, so the place had assumed the aspect of a ‘vast abandoned and flooded cemetery.’⁶

The production of Italianità (Italianness) in the Chinese space

Since the acquisition of the concession in 1901, every unilateral practice of territoriality to assert and enforce control over this geographical area was seen as legitimate.⁷ Ambassador Giovanni Gallina, after signing the concession’s agree-

4 Roberto Bertinelli, ‘La Presenza Italiana in Cina dal 1900 al 1905’, *Rivista di Studi Orientali*, LVII (1983), p. 218.

5 Carlo Poma, ‘The Italian “Settlement” in Tianjin’, *Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri (ASMAE), Serie Politica P, 1891-1916, Busta 426, Tientsin 1903*. For more on this dichotomy refer to: Maurizio Marinelli, ‘The Genesis of the Italian Concession in Tianjin: A Combination of Wishful Thinking and Realpolitik’, *Journal of Modern Italian Studies*, 15 (4), 2010: pp. 536-556.

6 Vincenzo Fileti, *La Concessione Italiana di Tien-tsin* (Genova: Barabino e Graeve, 1921), 14.

7 For the definition of territoriality cp. Robert D. Sack, *Human Territoriality: Its Theory and History*, (Cambridge: Cambridge University Press, 1986).

ment with the Director of the Chinese Maritime Customs Tang Shaoyi, proudly justified the immediate expropriation of the 'filthy Chinese village', arguing that all the other powers proceeded to the land expropriation as soon as they occupied the area of their concession.⁸ Therefore, after the annihilation of the uncanny Chinese site (1902-04) and the reclamation of the wetlands (1905-06), the Italian colonial government firmly appropriated and thoroughly reinvented the space under its control by approving the new regulatory building code, the police code, and the code of hygiene in 1908.

Despite a slow and uncertain start, the Italian concession in Tianjin became the testing ground of a full-scale pedagogical project of modernity through a radical re-designing of the Chinese space. The enhancing of Italian-style architecture in the Italian concession contributed to generate a collective political and emotional capital which had two fundamental functions: to sustain the Italian government's claim to legitimise the newly constructed national identity of the recently unified Italian Kingdom (1861-1946), and to gain the international recognition of Italy as a legitimate imperial power on the same level of the other imperialistic nations.

Significantly, Chinese historians Shan Keqiang and Liu Haiyan have emphasized that, from an administrative, juridical, police, and fiscal perspective, the concessions were 'states within the state' (*guo zhong zhi guo*).⁹ Zhang Hongxiang has denounced foreign powers for land expropriation and forced removal of thousands of former residents without compensation.¹⁰ Official documents reveal how officials emphasized that, in the middle of the wars, Tianjin residents suffered immensely, to the extent that their "family businesses were swept away (*jiayedangran*)"; therefore the officials asked the "civilized countries" (*wen-mingguo*) to avoid the "extreme sacrifice of their land (*xishengzhidi*).¹¹

The Italians, as well as others are accused of having appropriated public land, contravening the treaties¹²; an entire cemetery was removed and graves destroyed

8 Cp. 'Concessione italiana di Tien Tsin, Pro Memoria', in Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri, Direzione Generale degli Affari Commerciali, Serie P, pos. 86/37, Pac. 429 (1912-1914).

9 Shan Keqiang and Liu Haiyan, *Tianjin: Zujie zheshui yanjiu* (Tianjin: Research on the Concessions) (Tianjin: Tianjin Renmin Chubanshe, 1996).

10 Zhang Hongxiang, *Jindai Zhongguo Tongshang kou'an yu zujie* (Treaty Ports and Concessions in Modern China) (Tianjin: Renmin chubanshe, 1993), pp. 240-243.

11 *Xisheng* is usually associated with the ideas of "laying down one's own life" and martyrdom. Liu Jinzao, *Qingchao xuwenxian tongkao* (Qing Gazetteer) (Shanghai: Shanghai Commercial Press, 1936), 4, 10915.

12 Wang Tieya, *Zhongwai jiu yuezhang huibian* (Assorted Compilation of the Old International Treaties) (Beijing: Sanlian shudian, 1982), v. 2, p. 162.

Map drawn in November 1901 by the coastguard Filippo Vanzini. (Fileti, 1921, p.13).



Image Resized by JpegSizer from TangoTools.com

for reasons of public sanitation.¹³ There was a specific case of land expropriation, where the salt mines were located (115 *mu*),¹⁴ and promises of full compensation to the merchants were not kept.¹⁵

However, for the newly unified Italian nation, the acquisition of the conces-

13 Fileti, *La Concessione Italiana di Tien-tsin*, p. 22.

14 One *mu* corresponds to 0.0667 hectares.

15 Fei Chenkang, *Zhongguo zujieshi* (History of the Chinese Concessions) (Shanghai: Shanghai Shehuikexueyuan chubanshe, 1991), pp. 262-263.

sion became a unique opportunity to affirm *Italianità* (Italianness) on a global geo-political scale: it represented the long-awaited historical nemesis, after the repeated failures, which had characterized both Italian colonial policy in Africa and diplomatic relations between Italy and China from the 1866 bilateral Treaty onwards. On 1st March 1896, Italian troops had suffered a devastating defeat in the climactic battle of the first Italo-Ethiopian war, which was fought near Adwa, against Ethiopia's Negus Menelik II.¹⁶ This defeat triggered the resignation of Prime Minister Francesco Crispi and the fall of his second Government (March 10, 1896), amidst a profound disenchantment with “foreign adventures.”¹⁷ In the spring of 1899, an Italian attempt to extract from the Chinese government an official recognition of Sanmen Bay (in present day Zhejiang province) as a naval station and Italian zone of influence miserably failed. Veteran Prime Minister Giovanni Giolitti (at the helm of the Kingdom's cabinet five times between 1892 and 1921), referring specifically to the Italian experience in China, defined the unsuccessful attempt with Sanmen Bay as “a waste of a few million (*lire*) and a national humiliation.”¹⁸ The refusal by the Chinese government to accept the 1899 Italian request – eventually presented in the untenable form of an ultimatum –, was a serious setback for the imagined community of the newly created Italian nation. Even more so since this rebuff occurred at a historical juncture when all other major powers (Great Britain, France, Germany, but also Japan and Russia) were obtaining concessions and settlements in strategically important locations for their political presence and economic penetration in the Chinese territory. The wound was rendered all the more painful by Britain's refusal to support the Italian ultimatum in 1899,¹⁹ thus revealing that other foreign powers were not keen for Italy to be part of the ‘scramble for concessions’ and exert its influence in China. Cicchiti-Suriani, writing in 1951 to commemorate the fiftieth anniversary of the acquisition of the concession, pointed out that ‘After the unfortunate prelude of Sanmen, that gesture represented the epilogue of the 1900 international events’.²⁰

16 Paul B. Henze, *Layers of Layers of Time: A History of Ethiopia* (New York: Palgrave, 2000), p. 170.

17 Bruce Vandervort, *Wars of Imperial Conquest in Africa, 1830-1914* (London: UCL Press, 1998), p. 164.

18 Giovanni Giolitti, *Memorie della mia vita* (Memories of my life) (Milano: F.lli Treves, 1922), vol. 1, p. 154.

19 Borsa, *Italia e Cina nel Secolo XIX*, 157-188; Gennaro E. Pistolese, “La Concessione Italiana di Tien-Tsin” (The Italian Concession in Tientsin), *Rassegna Italiana*, XIII, special volume (XLI) “L’Italia e L’Oriente Medio ed Estremo,” August-September 1935, 305-306.

20 A Cicchiti-Suriani, ‘La Concessione Italiana di Tient Tsin (1901-1951)’, *Rassegna Italiana di Politica e Cultura*, n. 31. October 1951, p. 563.

The decision to send a military expedition to China in 1900, and the consequent acquisition of the Italian concession in Tianjin should therefore be interpreted within a historical context characterized by three crucial elements: thirst for prestige, a desire to redress a long-held sense of shame and, ultimately, an assertion of the highly praised “Italian essence” or “Italian spirit” (*Italianità*, usually rendered in English as *Italianness*).

There is no unanimous consent in the sources concerning the Chinese population living in the area at the time of the transfer: 13,704 according to the 1902 census, around 17,000 people according to Fileti’s report²¹, and 16,500 according to Arnaldo Cicchiti-Suriani.²² It is important to notice, however, the significant reduction since the 1922 census reports 4,025 Chinese citizens, 62 Italians, and 42 from other nationalities were living in the concession at the time.²³ In 1935 the total estimated population was 6,261, of which 5,725 Chinese and 536 foreigners including 392 Italians, but Gennaro Pistolese argues instead that the Italians were ‘about 150 people’.²⁴ F.C. Jones, in the few lines dedicated to the Italian concession, says: ‘The population in 1937 was 373 foreigners and some 6,500 Chinese’.²⁵ Judging from these figures, one can deduct two factors: a significant decrease of the overall population living in the Italian concession from 16-17,000 (1902) to 4-6,000 (1922-1935) and a predominance of Chinese citizens. Nevertheless, an in-depth analysis of the Italian sources unmasks the tendency to obscure the presence of Chinese citizens in the concession, relegating them to the role of subalterns. This tendency reached its climax in 1935, when Pistolese affirmed: ‘Our concession has a demographic consistency superior to the other concessions in Tien-Tsin’, and he reports the data of the Japanese concession (5,000 people), British (2,000), and French (1,450).²⁶ This mystification contributed to the fascist regime’s construction of a self-reflexive and self-congratulatory image, based on cultural reproduction: the successful infrastructural projects that beautified the area were indicative of the outstanding success of the Italian spiritual and civilizing mission in this ‘faraway extension’ of the motherland. Therefore, the Italian concession became a transposed miniature representation of the alleged success of the Italian nation.

21 V. Fileti, p. 15.

22 Cicchiti-Suriani, 1951, p. 562.

23 Nankai Daxue zhengzhi xuehui, ed., *Tianjin zujiejie tequ (Tianjin’s Concessions and Special Zones)*, Shizhengfu congshu series, Tianjin: Shangwu yingshuguan faxing, 1926, pp.6-7.

24 G. Pistolese, 1935, p.306.

25 F.C. Jones, *Shanghai and Tientsin*, London: Humphrey Milford for Oxford University Press, 1940, p.128.

26 G. Pistolese, 1935, p. 306.

The operative mechanisms of spatial territoriality and cultural reproduction revealed an intrinsic character of ethnic displacement and class exclusivity: in Tianjin the Italian planners reinforced the separation between the foreigners and the indigenous residents, unless the Chinese were able to live up to the foreigners' status and contribute to the 'aristocratic' flavour instilled on the concession's built form.²⁷ The outcome was a miniature venue of *Italianità*, as demonstrated by the replica of Italian-style architecture both on the two main squares (Piazza Regina Elena and Piazza Dante) and the main roads (Via Roma, Via Principe D'Udine, Via Matteo Ricci, Corso Vittorio Emanuele III). The christening of the *other* space and its occupation with neo-renaissance and romanesque Italian villas, was the unique Italian response to the challenge of finding a collective unified identitary form, both in terms of national culture and national identity, vis-à-vis the other European great powers operating in Tianjin.

Each foreign concession developed its residential area for the expatriates of the colonial power (and for wealthy Chinese citizens) using building styles that were reflecting, reproducing and imposing the stylistic traditions of each individual country. The Italian area's architecture was dominated by the neo-renaissance style and became known as 'the aristocratic concession'.²⁸ Cultural reproduction contributed to the emergence of hagiographic representations. Imagining an entity like the 'modern' Italian nation and projecting it onto China, through the construction of the Italian 'neighborhood' in Tianjin, was a way of building a positive story up around the Italian citizens and, intentionally, beyond: this took the form of a master narrative of benign colonialism, where the colonial agents became the positive characters of a specific national success story. The Italian concession in Tianjin had the characteristics of a hybrid community, with foreign and Chinese citizens living in a small area *de iure* defined as a permanent foreign possession but *de facto* dwelling on the Chinese soil. Yet it was a community 'imagined' according to a specific scheme of projective self-perception, and therefore represented as a 'neighborhood' bridging multiple worlds: Italy and China, but even more so, Italy and the other foreign powers operating in Tianjin.

Narratives and Counter-narratives of the Italian Imperial Dream

The craftsman of the Italian concession was Vincenzo Fileti, who was the Consul General of the concession between 1909 and 1919 and the key promoter of its development and transformation into the so-called 'aristocratic conces-

27 Maurizio Marinelli, "Making Concessions in Tianjin: Heterotopia and Italian Colonialism in Mainland China (1860-1945)," *Urban History* 3, (2009): pp. 399-425.

28 Ibid.

sion'.²⁹ In his 1921 report, Fileti portrays the Chinese people as unwilling to abandon their rigid obstinacy, insensitive to any western innovation, and even ignorant and superstitious; since they belonged to 'a closed civilisation jealous of its own ideology which they consider much superior to the western one'.³⁰ The colonial agent's lexicon contributes to building the collective political and emotional capital necessary to deconstruct the alleged Chinese superiority complex and proclaim instead the superiority of his own civilisation. This is the *sine qua non* used to justify Fileti's agenda and his vision of China as 'a virgin land' ready for exploitation:

Today the European and American capitals, and for the most part Italian labour, have succeeded in building there about 3,500 miles of railways, a very small amount considering the total surface of China ... It is therefore a vast virgin land for economic exploitation that can be opened to human activity and the effort to overcome the difficulties is well justified ... all the nations that feel strength, due to their commercial and industrial development, have always looked with active and growing interest to the vast and virgin Chinese market and seized every favourable opportunity to breach the wall enclosing such a treasure, to avoid being second or overpowered in the exploitation of that vast new market.³¹

The idea of catching up and accelerating the process of conquest and exploitation –to compensate for Italy's late arrival on the global imperialistic arena– is a constant leitmotiv in Italian colonial literature.³² However, the Italian 'imagined community' in Tianjin capitalized on the rhetoric trope of the 'civilizing mission' attributed to the newly created Italian nation.³³ The Italian colonial experience in Africa, especially in the 1890s, was characterized by a strong emphasis on Italy's "proletarian" colonialism, which was allegedly less pernicious than the others since it would have been 'aimed to secure better land and greater prosperity for

29 Renato Borgnino, "La 'Concessione' Italiana in Cina", In *Augustea*, 1936, 363-366; G. Pistolese, 1935, p. 306. Journalist H.G. Woodhead stated: 'The Italian concession...was becoming the most popular centre for the palatial residences of retired Chinese militaries and politicians', see Henry G. W. Woodhead, *A Journalist in China*, London: Hurst and Blackett, 1934, p. 65.

30 V. Fileti, p. 8.

31 V. Fileti, pp. 8-9.

32 Alessandro Aruffo, *Storia del Colonialismo Italiano: Da Crispi a Mussolini* (Roma: Datanews, 2003), pp. 23-46; Angelo Del Boca, *Italiani Brava Gente?* (Vicenza: Neri Pozza, 2005). See also: Nicholas Doumanis, *Italians as "Good" Colonizers: Speaking Subalterns and the Politics of Memory in the Dodecanese*, in Ruth Ben-Ghiat and Mia Fuller, *Italian Colonialism* (New York: Palgrave Macmillan, 2005).

33 Ruth Ben-Ghiat, Mia Fuller, eds. *Italian Colonialism*, London: Palgrave Macmillan, 2005.

its indigenous citizens'.³⁴ At the same time, Italy almost seemed to have a duty to implement a precise pedagogical design of 'modernity', transforming the natives into European-style consumers: in fact lieutenant Gustavo Bianchi describes the natives in Ethiopia as 'eager to possess weapons, objects, trifles and instruments that belong to Europeans', but since 'they cannot understand things that they only hear about', he argues that the Italians should teach them how to dress, how to build their houses, how to farm their land, in other words, how to desire and acquire consumption tastes similar to the 'civilised' European people.³⁵ In the Chinese context, the mandate to extend the Italian culture is used to legitimise the use of the concession to promote the mercantile expansion. Italians officials and intellectuals alike often capitalize on the rhetoric trope of a long-standing friendship between Italy and China, which goes back to the celebrated cross-cultural intermediation of Venetian traveller Marco Polo (1254–1324), and even more Jesuit Father Matteo Ricci (1552–1610). On 26 April 1927 Professor Ugo Bassi, in a lecture given at the Fascist University of Bologna, celebrates the contributions of the two illustrious Italians and concludes: 'Our magnificent Italian progeny has offered to the whole world vast continents and new knowledge, affirming herself always and in every field, first among all the others.'³⁶

Fileti's 1921 accurate description of the Italian concession area is less high-sounding and more pragmatic, but he also reveals revealing the juxtaposition of external and internal space. The external space is also imbued with quantitative elements. These allude to the various possibilities of economic exploitation, with regard to the vastness of the indigenous territory, and in comparison with other foreign powers. The internal space is tinged with emotional qualities such as pride, greed, and arrogance, which became even more prominent with the transition from the liberal state to the fascist regime. As Ugo Bassi emphasizes: 'Even Italy, the most civilized and famous people throughout Europe was tempted by the same propulsion of greed, which was a characteristic of other nations'.³⁷ However, Bassi also reiterates the mantra of Italian benign colonialism: 'The Italians proud as usual of the humanist tradition of their motherland and the

34 Jacqueline Andall and Derek Duncan, 'Memories and Legacies of Italian Colonialism,' In J. Andall, D. Duncan (eds.) *Italian Colonialism. Legacy and Memory* (Oxford: Peter Lang, 2005), pp. 9-27.

35 Gustavo Bianchi, *L'Ultima Spedizione Africana di Gustavo Bianchi: Diari, Relazioni, Lettere e Documenti Editi e Inediti*, Vol. 1 Carlo Zaghi (ed.) (Milano: Alpes, 1930), pp. 300-301.

36 *Ibidem*, 10. Italics added.

37 Ugo Bassi, *Italia e Cina: Cenni Storici sui rapporti diplomatici e commerciali* (Modena: E. Bassi & Nipoti, 1929), p. 16.

Roman civilisation brought to the indigenous people, where they could, aid and rescue'.³⁸

The alleged magnanimous behaviour of the Italian 'liberators' is contradicted by the first-hand account of Medical Lieutenant Giuseppe Messerotti Benvenuti. In fifty-eight letters and 400 photographs to his mother (taken between September 1900 and September 1901) he documented the relations between the different military troops, mentioning the killing, the looting and other atrocious excesses, and in the end he sadly concluded:

If our soldiers did less harm than the other armies it is due to the fact that, even though they (the Italians) always went everywhere, they always got there late, when the villages had already been burned and plundered. The few times they arrived on time, they behaved like the others.³⁹

But the Italian colonial literature prefers to embrace and firmly uphold Fileti's argument that Italy could not miss the opportunity to mark off China 'as an actor and observer in that world where probably new global destinies were developing'.⁴⁰ Fileti's hagiographic description contributes to construct the metanarrative⁴¹ of salvation of the Chinese space, and allegedly the Chinese people, from poverty and indigence.⁴²

In 1936, in line with the fascist dream of Empire-building⁴³, engineer Rinaldo Luigi Borgnino wrote an enthusiastic article, arguing against the possibility of ceding the territory back to China.⁴⁴ The alleged legitimacy of keeping the concession was based on the highly civilizing motivations demonstrated by the Italians, as revealed by the progressive 'evolution' of that 'small territory.' Before the Italian intervention the area was 'miserable', 'noxious', 'desolated' and 'sad'. After the Italian acquisition, the area had become a stage display of *Italianness*: a model of modernity and hygiene. With a clear self-congratulatory tone Borgnino boasted that among the most impressive achievements there were advanced civil engineering and infrastructural projects, such as wide roads, ele-

38 Ibid.

39 Nicola Lablanca (ed.), *Giuseppe Messerotti Benvenuti. Un Italiano nella Cina dei Boxer: Lettere (1900-1901)*, (Modena: Panini, 2000), p. 17.

40 V. Fileti, 1921, pp. 20-21.

41 In the sense of a totalising cultural narrative schema which explains both the claimed knowledge and its relevant experience.

42 V. Fileti, 1921, pp. 14-15

43 On 9 May 1936, Benito Mussolini proclaimed the foundation of the Empire. This event occurred three days after the Italian troops, commanded by Marshall Badoglio, had entered Addis Ababa after the eight-month long military occupation campaign of Ethiopia.

44 R. Borgnino, 1936, pp. 363-366.

gant buildings, a modern hospital, electricity and potable water in all the houses, an advanced sewage system, and public landscaping.⁴⁵

A local British newspaper, mentioned by Borgnino, defined the Italian concession as 'the most pleasant residential neighbourhood among all the concessions'.⁴⁶ The representation of the concession as a 'neighbourhood' of exquisite *Italianness* became a recurrent colonial rhetorical trope, indicating pride in the motherland. This reached its climax with military general Cesare Cesari's 1937 description:

(This) small territorial entity it is an eye in the faraway Orient, on which should converge both the attention of all the Italians, and the appreciative thanks for those who held high the name of the homeland. No matter what events unfold in the Chinese social or political compages, the Tien Tsin concession will remain, as Il Duce (Mussolini) defined it, an extremely advanced sentry of Italian civilization.⁴⁷

By 1943, however, the concession had a garrison of circa 600 Italian troops and not many civilians were left. On 10 September 1943 it was occupied by Japan, since Mussolini's Italian Social Republic relinquished the concession to the Japanese-sponsored Chinese National Government (which was neither recognized by the Kingdom of Italy, nor by the Republic of China). On 10 February 1947 the concession was formally ceded back to China by post-war Italy.

45 R. Borgnino, 1936, p. 363.

46 R. Borgnino, 1936, p. 365.

47 C. Cesari, 1937, p. 2.

LA DOMENICA DEL CORRIERE

DI PUBBLICAZIONE A MILANO UNICI EDITORIALI

Dopo agli abbonati del "Corriere della Sera..."

MILANO

L'EDIZIONE DEL 12 - N. 47

20 NOVEMBRE 1940

CONDIZIONE 400 00 SALONDI

Il ministro Salvo Oggi nel « settlement » italiano della « Città Proletta », a Padova, presso uno dei grandi busti che verranno portati in Italia come preda di guerra. Accanto a lui è il corrispondente della Casa del Corriere della Sera e della Domenica del Corriere.
(Disegno di G. Belloni, 20 anni di lavoro della stessa corrispondente sig. G. Basso)

Soft power

L' IsMEO e il Giappone (1933-43)

di Enrica Garzilli

I progetti di espansione economica e influenza politica di Mussolini in Oriente ebbero come protagonista un attore, e spesso regista, d'eccezione, che grazie alla sua duplice funzione culturale e politica, sin dalla sua fondazione nel 1933, fu lo strumento del soft power dell'Italia in Asia meridionale e orientale e, durante la Repubblica, anche centrale: l'Istituto Italiano per il Medio ed Estremo Oriente (IsMEO). Iniziate nel 1866, le relazioni diplomatiche italo-giapponesi si intensificarono grazie a Giuseppe Tucci (1894-1984) fondatore e vicedirettore esecutivo (1933-43) dell'IsMEO e propulsore della politica fascista in Asia e poi presidente del rinato istituto dal 1947 alla morte, riprendendo l'attività scientifico-culturale con un profilo politico meno pronunciato¹.

La mediazione culturale svolta dall'Istituto precorrendo la diplomazia fu tra i fattori che favorirono l'adesione italiana al Patto Anticomintern del 25 novembre 1936, avvenuta il 6 novembre 1937². Nel breve discorso pronunciato in tale occasione, il duce disse che il patto stabiliva «una nuova ragione di solidarie-

1 Per la storia dell'IsMEO Enrica Garzilli, *L'esploratore del Duce. Le avventure di Giuseppe Tucci e la politica italiana in Oriente da Mussolini a Andreotti. Con il carteggio di Giulio Andreotti*, 2 voll., 3a ed. Milano, Asiatica Association, 2014, 1, pp. 350-478; Ead., «Diplomazia nel Ventennio: Mussolini, il Giappone e l'Istituto Italiano per il Medio ed Estremo Oriente (IsMEO) nel 1933-1943», *Quaderni Asiatici* 115 (2016), pp. 70-91. Studioso, esploratore, politico, Tucci compì 8 esplorazioni in Tibet e 5 in Nepal, fondò il Museo Nazionale d'Arte Orientale e negli anni 1950 dette inizio all'archeologia italiana in Asia. Sono accertati circa 300 suoi scritti, oltre agli articoli giornalistici.

2 Già il 29 settembre, undici mesi dopo l'intesa italo-tedesca, Ciano aveva annotato «Oggi l'Asse Roma-Berlino è una realtà formidabile e di grande utilità. Cercherò di tirare la linea Roma-Tokyo (Galeazzo Ciano, *Diario 1937-1943, a cura di R. De Felice*, Milano: Rizzoli, 1980, p. 40). Sui rapporti fra l'Italia fascista e il Giappone v. ASMAE, SP, b. Giappone 9, b. Giappone 19, b. Giappone 23; E. Garzilli, «Mussolini e il Giappone. L'attività politica e diplomatica dell'Istituto Italiano per il Medio ed Estremo Oriente», *Nuova Storia Contemporanea*, marzo-agosto 2016 (ma 2018), pp. 165-190; Valdo Ferretti, *Il Giappone e la politica estera italiana, 1935-1941*, Milano, Giuffrè, 1983; Li Narangoa e Robert Cribb (Eds.), *Imperial Japan and national identities in Asia, 1895-1945*, London- New York, Routledge Curzon, 2003; Augusto Torre et. al. (cur.), *La politica estera italiana dal 1914 al 1943*, Torino, Edizioni RAI, 1963.

tà e d'intesa (...) per la comune difesa della civiltà e della pace nel mondo».³ Il suo interesse per l'Asia, in special modo India e Giappone, andava ben oltre la «nipponofilia»⁴ e le «radici profonde» indiane di cui parlava De Felice riecheggiando Pierre Renouvin⁵. Come dimostrano la visita di Gandhi in Italia (1931)⁶ e poi i contatti con Chandra Bose, ben prima del 1937 Mussolini ipotizzava una successione italiana al British Raj e quanto al Giappone la sua posizione fu illustrata da Gentile durante il discorso inaugurale del Comitato lombardo dell'IsMEO.

La Settimana romana degli Studenti orientali e la fondazione dell'IsMEO

Il 21–24 dicembre 1933 fu organizzata a Roma la prima «Settimana romana degli Studenti orientali» della Confederazione degli studenti orientali, che riuniva tutte le federazioni di studenti asiatici presenti in Europa, alla presenza di 585 studenti e ambasciatori dall'Afghanistan, dall'Arabia, dalla Cina, dall'Egitto, dall'India, dall'Iraq, dalla Siria, dal Giappone e da tutte le nazioni del Medio e dell'Estremo Oriente (eccetto il Nepal). Durante la loro permanenza i partecipanti ebbero una *full immersion* nella cultura fascista. Si tenne alla R. Università di Roma il terzo incontro della Federazione degli studenti indiani risiedenti all'estero, a cui parteciparono il nazionalista indiano Subhas Chandra Bose e Alberto De' Stefani, Ministro delle Finanze. Gentile, in qualità di rappresentante della politica culturale asiatica di Mussolini e presidente dell'IsMEO appena fondato, aprì la «Settimana».

Il secondo giorno parlò il Duce, tenendo quello che si può considerare il primo discorso ufficiale eurasiatico davanti a un pubblico qualificato, in cui assegnava «a Roma e al Mediterraneo, con la rinascita fascista, rinascita soprattutto spirituale», il compito di riprendere «la loro funzione unificatrice» fra Oriente e Occidente, come era stata ai tempi della Roma imperiale. Era il fascismo, portatore di valori spirituali volti a recuperare questa tradizione millenaria, a svolgere quella funzione: Roma era il faro della civiltà occidentale, ponte fra Est ed Ovest.

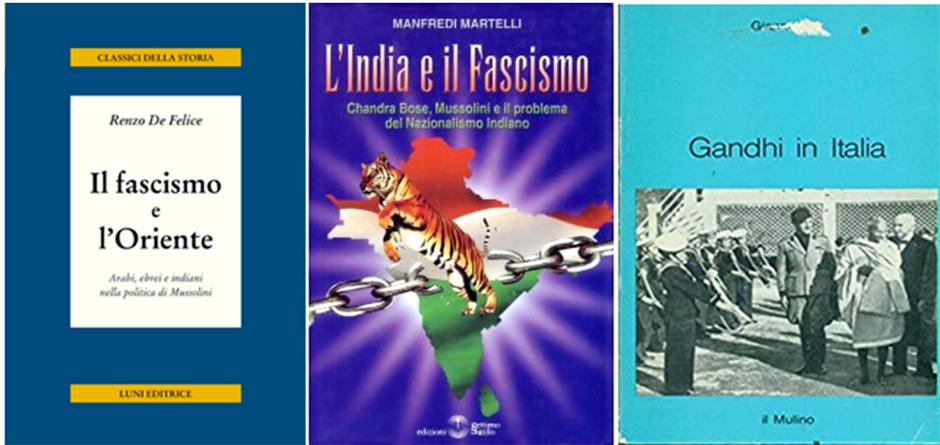
L'IsMEO venne fondato come Ente morale il 16 febbraio 1933 e messo sotto le dirette dipendenze del Duce. La cerimonia di inaugurazione si tenne il 21 dicembre, in concomitanza con la «Settimana». L'alpinista ed esploratore Filippo de Filippi tenne il discorso di apertura; poi parlò Gentile, sottolineando che la ra-

3 *Scritti e discorsi. Dal Novembre 1936 al Maggio 1938*, Milano, Hoepli, 1938, pp. 179-80.

4 «Le simpatie nipponiche di Mussolini», *Relazioni internazionali*, 1, 1988, 2, pp. 45-58.

5 «L'India nella strategia politica di Mussolini», *Storia Contemporanea*, 18, 6 (dic. 1987), pp. 1309-63, ora in Id., *Il fascismo e l'Oriente. Arabi, ebrei e indiani nella politica di Mussolini*, Bologna, Il Mulino, 1988, pp. 187-241 («radici profonde» a p. 187).

6 Gianni Sofri, *Gandhi in Italia*, Bologna, Il Mulino, 1988.



gion d'essere dell'Istituto era di promuovere e sviluppare i rapporti culturali tra l'Italia e i paesi dell'Asia centrale, meridionale e orientale

«ed altresì (come dice il primo articolo del suo Statuto) “attendere all'esame dei problemi economici interessanti i paesi medesimi” in rapporto col nostro. Il Duce, che anche questa volta ha animato la nostra iniziativa, ha ben veduto che i due ordini di problemi, quelli della cultura e quelli dell'economia, sono strettamente congiunti, e che occorre perciò tenerli insieme presenti affinché il fine del nuovo Istituto, di agevolare e realizzare la mutua intelligenza tra l'Asia e l'Italia, si possa raggiungere».⁷

I vari ministeri non erano rappresentati nel consiglio direttivo dell'istituto, posto alle dirette dipendenze di Mussolini e, di fatto, di Gentile, che ne assunse la presidenza, avendo come vicepresidente il conte Giuseppe Volpi di Misurata, ex ministro delle Finanze e presidente di Confindustria, e Tucci come vicepresidente esecutivo. Organi sociali erano inoltre la giunta esecutiva, l'assemblea dei soci e il consiglio di amministrazione, formato perlopiù da rappresentanti di enti che potessero aiutare l'istituto. Volpi fu incaricato di provvedere alle esigenze materiali dell'IsMEO ma dal carteggio fra Tucci e Gentile risulta chiaramente che il filosofo se ne occupò e Tucci li gestì.⁸

L'IsMEO fu sempre generosamente finanziato da Mussolini e, a più riprese, salvato economicamente. Venne ribadito che lo scopo dell'istituto era solo in apparenza culturale, mentre il vero fine era il potenziamento delle esportazioni in Asia. L'istituto avrebbe dovuto realizzare le finalità economiche in collaborazione con l'Istituto delle esportazioni, che aveva già delle strutture adatte. La sede

7 Filippo de Filippi, *I viaggiatori italiani in Asia. Con proemio di Giovanni Gentile*, Roma: Istituto Italiano per il Medio ed Estremo Oriente, 1934, p. 5.

8 Carteggio Giuseppe Tucci – Giovanni Gentile (ca. 1916–1944).

doveva essere Roma sia per evitare spese eccessive, sia per salvaguardarne il carattere apparentemente culturale.

Nel dicembre 1934 fu tenuto, con lo stesso fasto del primo, il secondo incontro annuale della Confederazione degli studenti orientali, inaugurato da Mussolini. Nonostante l'attività e l'interesse, la confederazione però chiuse il suo Ufficio permanente per migrare in altri stati europei. Probabilmente l'Italia non ne aveva più bisogno perché la politica culturale asiatica era ormai delegata all'IsMEO.

Yamato e l'immutata anima del Giappone

In due successivi interventi – un articolo sul *Popolo d'Italia* del 18 gennaio 1934 e un discorso del marzo 1935 – Mussolini chiarì che la missione dell'IsMEO di stabilire «rapporti spirituali» con l'Oriente riguardava soprattutto il Giappone. Su *Asiatica*, la rivista dell'IsMEO diretta da Tucci che dal 1935 rimpiazzò il *Bollettino*, non mancavano mai articoli e resoconti sul Giappone. Nel 1936 comparve una relazione sul «primo scambio ufficiale di alta cultura tra Italia e Giappone» (1936), scritta probabilmente da Tucci, che pur non essendo uno yamatologo, fra il 1935 e il 1943 dedicò al Giappone una dozzina di libri e articoli. Nel 1941 fu poi lo stesso Gentile a salutare l'entrata in guerra del Sol Levante con la lunga nota «Saluto al Giappone».

Già prima dell'adesione al Patto Anticomintern, l'importanza che Mussolini attribuiva alla collaborazione italo-nipponica in chiave antibritannica si evince anche da vari saggi e articoli di nazionalisti indiani sostenitori del fascismo (come Tarak Nath Das). Con la fondazione dell'Istituto nazionale per le Relazioni con l'estero (IRCE), il 27 gennaio 1938, venne stabilito che fosse messo allo studio un grande dizionario giapponese-italiano a cura di Tucci.⁹ Il suo patrono e consigliere di Mussolini per le cose indiane, professore di sanscrito e vicedirettore anziano della R. Accademia d'Italia e socio dell'IsMEO, Carlo Formichi, fiero di essere «uno dei rappresentanti della scienza indologica occidentale e latore d'un messaggio di Benito Mussolini», pubblicò sul Paese del Sol Levante e nel 1939 l'IsMEO, d'intesa con il Duce e il Ministro degli Affari Esteri, fu incaricato di svolgere un corso di conferenze a Tōkyō. La relazione dell'anno seguente scritta dal presidente della R. Accademia d'Italia recita «[il] viaggio di Carlo Formichi in Giappone, ove il nostro eminente camerata ha rinsaldato con la sua brillante attività personale i vincoli della cooperazione culturale italo-nipponica.»¹⁰

9 ACS (Roma), MinCulPop, Gabinetto, b. 321, IRCE. Istituto Nazionale per le Relazioni Culturali con l'Estero (Diffusione del pensiero italiano).

10 ACS, Segreteria Particolare del Duce, Carteggio ordinario 1922–43, «Reale Accademia d'Italia», Relazione della R. Accademia d'Italia (1940), p. 4.

Ancora una volta l'Istituto era protagonista di una vera e propria attività di *track two* diplomacy volta ad affiancare e talvolta precorrere il lavoro della diplomazia ufficiale. Da lì a pochi mesi, il 1° settembre 1939, sarebbe iniziata la Seconda guerra mondiale con l'attacco della Germania nazista alla Polonia ed era di vitale importanza che l'azione delle Potenze dell'Asse fosse quanto mai concordata. L'IsMEO era diventato lo strumento principale di quella che sarebbe diventata, a metà degli anni Cinquanta, una vera e propria diplomazia multilivello, con l'apertura dei siti di scavi archeologici nella turbolenta Valle dello Swat, nel Pakistan al confine con l'Afghanistan, e di centri di scavo, recupero e conservazione archeologica in Iran.

L'ammirazione per la civiltà giapponese di Mussolini era condivisa anche da un altro collaboratore di *Asiatica*, Julius Evola, propugnatore della teoria della super-razza.¹¹ Dal gennaio 1941 all'agosto 1943 fu attiva anche *Yamato*, dal nome della principale nave da battaglia giapponese, una rivista mensile illustrata dedicata a rinforzare i legami culturali fra Italia e Giappone. Il comitato di redazione era composto da Giuseppe Tucci, che ne era stato l'ideatore, dall'ambasciatore a Tōkyō Giacinto Auriti e l'ex addetto all'ambasciata Pietro Silvio Rivetta. Vi scrissero anche molti collaboratori dell'IsMEO. «Nessuno meglio degli italiani può capire lo spirito giapponese», scrisse nel primo numero l'ambasciatore giapponese Amau, proprio come i giapponesi sono i più capaci di «intuire l'idea fascista».

Dopo l'adesione dell'Italia al Protocollo contro l'internazionale comunista, il 22 maggio 1939 Italia e Germania firmarono il Patto d'acciaio. Il 10 giugno 1940 l'Italia entrò in guerra e il 27 settembre Germania, Giappone e Italia firmarono il Patto tripartito di alleanza militare, che riconosceva definitivamente le aree di influenza per lo stabilimento del «nuovo ordine»: l'Europa alla Germania, il Mediterraneo all'Italia, l'Estremo Oriente al Giappone.

L'attività dell'IsMEO e gli articoli del 1935-43 di quelli che vi gravitavano, Tucci in testa, crearono un background all'alleanza dell'Asse; servirono da ponte intellettuale fra la nostra e la loro *intelligencija*; furono un mezzo di diplomazia culturale non meno importante di quella politica; diffusero nell'Italia colta l'interesse e la fiducia per il Giappone, le sue tradizioni e, cosa più appetibile a una larga massa, per la sua arte, come mezzo per veicolare altri valori.

11 Il barone Giulio Cesare Andrea Evola (1898-1974), alias Julius Evola, autore di numerosi saggi, insegnò alla Scuola di mistica fascista, fece parte del gruppo di Ur, curò la rubrica *Diorama Filosofico* sulla rivista *Il Regime Fascista*; scrisse sul periodico della Società Teosofica Indipendente; nel 1938 si schierò pubblicamente a favore del *Manifesto degli scienziati razzisti*; negli anni Quaranta collaborò ad *Asiatica* e poi a *East and West*, sempre a cura dell'IsMEO.

La missione di Tucci in Giappone per l'adesione al Patto Anticomintern

Già nel 1933 l'ambasciata giapponese aveva proposto uno scambio fra professori italiani e giapponesi affinché insegnassero le rispettive lingue. Gentile, da parte sua, attraverso l'Istituto interuniversitario italiano propose un accordo di scambio di professori e studenti, e nel 1934 Tucci propose uno scambio di borsisti al barone *Ōkura Kishichirō* (1882-1963), figlio di imprenditori e mecenate del nuovo ente giapponese per le relazioni culturali internazionali (Kokusai Bunka Shinkokai) solennemente presentato al corpo diplomatico a Tōkyō in maggio.¹² A proposito di *Ōkura* Tucci scriveva a Gentile che l'ospite gli dava un gran daffare, «tanto più che l'Istituto è stato incaricato dal Ministero degli Esteri di fargli grato il soggiorno romano».¹³ E fu proprio grazie alla sua gentilezza e alle sue capacità diplomatiche, oltre al fatto che era già noto, che Tucci fu prescelto per il Giappone. Infatti, tramite l'ambasciatore a Roma Yōtarō Sugimura, Tōkyō, che mirava a migliorare i rapporti politici con l'Italia dopo l'invasione dell'Etiopia, timoroso che l'azione italiana «lo danneggiasse nei commerci già avviati e in quelli che sperava avviarvi»,¹⁴ aveva chiesto alla Direzione generale degli Affari Politici del Ministero degli Affari Esteri, che trattava tutte le questioni relative all'IsMEO, di indicare un membro di collegamento per l'ambasciata in Italia.

«Il Duce ha ricevuto l'Accademico d'Italia Tucci, il quale parte per il Giappone per intensificare i rapporti culturali fra i due paesi. A questo scopo il Duce ha dato opportune direttive sull'azione da svolgere». Così si annunciava la partenza di Tucci nell'articololetto «Le udienze del Duce», apparso su *Il Messaggero* il 21 ottobre 1936. In un articolo di due giorni dopo intitolato «La partenza dell'Accademico Tucci per l'università di Tōkyō» si diceva che Sua Eccellenza Tucci era stato salutato con manifestazioni calorose niente di meno che dall'ambasciatore giapponese e da una rappresentanza dell'ambasciata, nonché dai membri dell'IsMEO. Tucci era «latore di un messaggio del Ministro degli Esteri, conte Galeazzo Ciano»: rappresentava quindi il governo. Effettivamente già nell'ottobre 1936 le «relazioni di cultura e economiche al quale potrebbero seguire in futuro più intime relazioni di maggiore importanza» erano ufficialmente migliorate. Tucci arrivò nel Paese del Sol levante il 24 novembre e svolse un'attività politica, diplomatica e culturale intensissima. Fu «ovunque accolto con deferenza e simpatia», come riporta un telesspresso del 30 no-

12 *Ōkura* fondò pure quella che nel 1949 sarebbe diventata la Tokyo Keizai University, l'università di economia; fu presidente della Società italo-giapponese e addetto militare dell'ambasciata del Giappone a Roma.

13 Carteggio Giuseppe Tucci-Giovanni Gentile (ca. 1916-1944).

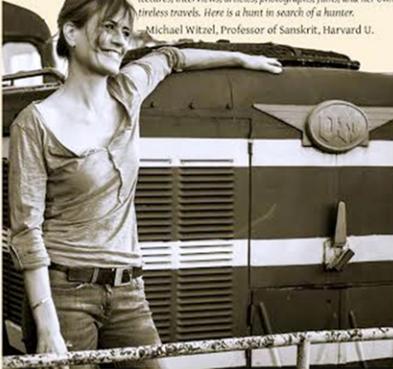
14 «L'ambasciatore a Tokyo, Auriti, al Capo del Governo e Ministro degli Esteri, Mussolini», *DDI. Ottava Serie: 1935-1939*, vol. 3 (genn.-maggio 1936), Roma, 1992, p. 704.

IL DUCE'S EXPLORER THE ADVENTURES OF GIUSEPPE TUCCI AND ITALIAN POLICY IN THE ORIENT FROM MUSSOLINI TO ANDREOTTI - WITH THE CORRESPONDENCE OF ANDREOTTI

One could hardly imagine a richer and more exciting life than that of Giuseppe Tucci (1894-1984), a scholar who may rightly be considered one of the fathers of modern Oriental Studies and the central protagonist of Fascist cultural policy in Asia. From his first expeditions from the Himalayas to the Ganges, to his encounters with leaders such as Gandhi, Tagore, the Dalai Lama, Subhas Chandra Bose, to his role as Mussolini's spokesman in India and Japan—Tucci's is a human adventure tied inextricably to the history of modern Italy, which he himself helped to forge. An adventure retraced in the pages of this book that reads like an adventure novel.

As Italy takes up arms and Mussolini sets his eye on supplanting the British Crown – a fact rigorously uncovered by Garzilli in these pages – Giuseppe Tucci manages to maneuver his way through the treacherous landscapes of the Himalayas and of fascist politics to emerge as one of the most famous scholars of the Orient. Garzilli's monumental biography brings him to life through archival documents, unedited personal letters, travelogues, lectures, interviews, articles, photographs, films, and her own tireless travels. Here is a hunt in search of a hunter.

Michael Witzel, Professor of Sanskrit, Harvard U.



ASIATICA ASSOCIATION

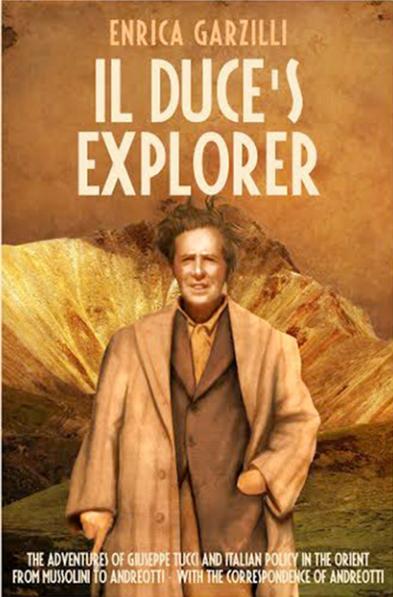
VOLUME I



IL DUCE'S EXPLORER

ENRICA GARZILLI

ASIATICA ASSOCIATION



ENRICA GARZILLI

IL DUCE'S EXPLORER

THE ADVENTURES OF GIUSEPPE TUCCI AND ITALIAN POLICY IN THE ORIENT FROM MUSSOLINI TO ANDREOTTI - WITH THE CORRESPONDENCE OF ANDREOTTI

VOLUME I

vembre 1936 del Ministero degli Affari Esteri inviato al Ministero dell'Educazione Nazionale, Direzione Generale Italiani all'Estero, e all'IsMEO. Visitò il Ministero degli Esteri, l'Accademia Imperiale e la Società relazioni culturali con l'estero, dove lesse un messaggio di Gentile. Fu ricevuto dall'imperatore Hirohito e portò una lettera di Ciano al ministro degli Esteri Hachirō Arita. Scrisse a Gentile da Tōkyō il 20 dicembre 1936: «Però stiamo sulla buona strada per concludere qualche cosa di positivo nei riguardi degli accordi culturali fra Giappone e Italia. Il momento del resto è propizio e c'è molta buona volontà di venire incontro ai nostri desideri».

Secondo *Il Messaggero* del 27 aprile 1937 Tucci parlò anche alla radio, recando al popolo il saluto del Duce in giapponese. Il discorso fu trasmesso «fino nel Manciukuò». Questo, oltre agli articoli su *Asiatica*, è il primo accenno ufficiale allo stato fantoccio creato nel Man-chu Kuo, di cui il Giappone aveva riconosciuto l'indipendenza il 15 settembre 1932, garantendosi allo stesso tempo particolari privilegi e, di fatto, mettendolo sotto il proprio controllo. Il governo fascista avrebbe riconosciuto il Man-chu Kuo nel novembre dello stesso anno.

A Tōkyō Tucci fondò l'Istituto di cultura italo-nipponico, alla cui presidenza fu messo il barone Ōkura; prese accordi perché l'Italia, la sua lingua e la cultura, incluso materie “tipicamente” fasciste come il Diritto corporativo, e fossero riconosciute e valorizzate. Prese contatto con gruppi di simpatizzanti dell'Italia nelle

città universitarie di Sendai, Kyoto, Fukuoka, Sapporo e Osaka e costituì altrettanti nuclei italo-giapponesi, che avrebbero dovuto formare altrettante cellule di più vasti organismi di propaganda. Tenne inoltre venti conferenze su argomenti specialmente italiani.

L'Italia «scorge nel vittorioso popolo del Giappone il suo naturale alleato»

Così affermava Gentile nel discorso del 14 febbraio 1937 per l'inaugurazione del Comitato Lombardo per il Medio ed Estremo Oriente, una filiale dell'ISMEO. Fra l'Europa e i paesi occidentalizzati, America inclusa, e l'Oriente, il filosofo teorizzava un vero e proprio scontro di civiltà. La cosiddetta «dichiarazione di Amau» del 1934 – per cui l'Oriente era sfera esclusiva del Giappone e nessun intervento straniero sarebbe stato tollerato – aveva ribadito un principio fondamentale: l'Asia agli asiatici. Gentile indicò il Giappone come l'altro polo della rinascita dell'Asia, che includeva l'India di Gandhi contro i dominatori. Secondo Gentile il Giappone esaltava i caratteri della «religione fascista», quindi «il remoto Impero del Sol Levante è il più vicino a noi di tutto il resto dell'Asia che da esso ci divide», è una specie di gemello, è l'Oriente che si raggiunge attraverso l'Occidente, la chiave che può riscattare l'Asia dalla sua nativa e millenaria immobilità. Il dualismo fra Europa e Asia doveva essere superato per il trionfo dell'Europa e il Giappone era «il più potente collaboratore al massimo compito della nuova storia». Il compito è l'estensione dell'Impero fascista, cosicché l'Europa in movimento portasse avanti la sua opera di far progredire l'immobile Asia.

L'Asia era statica, non era nel flusso della storia. L'Italia, che Mussolini aveva immerso in una dimensione dinamica basata su ideali e mentalità del tutto nuovi, dando vita all'*homo novus*, aveva il compito di uscire dai suoi limiti angusti, di espandersi e volgere lo sguardo a popoli così diversi, che solo allora stavano ritrovando la loro identità, la loro coscienza e la dignità nazionale e si stavano liberando dall'oppressore. Alla testa di questo movimento europeo verso l'Asia c'era il fascismo. La tendenza, la volontà e il bisogno di costruire l'impero non erano solo un'espressione territoriale o militare, ma anche spirituale e morale, una manifestazione del movimento che è vita, che è storia. L'Italia doveva uscire dai suoi ambiti ristretti e il suo naturale alleato era il Giappone. Anche strategicamente e militarmente i due paesi potevano stringere in una morsa il Medio Oriente e l'Asia centrale e meridionale, se l'ampliamento dell'impero lo richiedeva. «L'Italia [...] guarda all'Asia più lontana e scorge nel vittorioso popolo del Giappone, laborioso, instancabile, tenace, forte della sua fede e della coscienza del suo grande avvenire, il suo naturale alleato».¹⁵

¹⁵ Giovanni Gentile, «L'Italia e l'Oriente», cit., pp. 450–451.

L'IsMEO e l'accordo culturale speciale con Tōkyō del 1935

Ancora a Tucci si deve l'accordo culturale col Giappone del 1935. Non favorevoli al Giappone, sia il MAE che Ciano, ministro per la Stampa e la Propaganda, non si conformavano del tutto alla politica di Mussolini e di Gentile. In tale situazione, i rapporti con il Paese del Sol Levante si giocarono su due canali meno impegnativi di quello strettamente politico: quello culturale e quello dei Giochi olimpici, che si sarebbero dovuti tenere in Italia ma che il Giappone voleva si tenessero per la prima volta a Tōkyō (in effetti, però, nel 1936 si tennero a Berlino). La disponibilità di Mussolini a spostare la sede dei giochi a Tōkyō orientò favorevolmente l'opinione pubblica giapponese verso l'Italia e l'ambasciatore Sugimura, che nel 1936 Sugimura pubblicò con l'IsMEO la monografia *L'evoluzione del Giappone*, fece formale richiesta che venisse nominata una personalità italiana che facesse da controparte nelle trattative sull'accordo culturale. Il Duce incaricò formalmente Tucci, in quanto vicepresidente esecutivo dell'IsMEO. Alla fine del 1935 Gentile informò Mussolini che l'accordo era concluso; ma si sarebbe dovuto aspettare ancora fino al 1936 perché, grazie a un assegno di lire 300.000 concesso dal MAE, questo diventasse operativo.

Con la questione giapponese l'IsMEO divenne improvvisamente molto importante dal punto di vista politico, perché era, in realtà, l'unico canale sicuro per convogliare e abbellire, dandogli un aspetto culturale, la fame d'Asia del Regime. All'istituto fu data, oltre al finanziamento maggiorato, anche una sede prestigiosa, quella di Palazzo Brancaccio. La piccola biblioteca dell'Istituto fu ampliata e vennero ampliati i corsi e le attività. In un telegramma di Auriti a Ciano dell'11 dicembre 1936 si ribadì il ruolo di Tucci in Giappone anche in vista di un eventuale accordo speciale italo-nipponico, al pari di quello fra Giappone e Germania: «La cosa è studiata da questi ufficiali di Stato Maggiore del ministero della Guerra con cui continuo a mantenere indiretti contatti [...]».¹⁶

Roma e l'IsMEO guida ideale e spirituale di Giappone, Italia e Germania

Il 12 marzo 1937, appena tornato dal Giappone, Tucci invitò Karl Haushofer a tenere una conferenza all'IsMEO, subito pubblicata col titolo *Analogie di sviluppo politico e culturale dell'Italia, Germania e Giappone*. Nella prima conferenza tenuta all'IsMEO mise in luce le analogie e i punti di contatto che potevano facilitare la comprensione reciproca dei tre grandi popoli, il tedesco, l'italiano e il giapponese. L'invito di Haushofer da parte dell'IsMEO piacque molto a Mussolini, che dopo la conferenza rilasciò un'intervista al *Völkische Beobachter* in cui ri-

16 Ministero degli Affari Esteri, *I documenti diplomatici italiani. Ottava Serie: 1935-1939. Volume V (1° settembre 31 dicembre 1936)*, cit., 1994, p. 645.

conosceva all'istituto un'importanza mai avuta prima, accennando alla concezione degna dei compiti mondiali dell'IsMEO e della Città eterna. L'istituto e Roma dovevano rappresentare la guida ideale e spirituale dei tre paesi amici, l'Italia, la Germania e il Giappone, che a loro volta avrebbero dovuto guidare il mondo in un progetto pan-imperialista.

L'articolo fu il preludio per la visita di Mussolini a Monaco del 25-29 settembre 1937, quando fu ricevuto personalmente da Hitler. L'IsMEO ormai era così importante a livello diplomatico che, quando Mussolini aderì al Patto Anticomintern, il Ministero degli Affari esteri mandò all'Istituto per primo una copia della trattativa «riservata e segreta».

Il trattato di consultazione e neutralità e il «fine schiettamente politico» dell'IsMEO

Alla fine del 1937 l'IsMEO fu visitato da Mussolini. Intanto, l'Italia cercava di assumere un ruolo di primo piano in Estremo Oriente cercando di concludere un trattato di consultazione e neutralità con il Giappone. A dicembre Ōkura, presidente della Società italo-giapponese, fece visita a Roma e lesse un messaggio al popolo italiano da parte dell'imperatore nella sede dell'IsMEO. Come contrappunto Mussolini diede ordine a Dino Alfieri, ministro del MinCulPop nel 1936-37, di creare la Società Amici del Giappone. Il Ministero degli Affari Esteri propose di mettere nel comitato promotore Gentile, Tucci e il senatore Majoni, ex ambasciatore a Tōkyō.¹⁷ La sede della Società sarebbe stata

«l'Istituto Medio ed Estremo Oriente, che figurerà come la Gran Madre di queste Associazioni Politiche aventi precipuo scopo di vivificare i rapporti fra l'Italia Fascista e le Nazioni che aspirano ai nostri ideali in quella vastissima zona».¹⁸

La finalità politica dell'IsMEO era sancita ufficialmente. D'altronde l'istituto da anni inviava regolarmente relazioni quindicinali sui paesi del Medio ed Estremo Oriente al Ministero Stampa e Propaganda.¹⁹ La Società Amici del Giappone patrocinò diverse conferenze e ristampò un articolo di Tucci pubblicato su *Asiatica*. Nel 1938 fu inviata in Giappone una delegazione del PNF sia per la propaganda, sia per tastare il polso in merito a un accordo politico ed economico. Ōkura divenne il presidente di una Società Amici dell'Italia a Tōkyō. Senza alcuna esagerazione quindi, Gentile scrisse nel rapporto sull'attività dell'IsMEO nel 1937

17 Giovanni Cesare Majoni (1876-1969), nobile, diplomatico e collaboratore di *Asiatica*.

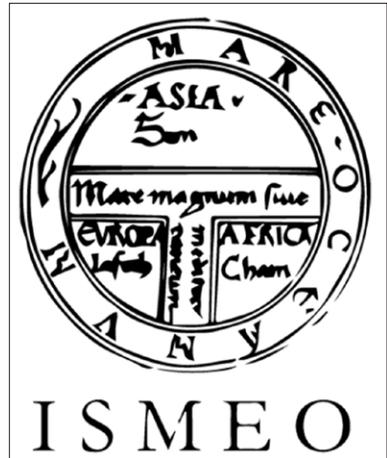
18 Appunto per S.E. il Ministro, 11 dicembre 1937, ASMAE, SP, b. Giappone 23.

19 Parte delle relazioni in ASMAE, MinCulPop, Direzione Generale per il Servizio della Stampa Estera, Istituto Italiano per il Medio ed Estremo Oriente.

che l'istituto era uno dei massimi artefici del ravvicinamento dell'Italia al Giappone.

«Il compiacimento del Duce per l'attività dell'IsMEO»

Nell'articolo intitolato «Il compiacimento del Duce per l'attività dell'IsMEO», apparso su *Il Messaggero* del 3 gennaio 1939, si elencano le attività dell'istituto sia in campo culturale sia commerciale. Oltre ai corsi di lingua, le conferenze, le pubblicazioni, le borse di studio, gli scambi di studiosi e studenti, fra i compiti dell'IsMEO c'era quello di organizzare, d'accordo con i Gruppi universitari fascisti, i convegni mensili per lo studio dei problemi concernenti i paesi asiatici; organizzare le riunioni periodiche degli studenti orientali e italiani; e ricevere le personalità dall'Asia di passaggio per Roma, per cui era stato istituito un Comitato di ospitalità destinato all'uopo. Insieme alla Società per gli scambi con l'Oriente, l'IsMEO doveva organizzare anche la sezione economica secondo il piano proposto dal barone Pompeo Aloisi, consigliere dell'IsMEO dal 1940 in qualità di presidente di una società che si stava formando per occuparsi dei traffici con l'Asia e membro del consiglio di redazione di *Asiatica*. L'istituto doveva inoltre ultimare l'organizzazione del Padiglione dell'Estremo Oriente alla Mostra Triennale d'Oltremare, che si sarebbe tenuta a Napoli l'anno dopo. Un progetto a lungo termine era quello di organizzare per il 1942 il Congresso di studi sulla civiltà giapponese, cinese e indiana, un compito assegnatogli direttamente dal Duce. Gentile, come faceva annualmente, chiese a Mussolini dei fondi straordinari per l'IsMEO, che ottenne dalla sua Segreteria particolare. Nel telegramma di ringraziamento del 2 aprile 1940 Gentile conferma ulteriormente i piani del Duce in Asia e il ruolo dell'Istituto: «Assemblea generale soci Istituto Italiano Medio Estremo Oriente [...] assicurato azione che istituto svolge conformemente vostre direttive per espansione italianita [sic!] nelle lontane regioni oriente».²⁰



Gli studi sull'Estremo Oriente durante la guerra 1940-43

Con l'entrata in guerra dell'Italia i rapporti col Giappone furono intensificati. Il 6 marzo 1941 Haushofer tenne una seconda conferenza sullo «sviluppo dell'i-

²⁰ ACS, Segreteria Part. del Duce-Carteggio ordinario (1922-43), fasc. 519.319, IsMEO.

dea imperiale nipponica» e l'Istituto organizzò insieme alla Segreteria centrale dei GUF un convegno nazionale universitario sulla politica e l'economia dell'Oriente, nonché corsi di conferenze di studiosi e politici tedeschi sulla situazione politico-strategica dell'Estremo Oriente, assegnando 5 borse di pratica commerciale per Cina, Giappone, India e Iran e pubblicando 9 opere. «Per destare l'interesse degli studiosi italiani per i vitali problemi dei popoli asiatici», come recitava una nota dell'Agenzia Stefani del 10 giugno 1942, l'IsMEO bandì 4 concorsi e inaugurò la collana il Nuovo Ramusio, in cui furono ripubblicate in versione integrale e scientifica opere e documenti dei maggiori viaggiatori italiani in Oriente. Naturalmente i rapporti si interruppero a seguito dell'armistizio italiano. Il 9 settembre 1943, bruciati in giardino i documenti segreti, il personale della legazione e tutti i residenti giapponesi a Roma, eccetto un giornalista, si trasferirono a Venezia. L'IsMEO interruppe le pubblicazioni sul Giappone.

Mussolini e il Giappone dopo il Patto tripartito e i progetti per il dopoguerra

Già nel 1942 il Duce pensava a un dopoguerra vittorioso e a come l'IsMEO potesse rientrare nei suoi progetti. Un comunicato del 10 giugno 1942 dell'Agenzia Stefani annunciava così la nuova disciplina dell'IsMEO "Legislazione finanziaria dei paesi Medio ed Estremo orientali": «In previsione dei nuovi compiti che l'Italia fascista dovrà assolvere nell'immediato dopoguerra, l'Istituto si propone di dare un maggior sviluppo alla preparazione dei giovani destinati a rappresentare gli interessi italiani in Asia». Secondo Gentile l'attività dell'istituto nell'a. a. 1941-42 era caratterizzata «nel complesso dei sempre più stretti rapporti tra l'Italia e il Giappone e quei paesi orientali che lavorano per la costruzione dell'ordine nuovo». L'IsMEO aveva indetto un altro Convegno nazionale universitario, in collaborazione coi GUF, per cooperare alla preparazione politica dei giovani. E il duce stanziava premi speciali. Con «lettera riservata» del 22 giugno 1943²¹ Gentile chiese il finanziamento straordinario delle iniziative che l'IsMEO aveva varato per predisporre lo sfruttamento delle possibilità aperte in Asia dalla prossima vittoria del Tripartito:

«Noi vogliamo che l'Italia sappia allora conquistarsi anche in quei Paesi, il posto ed il prestigio cui le danno diritto le ragioni stesse della sua vita. L'iniziativa che l'Istituto si è assunta e la funzione che, nell'attuare e svilupparla, esso compie, mirano pertanto a preparare e predisporre un più alto avvenire economico di tutto intero il nostro Paese».

Il progetto principale – proseguiva Gentile – era di approfittare degli oltre

21 ACS, Segreteria Part. del Duce-Carteggio ordinario (1922-43), fasc. 519.319, ISMEO.

80.000 prigionieri italiani portati in India dagli inglesi «ai fini della nostra penetrazione economica e commerciale

« nell'India stessa, che – dopo la guerra – e fra i vari Paesi del Medio ed Estremo Oriente – offrirà certo le condizioni ambientali e psicologiche più favorevoli al lavoro italiano, una volta crollato ed eliminato il dominio inglese».

Insieme con la Presidenza della CRI, l'Ufficio Prigionieri di Guerra, la Direzione del PNF, il MAE e il ministero della Guerra e con personale esclusivamente militare sotto la direzione di un ufficiale superiore di particolare competenza, comandato presso l'istituto dal MAE e dalla Marina, l'IsMEO aveva appunto creato una Sezione economica «speciale e riservata», col triplice compito di a) censire accuratamente i prigionieri di guerra italiani in India; b) individuare gli elementi più idonei a essere utilizzati, a guerra finita, per la penetrazione economica, commerciale e industriale in India; c) studiare da subito la possibilità e i limiti del collocamento del lavoro e dell'attività italiana nel paese, una volta terminata la guerra. Gentile aggiungeva che questa iniziativa integrava i Corsi di lingue e cultura orientali «nell'unico e comune scopo finale di preparare tempestivamente la futura affermazione economica dell'Italia nei Paesi del Medio ed Estremo Oriente». ²² La richiesta fu soddisfatta, e poco prima del 25 luglio l'Istituto ricevette un ultimo sostanzioso finanziamento.

Morte, rinascita e morte definitiva dell'IsMEO

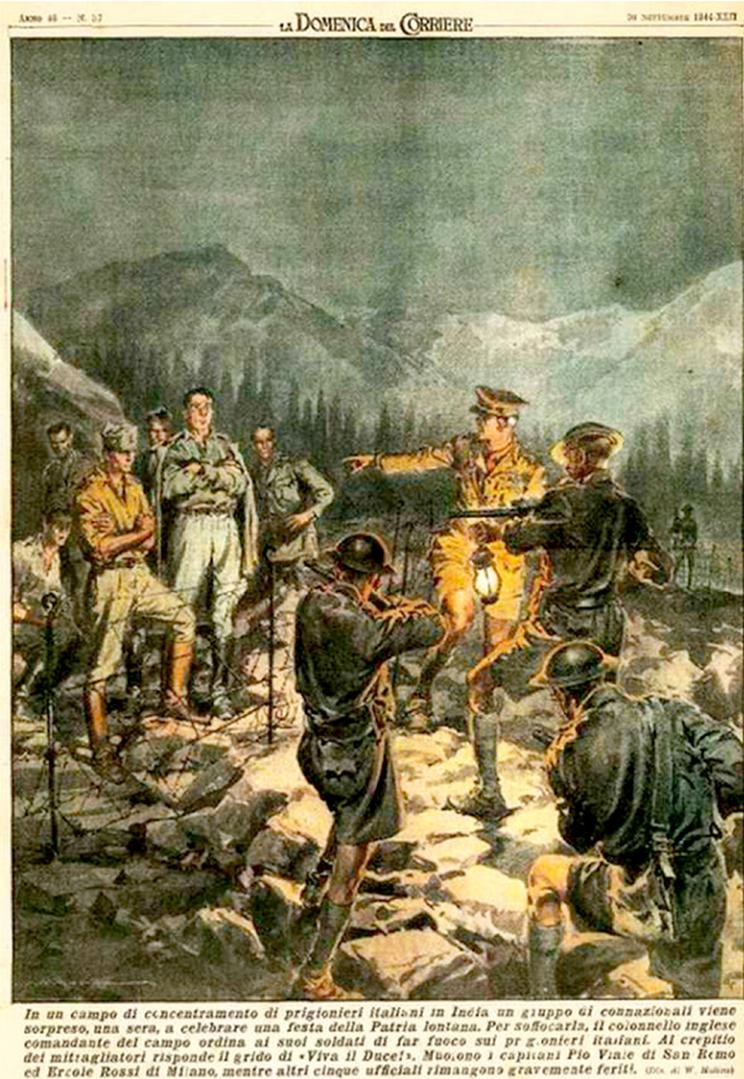
A seguito dell'armistizio l'IsMEO chiuse i battenti. Gentile fu ucciso a Firenze il 15 aprile 1944; sottoposto a giudizio di epurazione, il 1° agosto Tucci fu sospeso dall'insegnamento insieme ad altri 23 professori dell'Università di Roma, anche se la sua fama di studioso e le relazioni in *alto loco* gli consentirono di riprendere le funzioni e poi di essere pienamente reintegrato a seguito del proscioglimento (8 gennaio 1946). Non per niente gli storici parlano, nella Pubblica amministrazione, di «defascistizzazione mancata». ²³ Gentile non c'era più ma all'IsMEO e al lavoro di Tucci giovò più di tutti un giovanissimo politico, che aveva collaborato alla fondazione della Democrazia Cristiana a fianco di Alcide De Gasperi e di Guido Gonella e che a soli ventotto anni era già sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri: Giulio Andreotti. ²⁴ Nel 1947 l'Istitu-

²² Luciano Mercatali, «Campo indiano ai piedi dell'Himalaya», *La Lettura* del 17 agosto 1946, pp. 9–10.

²³ Cf. Pierluigi Allotti, «Studi recenti sull'epurazione nel secondo dopoguerra», *Mondo contemporaneo: rivista di storia*, 2008, fasc. 1; Lucio D'Angelo, *I socialisti e la defascistizzazione mancata*, Milano, FrancoAngeli, 1997.

²⁴ Sui rapporti fra l'IsMEO e Andreotti v. Enrica Garzilli, op. cit., vol. 2, capitolo XII, pp.

to riprese le attività e Andreotti “consenti” la sua riapertura.²⁵ Ha svolto ancora un ruolo di primo piano nei rapporti con la Cina. Nel 1995 l’Istituto si è fuso con l’Istituto Italo-africano, dando vita all’Istituto italiano per l’Africa e l’Oriente (IsIAO), che a sua volta è stato posto in liquidazione coatta amministrativa nel gennaio 2012.



371-476, che riporta per intero il carteggio fra Andreotti e Tucci del 1947-1984.

25 Garzilli, interviste a Giulio Andreotti del 17 e del 23 febbraio 2006 (archivio personale).

Ciano e gli aerei

la Missione Aeronautica in Cina tra industria e diplomazia

di Giancarlo Garello

Premessa.

La fugace apparizione in Cina della Missione Aeronautica italiana negli anni 1933-1937 ha attratto solo marginalmente l'attenzione degli studiosi, forse perché considerata una parentesi trascurabile nel quadro generale della politica estera di Mussolini, che mirava a conquistare all'Italia un posto di rilievo fra le grandi Potenze praticando una diplomazia "pendolare" fra Inghilterra e Germania, in Europa, e fra Cina e Giappone, in Oriente. A quasi un secolo da quelle vicende è giusto riconoscere gli sforzi compiuti dagli uomini della Missione, che, in un ambiente ostile e senza una visione chiara degli obiettivi perseguiti dal governo, si spesero per inserire l'Italia nel grandioso programma di rafforzamento economico e militare avviato da Chiang Kai-shek¹.

L'arco temporale preso in esame va dai primi anni Trenta del Novecento, in coincidenza con l'arrivo a Shanghai di Galeazzo Ciano e Edda Mussolini, al dicembre 1937, data del rimpatrio forzato della Missione aeronautica che nella sua breve vita conobbe quattro fasi distinte: l'insediamento del colonnello Roberto Lordi (1894-1944) ad Hangchow, il suo inaspettato richiamo in Patria, l'arrivo del successore Silvio Scaroni (1893-1977) e il difficile ristabilimento di un rapporto di fiducia col Generalissimo. La ricostruzione di quei lontani avvenimenti è basata largamente sulla documentazione conservata presso l'USAM e l'ACS².

1 La traslitterazione latina dei nomi cinesi ha presentato qualche difficoltà, perché dal 1958 è in vigore nella Cina Popolare il sistema *pinyin*, mentre nel periodo in cui si svolgevano gli avvenimenti evocati in questo studio lo standard accettato internazionalmente era il *Wade-Giles*: ad es. il nome Chiang Kai-shek è diventato ora Jiang Jieshi. Per maggiore comodità del lettore nel testo è stata mantenuta la traslitterazione dei nomi cinesi di persone e di località in uso allora.

2 Il materiale d'archivio utilizzato per il presente saggio è consultabile presso l'Archivio Centrale dello Stato (ACS), fondo Ministero dell'Aeronautica, gabinetto, anno 1937 busta 57 fascicoli f.5.I.1 e f.9.III.1, busta 63 f.9.V.13, anno 1938 busta 8 f.8.V.4 e f.2.I.37, busta 62 f.9.I.1, busta 71,72 f.9.V.13, anno 1939 busta 86 f.9.V.13, anno 1940 buste 175,176, 189, 190 f.9.V.13. Bibliografia essenziale: Felice Torelli, *Avventure di un pioniere dell'Aviazione*, Gastaldi, Milano 1963. Silvio Scaroni, *Missione militare aeronautica in Cina*, Ufficio Storico Aeronautica Militare, Roma 1970. Giorgio Borsa, «Tentativi di penetrazione dell'Italia Fascista in Cina: 1932-1937», *Il Politico*, 3, 1979, pp.381-419. Giancarlo

Introduzione

Sul finire degli anni Venti la Cina attraversava un periodo di grande instabilità. Molte regioni dell'immenso Paese erano in mano ai "signori della guerra" che disponevano di eserciti privati, riscuotevano tributi e amministravano la legge al posto delle autorità centrali. In questa situazione di caos generalizzato a partire dal 1928 il governo centrale si trovò a fronteggiare anche l'insorgenza comunista. L'invasione giapponese della Manciuria a partire dal 1931 inserì un ulteriore elemento di disturbo nel complicato ginepraio cinese.

L'impreparazione delle forze armate, e in particolare dell'aviazione, era motivo di allarme per il governo di Nanchino, che decise di potenziare le forze aeree e di creare un'industria aeronautica nazionale ricorrendo agli Stati Uniti, con i quali aveva già stretto importanti accordi di cooperazione. Nel luglio 1932 una Missione aeronautica di 15 membri diretta da John H. Jouett, ex colonnello dell'US Army, si installò ad Hanchow e vi aprì la Central Aviation School. Jouett fu anche accreditato come consigliere militare aeronautico presso il governo di Nanchino e in questa veste elaborò un piano quinquennale per la riorganizzazione dell'aeronautica militare cinese che prevedeva massicci acquisti di materiale di volo di produzione statunitense e la realizzazione di una fabbrica aeronautica³. Quando sembrava che gli Stati Uniti si fossero aggiudicati il controllo totale del settore aeronautico cinese si affacciò sulla scena un *outsider* inaspettato, l'Italia, che manifestò ben presto l'intenzione di ritagliarsi un ruolo attivo nella complicata realtà politico-militare cinese.

La presenza della Missione americana in Cina causò irritazione e allarme a Tokyo che protestò vivacemente; la posizione di Jouett si fece difficile, anche perché il suo protettore T.V. Soong era stato sostituito da H.H. Kung, favorevole all'Italia⁴. Nel giugno 1935, alla scadenza del contratto, Jouett rientrò in America

Garello, *Il Breda 65 e l'Aviazione d'Assalto*, Edizioni dell'Ateneo & Bizzari, Roma 1980.
 Mario Destro Bisol, *Storia di un'avventura. Dalla trasvolata atlantica ai cieli della Cina: Ottanta anni di vita italiana nei ricordi di un pioniere dell'aviazione*, IBN, Roma 1994.
 Vincenzo Moccia, *La Cina di Ciano. La diplomazia fascista in Estremo Oriente*, Webster, Padova, 2014, pp. 104-111 («La cooperazione militare italo-cinese»).
 Gabriele Altana, *L'Italia Fascista e la Cina. Un breve idillio*, Aracne, Canterano (RM) 2017.

- 3 Oltre a 50 addestratori Fleet 10 destinati alla scuola di Hanchow la Cina acquistò negli USA oltre 200 caccia Curtiss Hawk II e III, ricognitori Vought Corsair e Douglas O-2MC, bombardieri leggeri Northrop Gamma, Curtiss Shrike e Vultee V-11G. La fabbrica aeronautica cino-americana Central Aircraft Manufacturing Co. (CAMCO) entrò in funzione nell'agosto 1934.
- 4 Nel complicato universo cinese le cariche politiche e militari erano fortemente influenzate dalle relazioni famigliari. Conseguentemente Soon Tse-ven – più noto come T.V. Soong – fratello di Soong May-ling moglie di Chiang Kai-shek, fu a lungo ministro delle Finanze,



Edda Mussolini e Chang Hsue-liang in un'immagine del 1931. Il "giovane maresciallo", importante personalità politica della Cina nazionalista, fu molto amico dei Ciano che frequentò assiduamente

ma l'assenza di consiglieri *yankee* non durò a lungo: nel dicembre dello stesso anno il capitano Clair L. Chennault fu invitato dal colonnello P. T. Mow, in visita negli Stati Uniti, a recarsi in Cina per occuparsi dell'addestramento e della preparazione bellica della CAF.

Ciano e la Missione aeronautica in Cina.

Dopo una breve parentesi in Sud America, la carriera diplomatica aveva portato il conte Ciano (1903-1944) alla Legazione di Pechino con il grado di vice console, alle dipendenze del ministro plenipotenziario Daniele Varè. Trascorsi più di due anni in Cina, alla fine del 1929 il giovane Galeazzo fu richiamato in Italia come addetto all'Ambasciata presso la S. Sede, istituita dopo il concordato, e durante il periodo trascorso a Roma incontrò Edda Mussolini che sposò il 24 aprile 1930. Nel settembre seguente, promosso console generale, Ciano raggiunse Shanghai, fornito di credenziali di inviato straordinario e ministro plenipotenziario in Cina.

L'assegnazione di Ciano a Shanghai con importanti incarichi di rappresentanza fu determinante per avviare un esperimento di penetrazione dell'ideologia fascista in Cina, dove molti personaggi di spicco del Kuomintang mostravano simpatia per Mussolini e il suo regime. Il momento era favorevole per dare all'estero un'immagine positiva dell'Italia, e l'abile lavoro di mediazione svolto da Ciano

consigliere di Stato, presidente della Bank of China e anche presidente della commissione per gli affari aeronautici dopo la partenza della missione aeronautica italiana dalla Cina. H.H. Kung, a sua volta ministro delle Finanze, era cognato di "Madame" avendo sposato la sorella maggiore Soong Ai-ling. La terza sorella, Soong Ching-ling, era la vedova di Sun Yat-sen, fondatore della Repubblica cinese e padre della Patria.



Il gen. Roberto Lordi accompagnato dall'addetto aeronautico in Cina cap. Furio Drago

nell'ambito della commissione Lytton (1931-1932), creata dalla SdN per accertare le cause della crisi sino-giapponese in Manciuria, oltre a fruttargli gli elogi del duce e del ministro degli Esteri Grandi, fecero emergere la figura del giovane console nell'ambiente diplomatico di Shanghai. Con il prestigio derivante da questo successo – e dal matrimonio con la figlia

del duce – Ciano puntò a rafforzare la posizione dell'Italia in Cina partecipando con le altre Potenze all'opera di ricostruzione del Paese, allacciando più stretti rapporti con le élites culturali e intensificando la collaborazione militare e industriale in campo aeronautico, sull'onda dei successi colti dall'aviazione italiana in tutto il mondo.

Fra le file della Chinese Air Force (CAF) Jouett si era creato molti nemici a causa dell'elevato numero di piloti esonerati dal volo per incapacità. Il malcontento si manifestò apertamente quando il ministro delle Finanze T.V. Soong, deciso sostenitore della Missione americana, rassegnò le dimissioni nell'ottobre 1933 per dissidi con il Generalissimo. Il suo successore H. H. Kung aveva visitato l'Europa all'inizio del 1933 ed era rimasto molto impressionato da Mussolini, che si dichiarò desideroso di aiutare la Cina e offrì a tale scopo parte dell'indennizzo spettante all'Italia per la rivolta dei Boxer quale anticipo per una commessa di velivoli da ordinare all'industria italiana. Il duce aveva già dato chiari segnali di apertura verso il Generalissimo, inviando il genero Galeazzo Ciano a Shanghai e innalzando il livello della legazione di Nanchino ad ambasciata, unica sede diplomatica del massimo rango presente insieme a quella dell'URSS. In cambio dell'apertura di credito la Cina si impegnò ad accogliere due Missioni militari italiane, una navale e una aeronautica, presso il governo di Nanchino.

La prima, composta dal CV, poi contrammiraglio, Luigi Notarbartolo di Villarosa, dal CF Vincenzo Ruta e dal TV Lorenzo Bezzi (m. o. v. m. nella Seconda guerra mondiale) giunse a Nanchino nel marzo 1935 con istruzioni per assistere il Generalissimo nelle questioni navali ma i risultati conseguiti furono modesti. Molto più proficua fu invece l'attività della Missione aeronautica.

Ali italiane nei cieli cinesi

Iniziata con la crisi di San-Mun e la spedizione contro i Boxer, la presenza militare italiana in Cina fu svolta essenzialmente dalla R. Marina. Il volume degli scambi rimase trascurabile e scarso fu l'interesse dell'imprenditoria italiana anche per mancanza di collegamenti diretti fra i due Paesi⁵. Nel 1928 la firma del nuovo trattato di amicizia e commercio col governo di Chiang Kai-shek (il precedente risaliva al 1866, regnante la dinastia Qing) ridestò i mercati ma fu l'arrivo di Ciano a dare un impulso innovatore alle relazioni bilaterali, in particolare nel settore dell'aviazione. La penetrazione aeronautica italiana in Cina era già iniziata in sordina nei primi anni Venti, quando il «signore della guerra» Wu Pei-fu ordinò 17 bombardieri leggeri FIAT A.300 nonostante il vigente embargo sulle armi. Doveva passare quasi un decennio perché altre ali italiane solcassero i cieli dell'ex Celeste Impero: infatti, facendo leva sulla disponibilità espressa dal governo di Roma di non esigere i risarcimenti dovuti per la rivolta dei Boxer, Ciano convinse il ministro delle Finanze T.V. Soong ad utilizzare parte di quei fondi per l'acquisto di aerei di produzione italiana. Un contratto per 20 bombardieri FIAT BR.3 fu sottoscritto da Soong e Ciano il 30 giugno 1932, e altri 3 esemplari si aggiunsero successivamente. A proposito di questi ultimi pare che il merito spetti allo charme di Edda Ciano: la contessa avrebbe infatti ammaliato un'alta personalità locale, «il giovane maresciallo» Chang Hsue-liang, signore di alcune province del Nord Est, inducendolo a rivolgersi alle ditte italiane per modernizzare la forza aerea mancese⁶.

Al suo ritorno dall'Europa Kung, nominato direttore della Banca Centrale e incaricato degli acquisti di materiale bellico, preparò il terreno per l'arrivo della Missione italiana. Con lettera personale del 10 aprile 1933 Kung pregò Ciano, che lasciava la Cina per assumere l'incarico di capo Ufficio Stampa di Mussolini, di sollecitare l'invio della Missione aeronautica il cui progetto era stato sottoposto all'attenzione del ministro T.V. Soong nel gennaio precedente. La missiva giunse nelle mani del duce che diede il suo consenso e all'inizio di ottobre 1933 si presentarono ad Hangchow il colonnello pilota Roberto Lordi⁷ e il maggiore

5 Una delle prime preoccupazioni di Ciano fu l'apertura di una linea di navigazione diretta fra l'Italia e l'Oriente, esercitata a partire dal 1932 dal Lloyd Triestino coi moderni transatlantici *Conte Rosso* e *Conte Verde* e la m/n veloce *Victoria*.

6 Nell'autobiografia *La mia vita*, Mondadori, Milano 2002, pp. 45-46 Edda rivendica il merito di aver convinto l'alto personaggio ad acquistare aerei di produzione italiana. Chang Hsue-liang aveva ereditato dal padre Chang Tso-lin, ucciso in un attentato ordito dai giapponesi, il controllo di vaste regioni del Nord-Est e della Manciuria, e il suo potere in Cina era considerato secondo solo a quello di Chiang Kai-shek.

7 N. a Napoli l'11 aprile 1894, Roberto Lordi combatté nella grande guerra come osservatore e poi pilota alla 79ª squadriglia del XXIII gruppo. Laureatosi ingegnere aeronautico, en-

ingegnere Nicolò Galante, che costituirono il primo nucleo della Missione aeronautica. Segretario generale fu nominato Antonio Riva, un connazionale residente a Pechino, già ufficiale aviatore nella Prima guerra mondiale e collega di Lordi al XXIII gruppo caccia, “asso” con 7 vittorie aeree⁸.

Lordi aveva partecipato alla Prima guerra mondiale come osservatore e pilota ed era poi stato destinato in colonia percorrendo i vari livelli della carriera fino a diventare comandante dell’Aviazione della Cirenaica. Promosso generale dopo l’arrivo in Cina, Lordi in breve tempo seppe conquistarsi la piena fiducia del Generalissimo che lo incaricò di elaborare un programma di radicale ammodernamento della forza aerea cinese. Per meglio coordinare il lavoro nei vari settori Lordi fece giungere dall’Italia altro personale la cui forza media si attestò sui 10 ufficiali e 5 sottufficiali. Il 15 ottobre 1934 entrò in funzione a Nanchang, nel Kiangsi, la scuola di pilotaggio di primo grado, affidata al maggiore Silvio Napoli (1902-1961), con istruttori i capitani Francesco Martini, Felice Torelli, Andrea Zotti e il sergente Grassa: a metà gennaio 1935 tutti gli allievi piloti, provenienti in gran parte dalle scuole militari, avevano completato la prima fase addestrativa senza che un incidente di rilievo turbasse lo svolgimento del corso. A causa del sovraffollamento dell’aeroporto di Nanchang, che ospitava anche reparti operativi cinesi, nel febbraio 1935 la scuola si trasferì a Loyang, nell’Honan, dove affluirono 200 nuovi aspiranti piloti che andarono ad aggiungersi ai primi 100 già in parte addestrati a Nanchang. Nel campo dell’istruzione operativa fu dedicata molta cura all’addestramento degli equipaggi nelle varie discipline: bombardamento, trasporto, caccia, ricognizione, cooperazione aerea. Per valorizzare quest’ultima specialità, completamente ignorata dai comandi cinesi, venne creata una scuola di osservazione aerea a Nanchino affidata al capitano Unia.

Contemporaneamente ebbe inizio anche il riordino generale dell’aviazione cinese, facente capo alla Commission on Aeronautical Affairs di cui madame Soong May-ling, moglie del Generalissimo, era segretario generale. Nel luglio

trato in Aeronautica nel 1923, fu comandante dell’Aviazione della Cirenaica, Nell’autunno 1933, col grado di colonnello, fu inviato in Cina a capo della missione aeronautica italiana e dopo pochi mesi fu promosso generale. Rimpatriato nell’agosto 1935 per delicate vicende amministrative, dopo l’8 settembre 1943 partecipò attivamente alla Resistenza romana. Catturato dai nazisti, che dopo atroci torture fu fucilato alle Fosse Ardeatine. Già decorato di medaglia d’argento e di bronzo fu insignito di medaglia d’oro al v. m. alla memoria.

8 Nato a Shanghai nel 1896 da una famiglia di industriali della seta, nel 1926 Antonio Riva costituì la prima sezione del PNF in Cina, e avviò un proficuo commercio di armi. Dopo la vittoria comunista fu accusato di spionaggio a favore degli USA e di attentato alla vita del presidente Mao e nel 1951, al termine di un processo farsa, fu condannato a morte e fucilato. V. M. Riva, *Assassinio di Stato, Antonio Riva: Pechino, 17 agosto 1951*, La Sapienza Editrice, Roma 2011.

1934 a ciascuna divisione della commissione venne assegnato un adviser italiano. Il maggiore Marco Boschi avviò la riorganizzazione tecnica, realizzando tre officine per la riparazione di velivoli e motori con 300 operai locali ciascuna e inaugurando i primi corsi per specialisti. All'officina di Nanchang fu assegnato come consigliere il capitano Renato Benadusi e a quella di Nanchino il parigrado Giorgio Cavalca. Per adeguare le strutture dell'aviazione cinese al rapido sviluppo in atto fu realizzata una scuola per meccanici e specializzati che accolse 800 allievi, e alle tre officine già esistenti ne vennero affiancate altrettante di nuova impostazione. Il maggiore commissario Francesco Leone creò dal nulla un'organizzazione amministrativa e tecnica per la gestione del materiale aeronautico ispirata a quella in vigore nella Regia Aeronautica. L'esatta conoscenza delle necessità cinesi consentì ai nostri consiglieri di indirizzare gli acquisti dei materiali di supporto – autopompe, trattori, parti di ricambio eccetera – verso le industrie italiane ponendo le premesse per un flusso commerciale fra i due Paesi suscettibile di grandi sviluppi. Importante ai fini di propaganda e di collaborazione culturale fu l'invio di 25 ingegneri cinesi al Politecnico di Torino per un corso triennale di specializzazione e di 30 ufficiali naviganti e tecnici per uno stage di perfezionamento nei reparti di volo della Regia Aeronautica.

Procedevano intanto i lavori di sistemazione sui campi d'aviazione a cura del maggiore Nicolò Galante, che disegnò una palazzina-comando riprodotta poi in molti aeroporti cinesi. Completata la progettazione della grande base aerea di Nanchang si passò alla fase realizzativa mentre si gettavano le basi per la costruzione nella stessa località della grande fabbrica di aeroplani Sino-Italian National Aircraft Works (SINAW).

Alti e bassi della Missione

Il rapporto di fiducia nato fra Lordi e le massime autorità cinesi ebbe riflessi positivi per l'industria aeronautica italiana, che beneficiò di consistenti commesse per aerei da caccia (9 Breda 27, 13 FIAT CR.32, 1 CR.30), da bombardamento (6 Caproni 111, 1 Caproni 101 e 6 Savoia Marchetti S.72) e da addestramento (20 Breda 25). Nel complesso si trattava di forniture per una cinquantina di milioni di lire di allora, una somma di tutto rispetto che suscitò molte invidie. Gli americani lanciarono accuse di concorrenza sleale agli italiani perché, oltre a sfruttare la posizione di privilegio acquisita in seno alla commissione, essi godevano del pieno appoggio del loro governo. Prese allora corpo una campagna diffamatoria nei confronti della Missione il cui principale responsabile fu il colonnello Chennault, chiamato dal Generalissimo a reggere le sorti dell'aeronautica cinese quando sembrava imminente un nostro disimpegno in Cina. Chennault, divenuto famoso per aver comandato i volontari americani della squadriglia "Tigri Volan-

ti”, inserì nelle sue memorie pesanti giudizi sull’attività della Missione italiana ripresi acriticamente da autori americani anche in tempi recenti ⁹.

Il lavoro del generale Lordi sembrava ben avviato quando nell’estate del 1935 giunsero all’orecchio di Mussolini voci di presunte irregolarità nella gestione dei fondi della Missione. Il capo del governo prese una decisione drastica e, senza informare il Generalissimo, ordinò il rimpatrio di Lordi sostituendolo con il colonnello Silvio Scaroni, medaglia d’oro e “asso” della Prima guerra mondiale¹⁰. Offeso per la mancanza di riguardo Chiang Kai-shek non si accontentò di vaghe allusioni a motivi di salute, e pretese di incontrare l’ambasciatore Lojacono, il quale, messo alle strette, ammise che Lordi era sospettato di illeciti amministrativi. Sottoposto a inchiesta a Roma Lordi fu giudicato colpevole e collocato a riposo d’autorità ¹¹.

Per ingraziarsi il Generalissimo Mussolini incaricò il successore di portargli in regalo un lussuoso apparecchio da trasporto passeggeri, già utilizzato come proprio aereo personale. Il 6 luglio 1935 il colonnello Scaroni lasciò Roma ai comandi del trimotore Savoia S.72 I-ABMO accompagnato dal secondo pilota capitano Angelo Tondi, dal tenente Alfonso Chiapparo, nuovo addetto aeronautico a Shanghai, e da tre sottufficiali. Il volo fu coperto in 11 tappe, con arrivo a Shanghai il 4 agosto. Scaroni aveva buona esperienza diplomatica, avendo trascorso molti anni in Inghilterra e negli Stati Uniti come addetto aeronautico, ma appena insediatosi venne a trovarsi in una situazione molto difficile, che diventò critica quando il ministro delle Finanze Kung dichiarò all’ambasciatore Lojacono che la permanenza della Missione in Cina non era più gradita.

9 C. L. Chennault, *Way of a fighter*, Putnam, New York, 1949. Per ulteriori riferimenti ostili alla Missione italiana nella letteratura anglosassone si veda M. Caidin, *Gli avventurieri dell’aria*, Longanesi, Milano, 1968; D. Shultz, *The Maverick War*, St Martin’s Press, New York, 1987; C. Wanda, *Ding Hao: America’s Air War in China 1937-1945*, Pelican Publ. Co., Gretna, 1980; M. Rosholt, *Flight in the China Air Space 1910-1950*, Rosholt House, Palmer Publications Inc, Amherst WI, 1984, O’Connell J.F., *The effectiveness of Airpower in the 20th Century: Part One (1914-1939)*, iUniverse Inc. N. York Lincoln Shanghai, Lincoln, 2007.

10 Silvio Scaroni nacque a Brescia nel 1893. Sottotenente nel 1913, diventò pilota nel 1915 e partecipò alla Prima guerra mondiale conseguendo 26 vittorie aeree per le quali fu decorato di medaglia d’oro al v. m. Nel primo dopoguerra fu addetto aeronautico a Londra e Washington e fece parte della Missione italiana alla Conferenza per il disarmo. Nel 1933 fu scelto come aiutante di campo di Vittorio Emanuele III, incarico al quale rinunciò nel 1935 per recarsi in Cina. Promosso generale di brigata aerea nel 1937 e di divisione nel 1940, fu collocato in ausiliaria nel dopoguerra e promosso generale di squadra nel 1950.

11 Non è il caso in questa sede di entrare nei particolari della incresciosa vicenda personale del gen. Lordi. Per approfondimenti si veda Massa E., *Ed or non batte più che l’ala del mio sogno*, Totem, Roma, 2012.



Membri della Missione e ufficiali cinesi della Scuola Centrale d'aviazione di Nanchang con le consorti. In alto Lordi, col cap. Aramu a sx e il gen. P. T. Mow a dx; seduto con la camicia nera, il segretario della Missione Antonio Riva.

I vertici aeronautici cinesi dimostravano ormai aperta diffidenza non solo nei confronti degli adviser ma anche verso il materiale di volo italiano. Fu necessaria una lunga lotta per evitare che i 6 S.72 da bombardamento pesante fossero declassati ad aerei da trasporto, come era già successo con i Ca.111, e si riuscì faticosamente a ricostituire la squadriglia di CR.32 con nuove commesse in Italia. Il numero di aerei italiani in forza alla CAF conobbe un calo preoccupante a causa di incidenti, ma a Loyang 18 nuovi Breda 28 si aggiunsero agli usurati Breda 25 che non avevano dato buona prova, risultando meno affidabili degli addestratori Fleet americani. Lentamente la missione italiana riguadagnò il favore del Generalissimo e di Madame Chiang, vice ministro dell'aviazione e dal dicembre 1936 segretario generale della Commission on Aeronautical Affairs, con la quale il



Luglio 1934, ricevimento a Palazzo Venezia di una rappresentanza di ufficiali dell'Aeronautica cinese, col gen. P. T. Mow, Mussolini e il gen. Valle

nostro capo missione ebbe un colloquio chiarificatore.

Scaroni fu invitato ad assumere l'incarico di chief adviser e poté riprendere il suo delicato lavoro di consulenza. Nell'ottobre 1936 il Generalissimo lo chiamò ad Hanchow per illustrare alle più alte cariche dell'aviazione cinese le carenze della forza armata e suggerirne i rimedi. In quell'occasione Chiang Kai-shek lo invitò ad ispezionare in suo nome le forze aeree cinesi: l'indagine, durata tre mesi, rivelò che dei 660 aerei in carico amministrativo non più di una sessantina si potevano ritenere pronti al combattimento, mentre la massa del personale, 18.000 uomini circa, viveva e agiva nel disordine più completo. La denuncia di Scaroni sollevò le ire del Generalissimo e di Madame, che approvarono senza indugi il piano di riorganizzazione proposto dall'ufficiale italiano.

Il superamento dell'impasse e la revoca delle sanzioni economiche della SdN (15 luglio 1936) fecero sperare in un ritorno a relazioni costruttive con la parte cinese, ma la politica mussoliniana di aperto appoggio alle aspirazioni continentali giapponesi stava allontanando sempre più Roma da Nanchino.

La fabbrica SINAW di Nanchang

Nel 1934 il governo ritenne che la creazione di una fabbrica di aerei italiani in territorio cinese avrebbe comportato notevoli vantaggi di tipo politico ed economico, e nel mese di settembre il ministero dell'Aeronautica convocò le quattro principali industrie aeronautiche nazionali – Breda, FIAT, SIAI, Caproni – invitandole a consorziarsi per raggiungere rapidamente un accordo con le autorità di Nanchino. Le ditte furono molto riluttanti a impegnarsi nell'avventura cinese, ma dovettero piegarsi alla volontà del governo. L'ingegnere Luigi Acampora,

17 luglio 1936,
lo stabilimento italo-cinese
SINAW di Nanchang
in avanzata costruzione.
Entrerà in funzione
a novembre



nominato responsabile dell'impresa, presentò nel novembre 1934 un progetto di massima approvato sia dal governo cinese sia dal Consorzio Aerocina che, in compartecipazione con il Banco di Napoli, avrebbe fornito il capitale necessario garantito al 75% dallo Stato italiano.

Il 21 gennaio 1935 fu firmata la convenzione secondo la quale, al termine di cinque anni, il governo cinese sarebbe subentrato nella proprietà della fabbrica che per motivi strategici doveva nascere a Nanchang, mentre nello stesso arco di tempo il capitale investito dal Consorzio sarebbe stato restituito a rate bimestrali. Per il primo anno di esercizio il governo di Nanchino ordinò 30 aerei d'assalto Breda 65, i primi 3 da consegnarsi entro cinque mesi dall'inizio lavori e gli altri 27 entro i sette mesi successivi. Le cellule sarebbero state fornite dalla casa madre Breda di Sesto S. Giovanni (MI), e spedite a Nanchang per l'assemblaggio e l'installazione dei gruppi motopropulsori. L'avvio della produzione dei moderni monoplani subì molte proroghe perché il governo cinese richiese modifiche all'armamento e la sostituzione del motore italiano con uno americano. La ritardata definizione della fornitura provocò una situazione di stallo alla SINAW che in mancanza di accordi precisi aveva le linee di montaggio inutilizzate. Il ministro delle Finanze H. H. Kung accettò pertanto di passare una commessa compensativa per 6 bimotori da bombardamento S.81B e 15 motori in linea Isotta Fraschini Asso 750 per un valore di circa 7 milioni di lire; un settimo esemplare campione, il prototipo MM 326, fu acquistato direttamente in Italia. Nel frattempo la fabbrica intraprese lavori di riparazione su macchine italiane provenienti dai reparti operativi o dalle scuole: a fine dicembre 1936 erano presenti in SINAW 3 Breda 25, 1 Breda 28, 2 BR.3, 4 Ca.111 e 2 CR.32 ed era in programma la sostituzione sugli S.72 dei motori Pegasus con i Cyclone.

Prove comparative effettuate con due Breda 65 equipaggiati con motore Pratt&Whitney e FIAT A80 mostrarono una leggera prevalenza del secondo, il che convinse le autorità cinesi a ordinare 30 aerei e 45 motori FIAT per 15 milioni di lire, da consegnare entro il giugno 1938.

Il rapido peggioramento della situazione politica in Estremo Oriente non consentì di far fronte agli impegni sottoscritti; infatti l'adesione dell'Italia al Patto Anticomintern (6 novembre 1937), già firmato un anno prima da Germania e Giappone in funzione anticomunista, rendeva inattuabile la prosecuzione dell'assistenza militare alla Cina. La scelta di campo dell'Italia fascista provocò la decisione del ministro degli Esteri Ciano di sospendere le forniture militari alla Cina, che aveva avanzato una urgente richiesta per 50 moderni caccia FIAT G.50 e parti di ricambio (valore 60 milioni di lire!). Il 20 ottobre 1937 la fabbrica SINAW fu bombardata dai giapponesi e il 13 novembre reparti aerei sovietici si installarono sul vicino campo d'aviazione. Il 10 dicembre il governo italiano richiamò il personale tecnico dando formale notifica al governo cinese. Nella fabbrica semidistrutta rimasero i relitti di quattro S.81B; due esemplari erano già operativi nel 13° Squadron da bombardamento pesante. Nessun Breda 65 portò mai le insegne del Kuomintang.

Conclusioni

L'avventura cinese costò molto cara alle industrie italiane consorziate, che avevano investito nella fabbrica da 25 a 30 milioni di lire difficilmente recuperabili. Con Nanchang in mano ai giapponesi e Chiang Kai-shek in fuga da Nanchino, le probabilità di ottenere soddisfazione da un arbitrato internazionale erano nulle, né era realistica l'ipotesi di chiedere un risarcimento per danni di guerra al Giappone vittorioso. Per quanto riguarda la Missione, lo scoppio del conflitto sino-giapponese nel luglio 1937 determinò di fatto l'emarginazione dei consiglieri italiani sospettati addirittura di intelligenza con il nemico (corsero voci circa la presenza di un nostro ufficiale su un aereo giapponese abbattuto), e quando il governo nazionalista abbandonò la capitale Nanchino il nostro personale non fu invitato a seguirlo nella nuova sede di Chunking. Alla fine la vera responsabile del fallimento della nostra Missione aeronautica fu l'ambigua politica del "piede in due staffe". L'aggressione italiana all'Etiopia e la conseguente adesione cinese alle sanzioni proclamate dalla SdN crearono infatti la prima frattura fra Roma e Nanchino; il successivo avvicinamento al Giappone (che culminerà con la firma del Patto Tripartito il 27 settembre 1940) e l'inopportuno riconoscimento del Manchukuo (29 novembre 1937) – per non parlare della vendita di 82 bombardieri medi FIAT BR.20 all'aviazione nipponica che li impiegò contro i cinesi! – resero inevitabile la collocazione dei due Paesi su fronti opposti.

Lo strappo definitivo fra Italia e Cina nazionalista si realizzò l'1 luglio 1941, quando il nostro ambasciatore Taliani de Marchio presentò le credenziali a Wang Jing-wei, capo dello stato-fantoccio filonipponico di Nanchino. Nel breve spazio di un decennio l'Italia era passata dalla condizione di amica e collaboratrice del popolo cinese a quella di avversaria schierata al fianco del suo nemico mortale.

Le Forze Navali italiane in Estremo Oriente

di Marco Sciarretta

Dal 1866 al 1943 la Regia Marina è stata ininterrottamente presente in Estremo Oriente¹. Solo i documenti nell'archivio dell'Ufficio Storico della Marina occupano 120 cartelle, contenute in vari fondi, ma altri si trovano ovviamente negli archivi del MAECI e della Società Geografica Italiana². E' da notare che a parte il progetto toscano di spedizione armata sulle coste di Coromandel (1746) nessuna marina da guerra italiana aveva mai svolto missioni in Estremo Oriente prima dell'Unità, mentre la marina sarda aveva stabilito una stazione semipermanente nel Rio della Plata. Non aveva però partecipato alla competizione internazionale per l'apertura della seclusione giapponese svoltasi tra la guerra dell'Oppio e la guerra di Crimea, alla quale invece avevano partecipato pure Belgio e Austria (con la fregata *Novara*)³. Le missioni italiane in Estremo Oriente cominciarono invece nel 1866, durante la 3a guerra d'indipendenza e tre anni dopo che le squadre anglo-franco-olandesi e americana avevano bombardato Kagoshima e Shimonoseki costringendo il *damyō* ribelle di Chōshū a togliere il blocco dello stretto⁴. Scopo delle prime missioni, volute specialmente dai sericoltori, era di aprire il commercio con Cina, Corea e Giappone e con la clausola della nazione più favorita⁵, senza rinunciare peraltro ai rilievi oceanografici e agli studi scientifici⁶. Nelle prime 28 missioni annuali, che dal 1870 seguivano la rotta delle Spezie (Suez-Indiano)⁷ si avvicendarono 7 corvette e 5 avvisi o incrociatori, moderne unità a doppia propulsione (vele e carbone) (tab. 1)⁸.

1 Ciro Paoletti, *La Marina italiana in Estremo Oriente 1866-2000*, USMM, 2000.

2 Francesco Andriani e Piero Paoletti, «Le fonti relative alla Regia Marina in Estremo Oriente negli Archivi militari italiani», *Bollettino d'Archivio USMM*, 2, 2002.

3 V. l'articolo di Lorenzo Fabrizi in questo stesso Quaderno.

4 V. l'articolo di Mariano Gabriele in questo stesso Quaderno.

5 Giuliano Manzari, «Navi e marinai italiani in Corea», *BAUSMM* 2014. Franco Ceccarelli, «L'espansione coloniale italiana nel Pacifico», *BAUSMM* 4/1989.

6 Luchino dal Verme, *Partiamo. Il grande viaggio della Corvetta Vettor Pisani*, Biblioteca dell'Immagine 2014.

7 V. l'articolo di Ezio Ferrante sull'Oceano Indiano in questo stesso Quaderno.

8 Fausto Leva, *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, USMM, 1994.

Tab. 1. Le 12 unità impiegate nelle prime 28 crociere (1866-1896)

| Regia Nave | t. | Crociere | Regia Nave | tipo | Crociere |
|---|----|---------------------------|----------------------|------|---------------------------|
| <i>Magenta</i> | C | 1866-1867 | <i>C. Colombo</i> | IA | 1877-79, 1882-85, 1895-96 |
| <i>P. Clotilde</i> | C | 1868-1871 | <i>F. Caracciolo</i> | C | 1884 |
| <i>Vettor Pisani</i> | C | 1872-75, 1879-81, 1884-85 | <i>Rapido</i> | A | 1886-1887 |
| <i>Governolo</i> | C | 1873 | <i>Volturmo</i> | C | 1889-1892 |
| <i>Garibaldi</i> | F | 1873, 1881-82 | <i>Curtatone</i> | C | 1892-93 |
| <i>Vedetta</i> | A | 1873 | <i>Umbria</i> | IP | 1894-95 |
| A = Avviso. C = Corvetta. F = Fregata. I = Incrociatore. P = Protetto | | | | | |

La grave crisi politica prodotta dalla sconfitta di Adua fu compensata, almeno sul piano internazionale, dalla leadership italiana nell'intervento delle sei maggiori potenze navali europee nella crisi greco-turca di Creta (1896-98). Con 30 navi su 87, il comando fu riconosciuto all'ammiraglio Felice Canevaro, e tra l'altro l'avvicendamento delle navi nei 30 mesi di missione consentì di addestrare comandanti ed equipaggi nelle operazioni di proiezione di potenza, nel tiro controcosta in coordinamento con le truppe a terra e all'impiego di aliquote degli equipaggi per operazioni di sbarco⁹.

Candia accrebbe il prestigio della marina, tanto che Canevaro fu chiamato agli esteri, e il governo pensò di usarla per partecipare agli illusori profitti che le altre potenze europee speravano di ricavare dalla catastrofe finale della Cina sconfitta dal Giappone. L'Italia chiese anch'essa una base di sovranità (nella baia di Sanmun) e spedì a sostenerla il contrammiraglio Francesco Grenet con l'incrociatore *Stromboli*, che, insieme ai 2 già in Cina (*Marco Polo* e *Elba*) e ad altri 2 (*Etna* e *Piemonte*) richiamati da Australia e America, formò la nuova *Divisione Navale dell'Estremo Oriente*, attivata il 23 marzo 1899¹⁰. Fu però un errore, perché di fronte all'inatteso rifiuto cinese e alla mancata solidarietà inglese l'Italia dovette incassare. Canevaro si dimise e il governo richiamò la Divisione, mantenendo in Cina solo 2 incrociatori protetti (*Elba* e *Calabria*)¹¹.

Ma intanto dilagava in Cina la reazione patriottica (definita in Occidente «xenofoba») e proprio mentre a Napoli veniva ammainata l'insegna di Grenet (19

9 Patrizio Rapalino, *Dalle Alpi all'alto mare*, In Edibus 2014.

10 Ciro Paoletti, «La Divisione Navale dell'Estremo Oriente 1898-1943», *Rivista Italiana Difesa*, n. 9/2002.

11 V. l'articolo di Mario Romeo in questo Quaderno.

aprile 1900) le sei potenze europee, più America e Giappone risposero all'appello del Kaiser per un intervento internazionale. I plenipotenziari in Cina concordarono intanto le misure immediate per difendere il Quartiere delle Legazioni di Pechino e i collegamenti ferroviari e telefonici (160 km in territorio ostile e densamente abitato) con Tianjin e l'ancoraggio di Ta Ku (Dàgū), dove si concentrarono le unità stazionarie americane, tedesche e italiane¹². Come le altre, anche le 2 navi italiane attivarono le rispettive compagnie da sbarco (2 U e 39 SU e comuni). Quella di Nave *Elba* (TV Paolini, STV Olivieri) raggiunse il Quartiere delle Legazioni il 30 maggio, distaccando Olivieri, con 11 marinai italiani e 30 francesi, a difendere il convento di Pe-Tang, esposta *enclave* all'interno della Città Imperiale. L'altra (TV Sirianni, STV Premoli) sbarcata il 4 giugno e giunta il 5 a Tientsin, prese parte al fallito tentativo della colonna internazionale (ammiraglio Seymour e 1.782 uomini) di raggiungere Pechino in treno, forzando i blocchi dei Boxer. La colonna finì circondata e nei violenti combattimenti caddero, il 13 giugno, 5 marinai italiani (MOVM alla memoria al Sottocapo Rossi). Riuscì invece a raggiungere le Legazioni, partecipando attivamente alla difesa, un altro piccolo distaccamento delle 2 navi italiane (STV Carlotto e 20 marinai), arrivato a Tientsin dopo la partenza della Colonna Seymour. Un secondo distaccamento (TV Tanca e 24 marinai di Nave *Elba*) era infine inquadrato nella c.d. "Brigata Inglese" che il 17 conquistò il Forte Nord di Ta Ku, dove fu innalzato pure il Tricolore italiano. La presa dei forti aperse la strada e il 23 la colonna di Ta Ku consentì il rientro della colonna Seymour. Peraltro il 21 era iniziato l'assedio delle Legazioni, protrattosi per 55 giorni fino all'arrivo a Pechino, il 14 agosto, della spedizione internazionale. Fu Sirianni, giunto con 39 marinai, a entrare nella Città Proibita liberando il posto di Pe-Tang. Alto, allampanato, barba e capelli incolti, con un cappello da cowboy, tenuta cachi e stivaloni da ufficiale russo, il futuro comandante del Reggimento Marina sul Piave e ministro della marina dal 1929 al 1933, si presentò all'ambasciatore italiano offrendogli una sigaretta (il diplomatico annotò poi di averlo preso per «un qualche avventuriero unitosi alle truppe internazionali; certamente non poteva essere un ufficiale di Marina»). Sirianni guadagnò la Croce di cavaliere dell'OMS, Paolini e Olivieri la MOVM, concessa anche alla memoria di Carlotto, uno dei 13 caduti italiani dell'assedio.

Il 13 agosto giunse a Ta Ku l'incrociatore *Ettore Fieramosca*, partito dalla Spezia l'11 giugno, seguito da *Stromboli*, *Vesuvio* e *Vettor Pisani*, componenti la nuova *Forza Navale Oceanica* al comando dell'ammiraglio Camillo Candiani. Il 29 agosto giunse a Taku da Napoli il convoglio col Corpo di spedizione terrestre e il 1° settembre fu attivato a Pechino un «Battaglione Marinai» di 26 U e 552

12 Giuliano Manzari, Gian Paolo Pagani, *La rivolta dei Boxers. L'opera della Marina italiana*, BAUSMM supplemento n.4/2000.

SU e comuni, formato dalle cp da sbarco *Elba*, *Calabria*, *Fieramosca* e *Pisani*. Il 2 ottobre, appoggiati da *Vettor Pisani*, *Fieramosca* ed *Elba*, 2 cp bersaglieri e le cp da sbarco occuparono i sei forti di Shan-Hai-Kwan (Shanhaiguan) che difendevano la parte terminale della Muraglia cinese. Terminate il 7 novembre le ostilità, rimasero in Cina 3 compagnie da sbarco, due nelle Legazioni (con una sezione d'artiglieria da sbarco) e una a Tientsin, con distaccamenti ai forti di Shan-Hai-Kwan e Ta Ku¹³. La *Forza Navale Oceanica* fu invece mantenuta sino al 17 marzo 1905, naturalmente grazie a vari avvicendamenti (v. tab. 2). Il 2 dicembre 1901 due Divisioni navali italiane si dettero il cambio a Hong Kong, di fronte alle squadre alleate impavesate per il genetliaco della Regina Vittoria, salpando contemporaneamente, imboccando in linea di fila il canale tra l'isola e la terraferma e poi separandosi per dirigersi l'una a Ponente e l'altra a Levante, salutando gli alleati con le salve delle ammiraglie *Polo* e *Pisani* e il saluto alla voce degli equipaggi¹⁴.

| Tab. 2. Le unità impiegate in Cina nel 1898-1914 | | | |
|--|------------------------------|----------------------|-------------------------|
| Regia Nave | Periodi | Regia Nave | Periodi |
| Incrociatori Corazzati | | | |
| <i>Marco Polo</i> | 1898-99, 1901-07, 1913-14 | <i>Vettor Pisani</i> | 1900-01, 1903-04 |
| <i>Carlo Alberto</i> | 1899-1900 | - | - |
| Incrociatori Protetti | | | |
| <i>Elba</i> | 1898-1901, 1903-04 | <i>Calabria</i> | 1900-01, 03, 05, 09-11 |
| <i>Etna</i> | 1899 | <i>Fieramosca</i> | 1900-01 |
| <i>Piemonte</i> | 1899, 1903-04 | <i>Vesuvio</i> | 1900-02, 1906-09 |
| <i>Stromboli</i> | 1899-1901 | <i>Puglia</i> | 1901-02, 1904-05, 08-10 |
| <i>Liguria</i> | 1899, 1900, 1904-05 | <i>Lombardia</i> | 1901-03 |
| Piroscafi Noleggiati | | | |
| 1900 | | 1902 | 1905 |
| <i>Giava, Marco Minghetti, San Gottardo, Singapore, Washington, Vincenzo Florido</i> | | <i>Montenegro</i> | <i>Perseo</i> |

Il 18 ottobre 1903, con solenne cerimonia, fu attivata presso la legazione italiana a Pechino una stazione radiotelegrafica, che secondo i nostri carteggi era

13 Luigi Fulvi, Giuliano Manzari, Tullio Marcon, Ottorino Ottone Miozzi, *Le Fanterie di Marina italiane*, USMM, 1998.

14 Fausto Leva, *Op. cit.*

considerata migliore e più potente delle altre occidentali. Nella colonia ottenuta dall'Italia a Tianjin¹⁵ fu istituito un presidio di carabinieri e marinai, mentre la stazione navale fu gradualmente ridotta dai 3 incrociatori del 1906 a uno solo nel 1911¹⁶. Sospesa nel 1912 fu ristabilita nel 1913-14 con la storica *Polo*, poi sostituita dalla cannoniera fluviale ad elica da 2.000 t *Sebastiano Caboto*, appositamente progettata nel 1910 dal colonnello del genio navale Ettore Berghinz per operare sullo Yang-tze Kiang. Costruito a Palermo dai Cantieri Navali Riuniti, armato con VI-76/40 e 4 mitragliere Maxim e con un equipaggio di 6 ufficiali e 117 uomini, il *Caboto* rimase in Cina vent'anni, dal 29 marzo 1914 al 15 ottobre 1934, spostandosi a Shanghai durante la grande guerra. Per lo specifico impiego nel medio e alto corso del Fiume Azzurro e dei suoi affluenti Han e Min fu progettata una piccola cannoniera da 247 t, l'*Ermanno Carlotto*, con II-76/40, 6 mitragliere e un equipaggio di 44/60 uomini. Commissionata alla Shanghai Dock & Engineering Company, la costruzione del *Carlotto* fu sospesa dalla guerra e poté essere completata solo nel 1921¹⁷. Nel 1923, superando dure rapide e diversi difficilissimi passaggi, la *Carlotto* (TV Alberto Da Zara) risalì lo Yang-tze Kiang fino alle pendici del Tibet, fermandosi il 3 luglio a Kiating Fu (Lèshān), a 3400 Km dalla foce e a 350 m sul livello del mare¹⁸.

Nel 1922 era stata intanto riattivata la stazione d'altura, con gli incrociatori protetti *Libia* (rimasto sino al 1933) e *Calabria*, che però nel settembre 1923 accorse in Giappone per prestare soccorso ai terremotati del Kantō, sostando a Yokohama, Shinagawa e Kobe. In dicembre la *Calabria* raggiunse Canton (Guāngzhōu) unendosi alle altre squadre accorse a proteggere gli interessi occidentali minacciati dalla guerra civile. Con l'arrivo dell'incrociatore corazzato *San Giorgio* fu poi riattivata la Divisione Navale dell'Estremo Oriente, operante dal 1° gennaio al 16 ottobre 1925 a Shanghai, con intervento di un battaglione da sbarco di 450 uomini, seguito da altre azioni ad Hangkow e Shan-Hai-Kwan. Il 5 marzo, su proposta dell'Addetto navale, CC Angelo Iachino, la forza da sbarco fu trasformata in unità permanente col nome, poi leggendario, di *Battaglione Italiano Regia Marina in Cina*, alimentato da elementi del Reggimento *San Marco* (cui fu intitolata la 1a cp del btg: le altre due alle Navi *S. Giorgio* e *Libia*). Il BIRMC fu preposto al controllo e alla protezione della concessione internazionale di Shanghai e degli insediamenti italiani (legazione di Pechino, consolato di Hangkow, possedimento di Shan-Hai-Kwan, concessioni di Tientsin), nonché

15 V. l'articolo di Maurizio Marinelli in questo Quaderno.

16 Alfredo Brauzzi, *La crociera del Marco Polo*, Rivista Marittima, suppl. n. 4/2006.

17 Aldo Casanova Fuga, *La Regia Cannoniera fluviale Ermanno Carlotto*, BAUSMM n. 3/1994. Achille Rastelli, *Italiani a Shanghai. La Regia Marina in Estremo Oriente*, Mursia 2011.

18 Renato Sicurezza, *Sulla Rapida del Bufalo Selvaggio*, Yacht Digest.

delle missioni religiose dell'area. Con una solenne cerimonia a Tientsin furono consegnati i gagliardetti alle 3 compagnie. Il *Carlotto* e il *Caboto* ricevettero le bandiere di combattimento rispettivamente a Shanghai (12 aprile 1924) e a Tientsin (2 maggio 1926)¹⁹. Nel 1927 il *San Giorgio* fu sostituito dal CT *Muggia*, perduto però il 27 marzo 1929 per un incidente.

Nel marzo 1927, a seguito dell'evacuazione di alcune concessioni inglesi, le aree internazionali di Shanghai finirono praticamente sotto assedio. In aprile, a seguito dei moti anti giapponesi e anti francesi, le unità italiane intervennero a difesa di Hangkow e a Tsing Tao (Qīngdào) e in maggio ancora ad Hangkow e a Tang Ku (Tanggu). Nell'estate 1930 il *Carlotto* aperse il fuoco coi pezzi e le mitragliere contro le forze comuniste che avevano appena occupato Chang-sha. Per proteggere Shanghai, minacciata dall'incidente sino-giapponese del 1931, fu riattivata la *Divisione Navale dell'E. O.*, composta dall'incrociatore pesante *Trento* (con a bordo un'aliquota del Rgt *San Marco* e 4 autoblindo) e dal CT *Espero*, Salpata il 4 febbraio da Gaeta al comando dell'ammiraglio Domenico Cavagnari, giunse a Shanghai il 4 marzo 1932²⁰, seguita nel 1933 dall'incrociatore leggero *Quarto* e dal posamine *Lepanto*. Momentaneamente allentata la tensione, la Divisione incrociò nelle acque coreane, filippine e giapponesi per essere poi sostituita, il 1° settembre 1935, da un *Comando Superiore Navale in Estremo Oriente* con base a Shanghai²¹. Nel luglio 1936 fu inaugurata a Pechino una nuova stazione radiotelegrafica, in grado di collegarsi direttamente con la stazione RT della Marina di Roma-San Paolo.

Il 7 luglio 1937 scoppiava la seconda guerra sino-giapponese, il più grande conflitto asiatico della storia contemporanea e in qualche maniera vero inizio della II Guerra Mondiale²². Di fronte all'avanzata nipponica su Tientsin, il presidio italiano di Shan-Hai-Kwan ripiegava su Pechino, mentre gli scontri nella stessa Tientsin provocavano diverse perdite al *BIRMC*, tra cui un caduto. Da Napoli, con la nave *Conte Biancamano*, veniva subito spedito di rinforzo un battaglione del 10° granatieri di Savoia e, con un preavviso di sole sei ore, partiva l'incrociatore *Montecuccoli*, al comando di Da Zara, già protagonista nel 1923 dell'impresa

19 Stefano Meconi, «Il Battaglione Italiano in Cina», *BAUSMM*, N. 1/1989. In Cina operarono brevemente anche i piroscafi noleggiati *Roma* (1918), *Africa* (1926) e *Venezia* (1927) e la nave appoggio *Alessandro Volta* (1927).

20 Salvatore Minardi, «Il conflitto sino-giapponese del 1931-1932 e la missione della Marina italiana», *BAUSMM*, N. 4/2001.

21 Vi prestò servizio il marò Benito Albino Dalser (1915-1942), morto in manicomio come la madre Ida, ex-amante del duce, che secondo Fabrizio Laurenti e Gianfranco Norelli (*Il segreto di Mussolini*) sarebbe stato il padre naturale.

22 Alberto Santoni, «Giappone, Pacifico e la globalizzazione del conflitto», *BAUSMM*, N. 4/1992.

dello Yang-tze sul *Carlotto* nonché, nel 1924, primo comandante del Battaglione in Cina²³. Una volta stabilizzatasi la situazione a Shanghai, il progressivo aggravamento della situazione europea provocò nel 1938 il richiamo della preziosa unità²⁴, sostituita dal molto più spendibile *Colleoni*, a sua volta richiamato nel 1939 dopo lo scoppio delle ostilità in Europa²⁵. Rimasero perciò in Cina i soli stazionari *Lepanto* e *Carlotto*, mentre furono rinforzati gli effettivi del *San Marco*, in sostituzione dei granatieri.

Nel giugno 1940 il Comando Marina di Shanghai dovette anzitutto farsi carico dei 17 mercantili sorpresi dalle ostilità in Estremo Oriente²⁶. Non fu invece possibile, soprattutto per le insormontabili resistenze del Giappone, che voleva evitare provocazioni contro l'Inghilterra, spedire rifornimenti in Africa Orientale Italiana. Da qui giunsero invece nel 1941 due unità fortunatamente sfuggite all'intercettazione britannica: Nave *Eritrea*, eccellente e ben armata unità coloniale attrezzata come nave appoggio²⁷, e l'incrociatore ausiliario *RAMB II*, prontamente ribattezzato, per motivi "diplomatici" *Calitea II*. L'analogo *RAMB I*, intercettato al largo delle Maldive dall'incrociatore leggero neozelandese *Leander* era stato invece costretto ad autoaffondarsi dopo 20 minuti di impari combattimento.

| Tab. 3. Le unità impiegate durante la guerra in Estremo Oriente (1937-1943) | | | | | |
|--|----|----------|-------------------|------|----------|
| Regia Nave | t. | Crociere | Regia Nave | tipo | Crociere |
| <i>Montecuccoli</i> | IL | 1937-38 | <i>Eritrea</i> | NA | 1941-43 |
| <i>Lepanto</i> | P | 1937-43 | <i>Calitea II</i> | IA | 1941-43 |
| <i>Carlotto</i> | Cn | 1937.45 | <i>Cappellini</i> | S | 1943 |
| <i>Biancamano</i> | NN | 1937 | <i>Giuliani</i> | S | 1943 |
| <i>Colleoni</i> | IL | 1938-39 | <i>Torelli</i> | S | 1943 |
| Cn = Cannoniera. IA = Incrociatore Ausiliario. IL = Incrociatore leggero. NA = Nave appoggio. NN = nave di linea noleggiata. P = Posamine. S = Sottomarino | | | | | |

23 Alberto Da Zara, *Pelle d'ammiraglio*, USMM, 2014.

24 Bruno Scognamiglio, «La missione speciale del *Raimondo Montecuccoli* nell'emisfero australe», *BAUSMM*, N. 1/1996.

25 Arturo Catalano Gonzaga di Cirella, *Il Commodoro*, Mursia 1998.

26 Siam (motonavi *Volpi*, *Fusijama*, *Sumatra*, e piroscavo *XXVIII Ottobre*); Giappone (m/n *Pietro Orseolo* e *Cortellazzo*, piroscavi *Carignano* e *Ada*); Cina (grande nave passeggeri *Conte Verde*, piroscavi *Amba Alagi*, *Granatiere Padula*, *Endertà*, *Furiere Consolini*, *Matteo Ricci*, *Marco Polo* e *Tembien*, rimorchiatore *Lipari*). *AUSMM*, Fondo Santoni, Busta 61 Cartella 8, *Navi mercantili italiane dislocate in Estremo Oriente*.

27 Marino Iannucci, *L'avventura dell'Eritrea*, USMM, 2014.

Proprio l'interruzione dei collegamenti tra Tientsin e la madrepatria – che avrebbe dovuto essere tenuta in conto prima di dichiarare guerra alla potenza che controllava l'Oceano Indiano – fece emergere quanto lo sforzo bellico del paese, con tutta l'autarchia, continuasse a dipendere dalle materie prime, specialmente gomma naturale e stagno, che provenivano dall'Estremo Oriente. La gomma sintetica (la cosiddetta *buna*) non risultava utilizzabile al 100% per alcuni specifici manufatti. In particolare, mentre i copertoni per automezzi medi e leggeri potevano essere costruiti in sola *buna*, quelli per autocarri necessitavano, per assicurare caratteristiche accettabili, di un'aliquota di gomma naturale. Il problema era di tale rilevanza da provocare la decisione tedesca di sospendere la produzione dei mezzi ruotati di peso superiore alle 3 t, utilizzando quelli disponibili fino ad esaurimento delle scorte di pneumatici. Il problema era ancor più grave per l'Italia, essendo la nostra struttura industriale organizzata per la produzione di automezzi pesanti.

Tab. 4. I violatori italiani del blocco britannico

| I. Viaggi dall'Asia e dal Brasile a Bordeaux | | | | | |
|--|-------------------|--------------------|------------|------------|------------|
| Nave | Comandante | Carico | Partenza | | Arrivo |
| <i>Frisco</i> | Clc P. Favriga | 5.800 t (nafta) | Brasile | 28.03.1941 | 27.04.1941 |
| <i>Monbaldo</i> | Clc V. Bertello | 6.003 t | Brasile | 28.06.1941 | 24.07.1941 |
| <i>XXIV Maggio</i> | Clc M. Migarelli | 996 t | Brasile | 29.06.1941 | 27.07.1941 |
| <i>Butterfly</i> | Clc Canevelli | 1.024 t | Brasile | 29.06.1941 | 29.07.1941 |
| <i>Africana</i> | Clc M. Bertolotto | n.n. | Brasile | 30.07.1941 | 30.08.1941 |
| <i>Himalaya</i> | Col C. Sambo | 3146 t | Brasile | ? | 30.08.1941 |
| <i>Cortellazzo</i> | Clc L Mancusi | 5639 t | Dairen | 16.11.1941 | 27.01.1942 |
| <i>Pietro Orseolo</i> | TV M. Zustovich | 6654 t | Kobe | 23.12.1941 | 22.02.1942 |
| <i>Fusijama</i> | Clc T. Maresca | 6002 t | Kobe | 07.02.1942 | 26.04.1942 |
| II. Viaggi da Bordeaux a Kobe | | | | | |
| <i>Pietro Orseolo</i> | TV M. Tarchioni | 3000 t | 18.05.1942 | | 02.12.1942 |
| III. Viaggi di ritorno dall'Asia | | | | | |
| <i>Pietro Orseolo</i> | TV M. Tarchioni | 6800 t | Kobe | 07.02.1943 | 01.04.1943 |

Per proseguire l'approvvigionamento di gomma dall'Asia e dal Brasile l'Asse dovette far quindi conto sul forzamento del blocco inglese. Il Comitato italo-germanico per il problema della gomma, appositamente costituito, concordò una ripartizione disuguale (78% alla Germania e 22% all'Italia) del materiale comun-

que arrivato nei porti dell'Asse, su mercantili tedeschi o italiani²⁸. Fra i porti giapponesi a quelli della Francia occupata, inclusi i rientri in Asia, i mercantili tedeschi e italiani svolsero 39 missioni, di cui 22 riuscite. La Germania perse oltre metà dei mercantili impiegati (15 su 28), mentre 5 delle sei missioni italiane ebbero successo.

In particolare i mercantili partiti dal Brasile, da Dairen e da Kobe²⁹ con preziosi carichi di materiali strategici, raggiunsero Bordeaux, base atlantica delle forze subacquee italiane (BETASOM), dove furono requisiti dal ministero delle comunicazioni e armati di cannoni e mitragliere a/a, integrando l'equipaggio militarizzato con personale militare per i servizi armi e telecomunicazioni³⁰. Due soli furono però fatti effettivamente ripartire per Kobe: e il *Cortellazzo*, poco dopo la partenza, dovette autoaffondarsi per sfuggire alla cattura. Più fortunato fu invece il *Pietro Orseolo* (TV Mario Tarchioni), che, sia pure in quasi sei mesi, riuscì a tornare a Kobe e a riportarne l'ultimo carico di materie prime, pur essendo stato attaccato (il 30 marzo 1943 nel Golfo di Biscaglia, ultimo e più pericoloso tratto del viaggio) da aerei britannici (5 dei quali furono però abbattuti da 4 CCTT tedeschi usciti incontro all'*Orseolo*) e poi silurato dal sommergibile americano USS *Shad*. Ciononostante Tarchioni riuscì a raggiungere (alle 11:45 del 1° aprile) Le Verdon, nell'estuario della Gironda³¹. A Tarchioni, decorato di MAVM dall'Italia, lo stesso Hitler fece consegnare da Dönitz l'*Eisenkreuz* di 1a classe, unico comandante di nave mercantile insignito di tale onorificenza³².



Ermanno Carlotto

Intensificate dal giugno 1942, le perdite dei violatori di blocco divennero insostenibili, tanto che la Kriegsmarine chiese di poter impiegare come collegamento con Singa-

28 AUSMM, Fondo Santoni, B. 61, Cart. 5, *Estremo Oriente*.

29 Il *Fusijama*, sorpreso dalla guerra in Thailandia, era giunto a Kobe con una fuga rocambolesca. Il gemello *Himalaya* era a sua volta arrivato in Brasile dall'Eritrea, sfuggendo al controllo britannico dell'Oceano Indiano. I comandanti e i direttori di macchina ricevettero la MAVM, gli altri ufficiali la MBVM e gli uomini la croce di guerra. USMM, *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale Vol. XVII I Violatori di Blocco*, 1963.

30 AUSMM, Fondo Santoni, B 61 Cart. 4, *Traffico marittimo con Estremo Oriente*.

31 Dobrillo Dupuis, *Forzate il blocco*, Mursia 1975.

32 Marco Gemignani, «Rifornimento di materie prime dall'Oriente», *BAUSMM*, N. 3/1990.

pore (allora occupata dai giapponesi) i 9 battelli italiani di BETASOM, di maggiore dislocamento e con più spazio disponibile rispetto agli *U-Boote*: si stimava infatti che potessero portare un carico di 110 t.³³ Per massimizzare la capienza furono ristrutturati gli spazi interni dei battelli, privandoli dell'armamento e di parte delle batterie³⁴. Incaricata di coordinare le attività logistiche e di collegamento dei battelli, Nave *Eritrea* fu spostata da Shanghai a Singapore, con scali alternati a Penang e Batavia³⁵. Dei battelli italiani, 5 fecero in tempo nel 1943 a salpare per Singapore:

| Sottomarino | Partenza | Arrivo | Note |
|-------------------|------------|------------|--------------------------------|
| <i>Cappellini</i> | 11.05.1943 | 09.07.1943 | - |
| <i>Tazzoli</i> | 16.05.1943 | - | Perduto nel Golfo di Biscaglia |
| <i>Giuliani</i> | 23.05.1943 | 28.07.1943 | - |
| <i>Barbarigo</i> | 16.06.1943 | - | Scomparso senza traccia |
| <i>Toselli</i> | 14.06.1943 | 26.08.1943 | - |

La sera dell'8 settembre 1943 la stazione radio italiana riuscì a diramare le disposizioni di SUPERMARINA concernenti l'armistizio e, in conseguenza degli ordini ricevuti, al mattino del 9 settembre il *Lepanto*, il *Carlotto* e il piroscampo *Conte Verde* si autoaffondarono a Shanghai, così come il *Calitea II* a Kobe e i mercantili *Volpi*, *Sumatra* e *XXVIII Ottobre* a Phuket in Thailandia. I sommergibili presenti a Singapore vennero invece catturati, mentre l'*Eritrea*, in navigazione nello stretto di Malacca, riuscì a sfuggire alla caccia degli ex-alleati e a raggiungere Colombo il 14 settembre. Il sommergibile *Ammiraglio Cagni*, in missione offensiva nell'Oceano Indiano e diretto a Singapore per rifornirsi, invertì la rotta arrivando a Durban il 20 settembre. Il Giappone, che nel dicembre 1941 aveva noleggiato 5 mercantili italiani e nell'agosto un sesto, requisì i 3 superstiti, recuperò e incorporò le 5 unità autoaffondate e cedette i 3 sottomarini catturati alla Krieg-

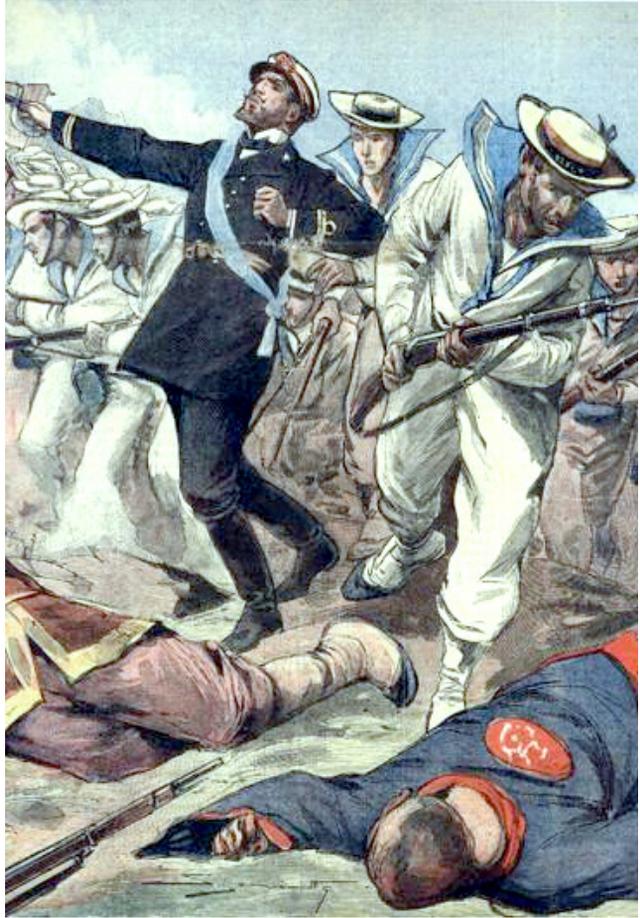
33 I battelli (*Tazzoli*, *Giuliani*, *Cappellini*, *Finzi*, *Barbarigo*, *Torelli*, *Archimede*, *da Vinci* e *Bagnolini*) assunsero la sigla «Aquila» e numerazione progressiva da I a IX. In compenso il 10 marzo 1943 la Marina ottenne la cessione di altrettanti smg tipo VIIC, i cui equipaggi furono inviati in addestramento a Danzica. Carlo De Risio, «I sommergibili nella Seconda Guerra Mondiale», *Rivista Marittima*, 10/1994.

34 Alessandro Turrini, «I sommergibili da trasporto della Regia Marina», *BAUSMM*, N. 4/2010.

35 AUSMM, Fondo Santoni, B 61, Cart. 9, *Nuovo metodo per importazione di pregiati in Estremo Oriente*.

smarine che li impiegò coi nomi *U.IT 23, 24* e *25*. Dopo la resa tedesca i 2 superstiti furono incorporati nella Dai-Nippon Teikoku Kaigun come *I-503* e *I-504*³⁶.

Il Giappone non riconobbe agli equipaggi delle navi sabotate e al personale del *San Marco* lo status di neutrali, ma rilasciò coloro che in seguito aderirono (per convinzione o necessità di sopravvivenza) alla RSI. I lealisti subirono invece una dura prigionia in Cina settentrionale, Manciuria, Corea e infine in Giappone³⁷. Una parte di coloro che avevano aderito alla RSI equipaggiarono i tre sommergibili tedeschi e continuarono a combattere fino all'ultimo col Giappone anche dopo la morte del duce. Fece



La morte eroica di Ermanno Carlotto

scalpore un'intervista del 1968, in Giappone, al sergente Raffaello Sanzio dello *I-503*, il quale tra l'altro rivendicava per la propria unità l'abbattimento, il 22 agosto 1945, di un bimotore americano. Se confermato, sarebbe l'ultimo, seppur postumo, successo delle Marine dell'Asse durante la II Guerra Mondiale. Peraltro non risultano perdite di bimotori americani operanti nell'area³⁸.

36 AUSMM, Fondo Santoni, B. 43, *Personale, naviglio, Beni italiani in Estremo Oriente 1944-1953*.

37 Giuliano Manzari, «La partecipazione della Marina alla Guerra di Liberazione (8 settembre 1943–15 settembre 1945)», *BAUSMM* (numero monografico) 2015.

38 Jerry Scutts, *PBJ Mitchell Units of the Pacific War*, Osprey 2003.

| Tabella 6. Sorte delle Navi recuperate o catturate dai giapponesi | | | |
|--|--|--------------|--|
| Unità | Rinominato | | Sorte |
| Navi recuperate e entrate in servizio giapponese | | | |
| <i>Carlotta</i> | <i>Narumi</i> | | Ceduto alla Cina a Shangai (15.09.1945) |
| <i>Lepanto</i> | <i>Okitsu</i> | | Ceduti alla Cina a Chusan (1946) |
| <i>Calitea II</i> | <i>Irutagawa Maru</i> | | Affondato da aerei a Saigon 12.01.1945 |
| Sommersibili consegnati alla Kriegsmarine e poi trasferiti al Giappone | | | |
| <i>Giuliani</i> | <i>U.IT.23</i> | - | Aff. nello stretto di Malacca il 12.02.1944 |
| <i>Cappellini</i> | <i>U.IT.24</i> | <i>I-503</i> | Affondato al largo di Kobe 16.04.1945 |
| <i>Torelli</i> | <i>U:IT.25</i> | <i>I-504</i> | Affondato al largo di Kobe 16.04.1945 |
| Piroscafi noleggiati nel dicembre 1941 o agosto 1943 (Ricci) | | | |
| <i>Ada</i> | <i>Ataka Maru</i> | | Affondato il 23.08.1943 |
| <i>Gr. Padula</i> | <i>Maryo Maru</i> | | Affondato il 1.09.1943 |
| <i>Amba Alagi</i> | <i>Aoki Maru</i> | | Affondato il 13.11.1944 da aerei a Manila |
| <i>Endertà</i> | <i>Enryo Maru</i> | | Affondato il 18.05.1945 da aerei |
| <i>Consolini</i> | <i>Konei Maru</i> | | Affondato il 2.08.1945 per mina |
| <i>Matteo Ricci</i> | <i>Matsuo Maru</i> | | Affondato il 13.06.1945 a Moji e recuperato. |
| Piroscafi e alte unità requisite e armate dal Giappone dopo l'8 settembre 1943 | | | |
| <i>Marco Polo</i> | <i>Maruku Maru</i> | | Affondato il 16.07.1945 a Woosung |
| <i>Tembien</i> | <i>Tokuhei</i> | | Affondato il 30.06.1945 da aerei |
| <i>Carignano</i> | <i>Teyu Maru</i> | | Affondato il 13.1.1944 |
| <i>Sumatra</i> | Recuperato a Phuket 11.04.1944, nuov. aff. A Penang 28.10.1944 | | |
| <i>Conte Verde</i> | <i>Kotobuki Maru</i> | | 25.07.1945 da aerei nella baia di Nakata |
| <i>Lipari</i> | Trasferito nell'agosto 1945 alla China Steamship Company | | |

Impiegato dagli alleati tra Colombo e Trincomalee come nave appoggio sommersibili, l'*Eritrea* fu l'ultima nave della Regia Marina in Asia. Tornata in Italia nell'ottobre 1944, salpò nuovamente per l'Oceano Indiano il 12 aprile 1945, seguita l'8 maggio dal CT *Carabiniere*, impiegato come unità scorta di gruppi aeronavali britannici fino all'agosto 1945³⁹. Rientrata in Italia nel febbraio 1946 l'*Eritrea* salpò in aprile, prima del referendum, per la sua terza e ultima missione in Asia, rientrando a Taranto il 16 ottobre 1946.

Riaffacciatisi in Asia nell'ottobre 1956 durante il giro del mondo compiuto dall'incrociatore *Montecuccoli*, la Marina tornò nel 1979 con l'8° Gruppo Navale

39 Fabio Tani, *Ricordanze. Uomini, navi e cannoni*, 2016.

(incrociatori *Vittorio Veneto* e *Andrea Doria* e rifornitore di squadra *Stromboli*) in soccorso dei *Boat People* vietnamiti. Seguirono poi il 6° Grupnav (*Ardito* e *Lupo*), nel 1996 il 16° (*Scirocco* e *Grecale*) e il 27° (*De La Penne* e *Bersagliere*) e nel 1999-2000 (operazione ONU a Timor Est) le Navi *Zeffiro*, *Artigliere* e *San Giusto*⁴⁰. Più o meno a quell'epoca anche l'*ultimo samurai*, il Sergente motorista Raffaele 'Raffaello' Sanzio Kobayashi, ultimo Direttore di macchina del *Cappellini/I-503*, veniva finalmente promosso al grado di 2° Capo e congedato⁴¹.

Il XXI Secolo viene aperto dalla campagna in Estremo Oriente sempre di Nave *San Giusto*⁴², contemporaneamente a quella dell'*Amerigo Vespucci*, arrivato in Nuova Zelanda in occasione della "Coppa America" di vela e ripartito da Auckland, dopo un breve ciclo di lavori, per iniziare dagli antipodi una nuova stagione addestrativa. Ad oggi, la missione più recente è quella del modernissimo *Carabiniere*, in Australia nel 2017, sulle orme del suo omonimo predecessore del 1945⁴³. E sia concesso di scrivere all'estensore di queste note che la scelta della nave non è stata affatto casuale...

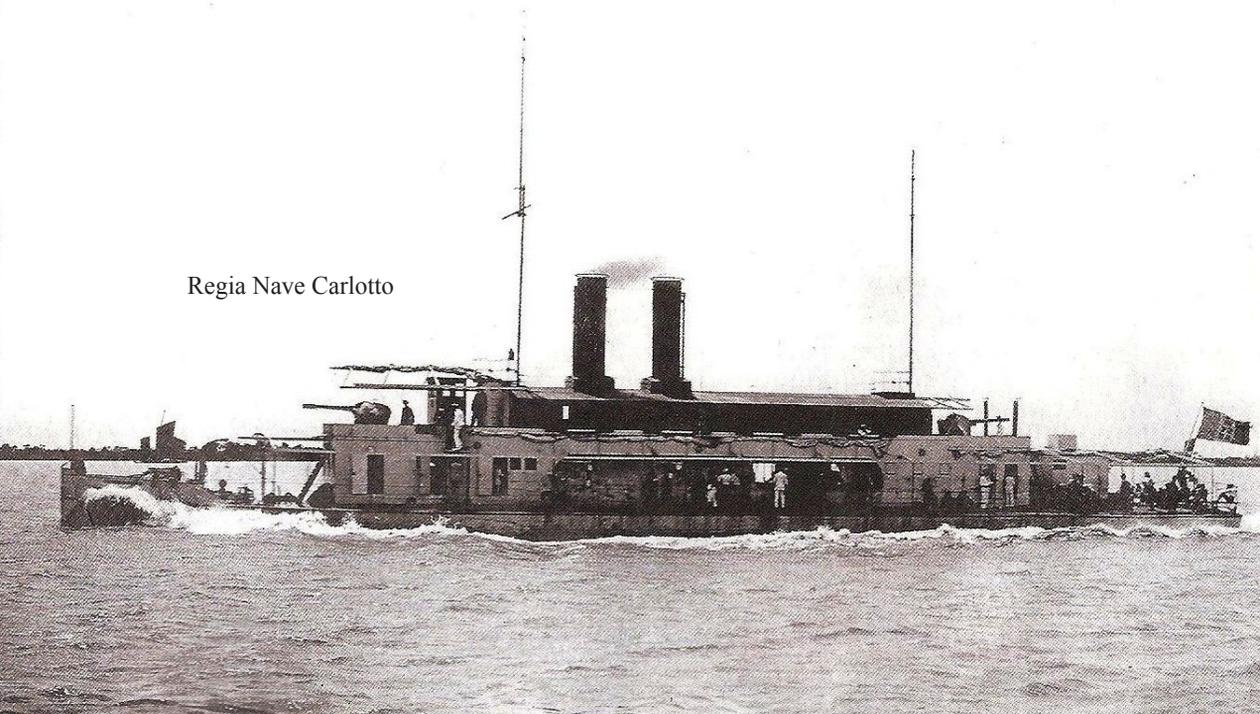
40 Ciro Paoletti, *Op. Cit.*, 2000.

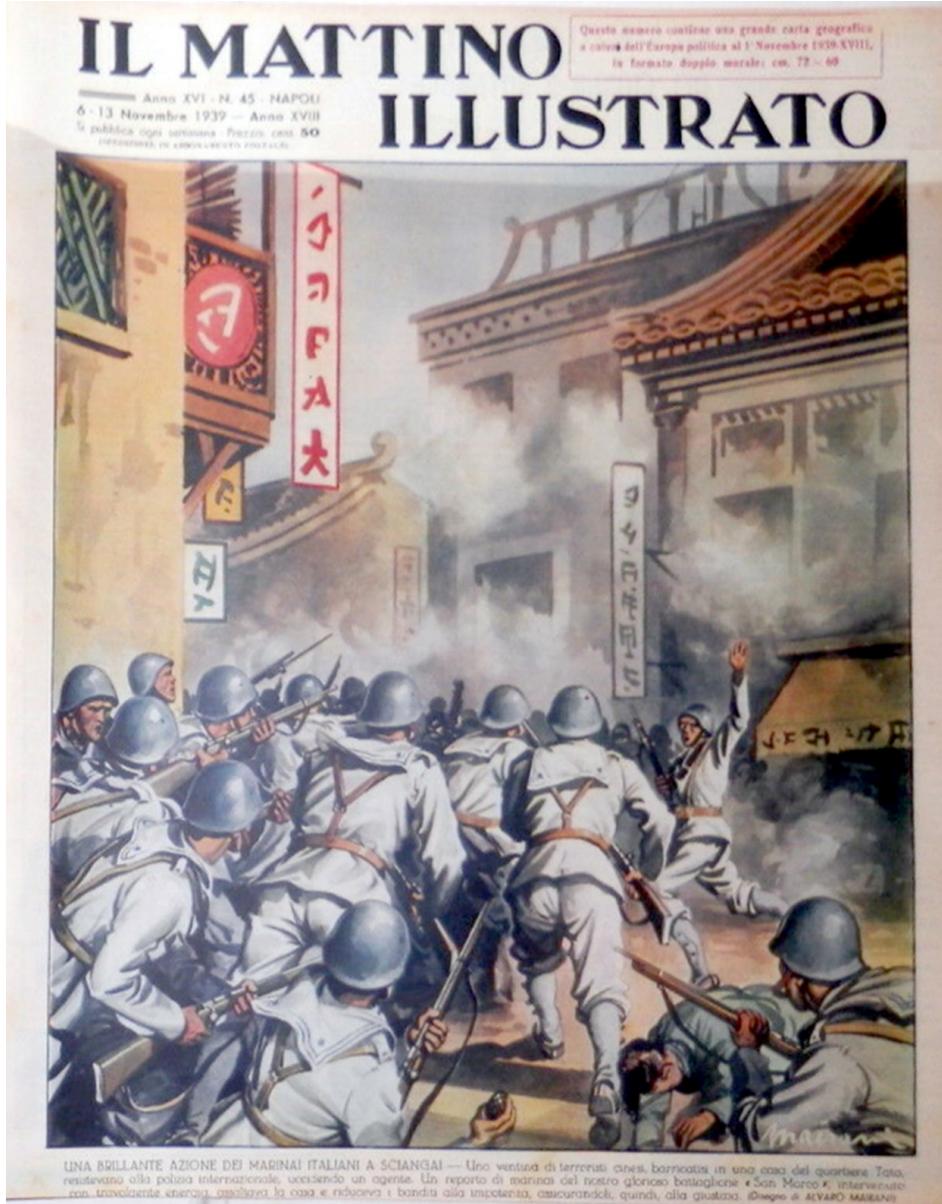
41 P. D. E., «L'italiano nella giungla», *Il Manifesto*, agosto 1995.

42 Paolo Sandalli, *La Campagna di Nave San Giusto*, Rivista Marittima, suppl. 4/2002.

43 Andrea Tani, cit.

Regia Nave Carlotto





Una brillante azione dei marinai italiani a Sciangai
(*Il Mattino Illustrato*, 13 novembre 1939)

Da Cobelligeranti ad Alleati?

La Regia Marina e la dichiarazione di guerra al Giappone

di Francesco Mattesini

The Mouse That Roared

L'ultima dichiarazione di guerra la facemmo il 14 luglio 1945, contro il Giappone¹. L'intento del governo italiano era di ottenere in questo modo il riconoscimento internazionale della «Nuova Italia» liberata dal fascismo e di conseguenza condizioni di pace non punitive. In base all'armistizio «lungo» l'Italia aveva rinunciato all'autonomia in politica estera per tutta la durata del conflitto, tanto che la Germania aveva rifiutato di ricevere la dichiarazione di guerra presentata il 13 ottobre 1943 dal governo Badoglio. Quella contro il Giappone era fortemente caldeggiata dagli ambasciatori a Londra e Washington Carandini e Tarchiani, anche per dare legittimità all'impiego, già largamente attuato dagli alleati su base volontaria, dei prigionieri italiani «cooperatori» per il supporto logistico delle loro forze. Il consenso degli alleati alla dichiarazione contro il Giappone fu perciò uno dei punti fondamentali dell'azione diplomatica italiana, in contrappunto con l'idea di un'effettiva partecipazione di forze italiane alle operazioni delle Nazioni Unite contro l'ex-alleato dell'Asse, seriamente considerata già dal governo di Brindisi. Cogliendo spunto da un accenno di Churchill nel discorso del 10 marzo 1944 alla Camera, il 17 marzo Badoglio lo aveva infatti proposto in un colloquio informale col capo della Commissione Alleata di Controllo, il generale britannico MacFarlane². Nell'autunno 1944, a seguito della dichiarazione angloamericana di Hyde Park, il governo Bonomi fece studiare dai vertici militari anche la possibilità di un intervento diretto di forze combattenti

1 Sulla complessa vicenda diplomatica v. Domenico Fracchiola, *Un ambasciatore della nuova Italia a Washington. Alberto Tarchiani e le relazioni tra Italia e Stati Uniti 1945-1947*, Milano, FrancoAngeli, 2012, pp. 67 ss. La dichiarazione, consegnata tramite l'ambasciata svedese a Tokyo, fu concordata con gli Stati Uniti, i quali, una volta acconsentito, fecero pressioni perché venisse presentata prima della Conferenza di Potsdam (17 luglio – 2 agosto 1945). La dichiarazione di guerra italiana al Giappone non ebbe neppure il Guinness di essere l'ultima della seconda guerra mondiale (e della storia contemporanea): quelle sovietica e mongola furono infatti presentate l'8 agosto, nel breve intervallo tra le atomiche di Hiroshima e Nagasaki.

2 Charles T. O'Reilly, *Forgotten Battles: Italy's War of Liberation, 1943-45*, Lexington Books, 2001, p. 308.

italiane nel Pacifico, idea ripresa dal governo Parri in margine alla dichiarazione di guerra. In particolare, informato dal sottosegretario comunista alla Guerra, Mario Palermo, di uno studio dell'Esercito per reclutare fra i prigionieri 2 Divisioni di volontari, Togliatti avrebbe commentato: «Furbo lo Stato Maggiore, vuole costruirsi una Crimea a suo uso e consumo»³. E in effetti gli unici partiti che abbracciarono entusiasticamente l'idea furono cavouriani, repubblicani e azionisti⁴. Ma, diversamente dal 1854, nel 1944 gli Alleati non avevano alcun reale bisogno di un concorso operativo italiano; anzi, perfino la simbolica partecipazione di unità di combattimento italiane alla Campagna d'Italia, che implicava il trasferimento gratuito all'Italia di armi ed equipaggiamenti, era considerata un prezzo pagato alla propaganda. Gli Alleati non avevano inoltre alcun interesse ad assecondare il palese disegno italiano di «legare le mani dei vincitori al tavolo della pace»⁵.

Le Littorio nel Pacifico? Buone le navi, non gli equipaggi

Anche sotto il profilo strettamente militare, la questione di un eventuale impiego di forze italiane contro il Giappone riguardava esclusivamente la Marina, l'unica Forza armata che, almeno teoricamente, conservava un qualche interesse per gli Alleati. Già prima dell'armistizio, che prevedeva la consegna della flotta italiana a Malta, il capo di SM dell'U. S. Navy, ammiraglio Ernest King, aveva prospettato al comandante della Mediterranean Fleet l'ipotesi di impiegare contro il Giappone le 2 corazzate *Littorio* «con bandiera ed equipaggi italiani». Churchill si era però opposto, telegrafando il 7 settembre 1943 a Roosevelt «che queste navi preziose d[oveva]no avere equipaggi ben decisi, ma che forse si [poteva] aggiungere una manciata di italiani». Il fatto era, aggiungeva il premier britannico, «che noi stiamo probabilmente ereditando due flotte, quella italiana e

3 Mario Palermo, *Memorie di un comunista napoletano*, Guanda, Parma, 1975, p. 230. Palermo ne era stato a sua volta informato dal nuovo capo di SM dell'Esercito, generale di brigata Ercole Ronco.

4 Cfr. l'O. d. g. del 28 settembre 1944 del PLI in cui si chiedeva che, dopo la sconfitta della Germania, l'Italia si impegnasse «nella lotta contro l'imperialismo giapponese», e la conferenza stampa tenuta lo stesso giorno dal sottosegretario agli Esteri Giovanni Maria Visconti Venosta (un diplomatico liberale).

5 G. Mammarella, «La cobelligeranza e la politica americana», in *La cobelligeranza italiana nella lotta di liberazione dell'Europa*. Atti del convegno Internazionale di Milano (17-19 maggio 1984), Comitato Storico delle Forze Armate, Ministero della Difesa, Roma, 1986, p. 380. David W. Elwood, *L'alleato nemico. La politica dell'occupazione anglo-americana in Italia 1943-1946*, Milano, Feltrinelli, 1972, p. 48. F. Mattesini, «La cobelligeranza e il bilancio dell'attività operativa e logistica», *Bollettino d'Archivio dell'USMM*, dicembre, 1994, p. 56.



La corazzata *Littorio*

la nostra che la sorvegliava»⁶.

All'opportunità di far valere presso gli Alleati il potenziale operativo della flotta italiana accennava anche un promemoria per il Comando Supremo stilato l'8 settembre dal ministro della Marina, ammiraglio de Courten, dopo aver ricevuto i dettagli relativi alla resa della flotta:

«Non è inopportuno rilevare che la Flotta italiana costituirebbe un apporto di enorme importanza per la guerra nel Pacifico: basti osservare che gli Anglo americani possiedono in tutto solo sei [sottolineato nel testo] corazzate simili per grandezza, potenza e velocità alle nostre tre "Roma" e che queste navi in tanto valgono in quanto sono armate da chi le conosce a fondo, trattandosi di organismi estremamente complessi. E' probabilmente per questo che nell'ultimo periodo esse sono state ostentatamente risparmiate. Ed è quindi su questo che bisogna far leva. E' certo che, se fossero costrette a condizioni umilianti, le navi, nonostante ogni ordine in contrario, si autoaffonderebbero».⁷

6 Elena Aga Rossi, *L'inganno reciproco, L'armistizio tra l'Italia agli anglo americani del settembre 194*, Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, Roma, 1943, p. 414-415; v. pure Ead., *8 settembre. Una nazione allo sbando. L'armistizio italiano*.

7 AUSMM, *Archivio de Courten, Memoriale*, Cap. VII, fasc. 31 (fotocopia in Mattesini, *L'armistizio dell'8 settembre*, p. 57, e Id., *La Marina e l'8 Settembre*, I, p. 350 nt. 25 e II Documenti, USMM, Roma, 2002, p.258-259 . In realtà l'U. S. Navy disponeva già di 8 corazzate moderne (*North Carolina, Washington, South Dakota, Indiana, Massachusetts, Alabama, Iowa, New Jersey*) più altre 2 (*Missouri, Wisconsin*) previste per il 1944, mentre la Royal Navy ne aveva 4 (*King George V, Duke of York, Howe, Anson*) più la francese *Richelieu*, il cui insufficiente armamento c/a era stato sostituito e incrementato da mitragliere

In realtà le corazzate italiane furono considerate bottino di guerra da usare per le riparazioni verso le Potenze Alleate, inclusa l'Unione Sovietica⁸ e in definitiva la *Littorio* e le altre navi da battaglia rimasero confinate a Malta e nei Laghi Amari del Canale di Suez. Gradualmente gli incrociatori furono impiegati in Atlantico contro le navi tedesche che tentavano di mantenere i collegamenti col Giappone e in Mediterraneo per il rimpatrio di prigionieri di guerra e il trasporto merci (compreso il sale) tra Sardegna e Continente, mentre il naviglio leggero fu impiegato per la scorta di piccoli convogli locali, da Palermo a Napoli e da Augusta a Taranto⁹. Vani risultarono perciò i progetti di partecipazione della flotta alla guerra del Pacifico che, iniziati nel settembre 1944, si protrassero sino alla vigilia di Hiroshima nell'indifferenza degli Alleati, .

Il parere negativo dell'Esercito e dello S. M. Generale

Nell'accennata dichiarazione congiunta di Hyde Park (Quebec) del 26 settembre 1944, Roosevelt e Churchill riconobbero lo sforzo dell'Italia nella lotta comune contro la Germania, promettendo di offrire agli italiani «maggiori opportunità di prestare la loro opera per la disfatta del comune nemico» e «provvedimenti per la ricostruzione dell'economia italiana (...) considerati anzitutto come un mezzo militare per permettere all'Italia ed al suo popolo di impegnare in pieno le loro risorse nella lotta per sconfiggere la Germania e il Giappone»¹⁰.

La dichiarazione fu interpretata a Roma come l'annuncio di una prossima richiesta di concorso alle operazioni nel Pacifico, e il governo chiese un parere al Capo di SMG. Non disponendo di un proprio Ufficio Operazioni, il maresciallo Messe incaricò quello dell'Esercito di compilare un promemoria tecnico sull'*Eventuale intervento italiano alla guerra contro il Giappone*. Ovviamente Messe e Berardi, capo di SM dell'Esercito, erano fermamente contrari a disperdere le già esigue risorse disponibili per nutrire i sogni oceanici della Marina, e il promemoria, datato 30 settembre, in sostanza stroncava ogni illusione, considerando irrealistica una richiesta da parte delle Nazioni Unite, non essendo verosimile

quaduple Bofors e singole Oerlikon.

- 8 A seguito di una dichiarazione di Roosevelt, il 2 marzo 1944 Radio Londra annunciò che gli Stati Uniti intendevano consegnare le navi italiane all'Unione Sovietica, innescando le proteste italiane e una rettifica americana. Le riparazioni navali furono disciplinate dalle clausole provvisorie del Trattato di Pace. Gran Bretagna e Stati Uniti rinunciarono alla consegna rispettivamente dell'*Italia* e della *Vittorio Veneto*, che furono smantellate nei cantieri italiani entro il 1951.
- 9 F. Mattesini, «La Marina del 'Regno del Sud'», *Bollettino d'Archivio dell'USMM*, giugno, settembre e dicembre 1994.
- 10 *Le memorie dell'Amm. De Courten (1943-1946)*; USMM, Roma, 1993, p. 494-495.



Armamento contraereo della parte centrale laterale della corazzata Littorio

che gli Alleati offrirono all'Italia «la possibilità di accampare dei diritti al tavolo della pace» quando avevano ostacolato in tutti i modi perfino il concorso di unità combattenti italiane alla campagna d'Italia. Nel caso invece di una iniziativa italiana, il promemoria raccomandava di raccogliere i pareri delle singole Forze Armate sulle rispettive possibilità e necessità per mettere in condizione il governo di concordare con gli Alleati «un programma nel campo politico e nel campo militare», e predisporre i provvedimenti necessari nel campo della propaganda, del reclutamento e del trattamento del personale, da equiparare il più possibile a quello degli anglo-americani coi quali avrebbe dovuto operare¹¹. Dopo aver sottolineato le «conseguenze materiali e morali di 4 anni di guerra seguiti dal crollo dell'8 settembre», l'«instabilità politica ed economica interna», la «lontananza dello scacchiere d'operazione e il nessun interesse nazionale alla guerra in Estremo Oriente», il promemoria faceva presente che un intervento italiano richiedeva ingenti cessioni di mezzi e materiali alleati e un lungo addestramento (minimo 6-8 mesi a decorrere dalla consegna dei nuovi mezzi). E in ogni caso, dal momento che si trattava essenzialmente di compiere operazioni anfibe, la questione

¹¹ AUSSME, fondo I-3, cartella 76.

riguardava in pratica la sola Marina, forte di 2 corazzate moderne (*Italia* e *Vittorio Veneto*) e 3 rimodernate (*Giulio Cesare*, *Andrea Doria* e *Caio Duilio*), 8 incrociatori (*Duca degli Abruzzi*, *Garibaldi*, *Eugenio di Savoia*, *Montecuccoli*, *Duca d'Aosta*, *Cadorna*, *Scipione Africano* e *Pompeo Magno*), 7 CT, 22 torpediniere, 19 corvette e numerosi mezzi minori¹².

La relazione di Messe a Bonomi ricalcava il promemoria, insistendo sulle limitazioni operative imposte alle Forze Armate dalla Delegazione Alleata, anche se la dichiarazione di Hyde Park lasciava «sperare» che stesse per «aprirsi una nuova fase per le possibilità di realizzare lo sforzo bellico italiano, nel quale le prospettive politico-militari si amplino fino a comprendere l'eventualità della nostra partecipazione operativa alla lotta contro il Giappone»¹³.

In un successivo promemoria del 2 ottobre Messe affrontava poi le implicazioni politiche di una missione di guerra nel Pacifico: da un lato l'ostilità dell'opinione pubblica e il rischio di sabotaggio da parte dei partiti di sinistra, dall'altro il discredito internazionale in caso di rifiuto da parte degli Alleati di un aiuto non gradito e non richiesto¹⁴. E con promemoria del 3 ottobre, l'Ufficio Stampa dello SMG contrapponeva all'enfatico interventismo dei minuscoli partiti laici (PLI, PRI, PdA) le perplessità e riserve dei partiti di massa (PSI, PCI, DC e Sinistra Cristiana)¹⁵. Le difficoltà tecniche furono ulteriormente ribadite il 13 ottobre dall'Ufficio Operazioni Esercito (*Esame sommario delle nostre possibilità per eventuale partecipazione diretta alla guerra contro il Giappone*). Il nuovo promemoria considerava possibile l'invio di 4 o 500 tra piloti e specialisti dell'Aeronautica, mentre aliquote maggiori di specialisti volontari si potevano teoricamente trarre dalle forze combattenti terrestri (70-80 mila) e dagli equipaggi (25 mila). La costituzione di un corpo di spedizione richiedeva però un «adeguato concorso morale e materiale», l'approvvigionamento di mezzi moderni ceduti dagli Alleati a titolo oneroso, e un periodo di addestramento di 8-10 mesi. Maggiore prontezza presentavano le forze navali, ma solo qualche incrociatore e le due *Littorio* erano in grado di operare in acque oceaniche: e una delle due (proprio la *Littorio*, ora ribattezzata *Italia*), gravemente danneggiata il 9 settembre 1943 al largo dell'Asinara da un aereo tedesco, necessitava «di riparazioni o almeno

12 Archivio SM Esercito Ufficio Storico (da ora in poi ASMEUS), fondo I-3, cartella 76. Relazione Messe a Bonomi Prot. N. 15669/Op.

13 AUSSME, «Azione svolta dal Comando Supremo e dallo SM Generale per il potenziamento dello sforzo bellico italiano in cooperazione con gli Alleati», SM Generale. III Ufficio, Prot. N. 333/S del 28 febbraio 1946, firmato dal generale Claudio Trezzani, fondo I.3 cartella 85.

14 *Ibidem*.

15 *Ibidem*.



L'ammiraglio Raffaele de Courten con due ufficiali del suo SM

di lavori di manutenzione straordinaria»¹⁶. Inoltre pure l'invio delle unità navali richiedeva il supporto logistico alleato e «un ragionevole margine di tempo» per l'approntamento e l'addestramento¹⁷.

La corrispondenza de Courten-Morgan sull'impiego delle navi italiane

Ai problemi tecnici delle navi, si aggiungevano anche dubbi degli alleati sul morale degli equipaggi. In particolare il Flag Officer Liaison Italy, CA Charles Eric Morgan, chiese conto a de Courten dei gesti di indisciplina verificatisi a fine ottobre a bordo delle siluranti, peraltro minimizzati dal ministro come «alcune dimostrazioni di protesta, contenute entro forme sufficientemente corrette, da parte del personale di leva» per la paga, che non intaccavano la solidità della Marina. De Courten ne approfittò anzi per contrattaccare, sottolineando l'effet-

¹⁶ Aveva a poppa una grossa falla aperta da una bomba planante PC.1400/X sganciata da un Do.2017 (magg. Pil. Bernard Jope) del III./KG.200, dalla quale aveva imbarcato 800 t d'acqua.

¹⁷ *Ibidem*.

to deleterio della miope politica alleata verso la Marina, la quale, sottoimpiegata in umilianti e logoranti servizi di scorta, aveva veduto «progressivamente restringersi la portata della sua attività», ora limitata all'esecuzione «di compiti sussidiari», senza aver ricevuto neppure una piccola parte dei mezzi ceduti all'Esercito e all'Aeronautica, grazie ai quali le altre due Forze armate avevano potuto continuare a combattere sul suolo italiano: alla Marina erano stati negati perfino gli automezzi per il trasporto del personale e del materiale. Il che rischiava di far «perdere [agli equipaggi] un poco del mordente combattivo». Quanto alle due *Littorio*, si trovavano da 15 mesi confinate nei Laghi Amari, in una zona assoluta e squallida, con grande sacrificio degli equipaggi, che avevano dovuto essere più volte avvicendati, non essendo loro permesso di scendere a terra¹⁸.

Sia pure in tono conciliante, Morgan replicò che la frustrazione della flotta italiana era analoga a quella delle squadre alleate del Mediterraneo e dell'Atlantico dopo la quasi completa eliminazione della minaccia nemica ai traffici. Anche vari comandanti alleati si erano lamentati con lui di dover trascorrere più tempo in porto che in mare. Morgan riconosceva però che la R. Marina si trovava in una situazione peggiore, perché era esclusa pure dalle ridotte missioni di combattimento che le unità alleate continuavano a svolgere nel Mar Ligure e nell'Adriatico Settentrionale, nonché nelle acque greche e dell'Egeo, senza contare che

«In qualsiasi momento può giungere l'ordine per le Navi Britanniche di partire per un impiego più attivo in altre parti del mondo. Questo, sfortunatamente, non si può dire per le navi italiane. Ho esaminato sotto tutti i punti di vista la possibilità di impiegare le vostre navi fuori del Mediterraneo, ma non mi è stato possibile raccomandarne al mio Comandante in Capo l'impiego nei teatri di guerra orientali. La costruzione leggera delle navi italiane, la loro limitata autonomia e la loro dipendenza da sorgenti esterne per il rifornimento dell'acqua le rendono inadatte per operazioni nell'Oceano Indiano e non so di altra zona in cui potrebbero essere utilmente impiegate. Indubbiamente Lei ha pensato alla possibilità di impiegarle attivamente in Adriatico e in Egeo. A parte il fatto che vi è ampia disponibilità di navi da guerra britanniche in queste zone, per ragioni politiche ed altre di cui sono sicuro voi siete bene al corrente, non è desiderabile di impiegare adesso delle navi italiane in quelle zone. (...) Lei tratta poi del rimpatrio delle navi da battaglia ... La dislocazione delle navi da battaglia viene decisa dai Capi di SM combinati ed è completamente fuori dalla mia sfera d'azione»¹⁹.

18 AUSMM, *Archivio de Courten, Memoriale*, b. 3.

19 *Ibidem*.

Lo studio della Marina del 7 gennaio 1945

All'inizio del 1945 il successo di Tarchiani a Washington convinse la Marina di poter contare sull'appoggio americano per ammorbidire il 'niet' britannico. Il 7 gennaio de Courten raccomandava a Morgan di «prendere in considerazione» la possibilità di impiegare in compiti di scorta, sussidiari e addestrativi in Oceano Indiano pure le unità che per «caratteristiche costruttive o di autonomia» non erano idonee ad un «impiego di prima linea»²⁰. E lo stesso giorno trasmetteva a Messe un promemoria del suo Reparto Operazioni sulle *Unità navali che potrebbero operare in Oriente* in cui si tornava a proporre l'invio delle 2 corazzate, previa riparazione dell'*Italia*, potenziamento delle armi c/a e nuovo allenamento del personale. Il loro rientro dai Laghi Amari era considerato improcrastinabile «per evitarne l'inevitabile lento deterioramento» e pregiudiziale all'eventuale invio di unità minori. In sei mesi si potevano infatti rendere operativi pure gli 8 incrociatori, potenziando la difesa c/a e adattandoli alla navigazione oceanica e in climi tropicali (resistenza longitudinale, autonomia, produzione di acqua potabile, abitabilità). Occorreva però mandare ai grandi lavori l'*Eugenio*, danneggiato da una mina nel febbraio 1944, e sostituendo il *Cadorna* con l'*Attilio Regolo*, appena tornato dalle Baleari assieme a 3 CT (*Mitragliere*, *Fuciliere* e *Carabiniere*)²¹. Erano inoltre disponibili 10 CT e torpediniere di scorta²². Tra acquisti e lavori il promemoria stimava un costo finanziario di 1,16 miliardi, di cui 258 milioni solo per le corazzate. Oltre alla vendita del materiale, agli alleati si chiedeva pure di rinunciare al pieno sfruttamento degli arsenali di Taranto, Napoli e Palermo per consentire il refitting delle unità italiane. E infine si chiedeva l'autorizzazione all'invio nel Pacifico di uno o due ufficiali per valutare sul posto la situazione e le difficoltà di trasferimento delle unità italiane²³.

20 *Ibidem*.

21 Le 4 unità avevano raccolto i naufraghi della Roma sbarcandoli a Mahón, dove erano rimaste internate.

22 Le corazzate *Italia* (ex *Littorio*) e *Vittorio Veneto*, le più grandi e moderne della Flotta italiana, erano in buone condizioni, ma avevano dovuto ridurre il personale allo stretto necessario per la manutenzione degli impianti e delle sistemazioni di bordo; per rimetterle in efficienza occorreva perciò completare il personale e riprendere l'addestramento di equipaggi e stati maggiori. Bisognava poi installare su ciascuna unità 20 complessi quadrupli c/a Bofors da 40/60 mm con una dotazione di 1.500 proiettili per canna; nuove apparecchiature per la direzione del tiro, compresi i pezzi c/a da 90 mm; radar per scoperta aerea e direzione del tiro per cannoni e mitragliere. Sugli incrociatori occorrevano ecogoniometri, sui 9 CT 2 mitragliere singole da 37 mm al posto di uno dei due complessi trinati siluri. Cfr. AUSMM, Reparto Operazioni O/A, "Richieste di preventivo per l'impiego oceanico delle unità navali" 22 luglio - 2° agosto 1945, *Titolo C, Collezione A. B. C.*

23 *Ibidem*. Promemoria n. 15 del Reparto Operazioni dell'Ufficio di SM della R. Marina del 17 marzo 1945. Con lettera del 28 aprile 1945 il capo di SM dell'Aeronautica,

La ripresa del progetto Giappone dopo la resa della Germania

Il 2 maggio 1945 Messe fu sostituito dal generale Claudio Trezzani, che durante la prigionia in America si era adoperato, insieme al generale sen. Pietro Gàzzera, Alto Commissario del governo per i Prigionieri in mano alleata, per la costituzione delle Italian Service Units (ISU) formate da prigionieri in mano americana, un migliaio dei quali erano stati inviati nelle Hawaii, prestando quindi un concorso indiretto alle operazioni nel Pacifico²⁴.

Toccò quindi a Trezzani riprendere la questione dell'intervento italiano nel Pacifico, «ritornato di attualità» con la debellatio della Germania e col progredire del negoziato di Tarchiani a Washington. Un nuovo promemoria sull'*Eventuale concorso alle operazioni in E.O.*, compilato il 7 maggio dal 1° Ufficio SMG, sottolineava che l'intervento sarebbe avvenuto «solo dopo una formale dichiarazione di guerra» e considerava l'impiego «per operazioni di prima linea (unità combattenti)» come «quello più favorevole al nostro prestigio». Peraltro questa ipotesi appariva remota, dal momento che gli Alleati desideravano dagli italiani soltanto «unità di servizio».

Un altro promemoria del 9 maggio sulla *Possibilità d'impiego delle FF.AA. Italiane*, redatto dall'energico ten. col. Nino Pasti²⁵, capo del 3° Ufficio (operazioni) dello SMG, sosteneva che una partecipazione di «truppe combattenti ed ausiliarie nella guerra contro il Giappone» avrebbe prodotto una «evoluzione dello Stato di cobelligeranza» e sarebbe stata perciò «conveniente sia in vista delle contropartite che per essa si potranno ottenere dagli Alleati, sia perché potrebbe giustificare un piano di riarmo». Pasti auspicava peraltro un miglior coordinamento tra governo e SMG per «meglio organizzare le necessità politiche e le

generale Mario Ajmone Cat, chiese al Direttore della Sottocommissione Forze Aeree della Commissione Alleata, vice maresciallo dell'aria I.E. Brodie, di partecipare alle operazioni aeree nel Pacifico nella forma e misura concessa dagli Alleati, offrendo intanto le migliori unità aeree italiane. Cfr., AUSSME, foglio n. 01070/Sg. U. del 28 aprile 1945, fondo I-3 cartella 76.

24 Flavio Giovanni Conti, *I prigionieri di guerra italiani, 1940-1945*, Bologna, Il Mulino, 1986, pp. 69 ss, 128-129, 167 ss. V. Ilari, *Storia del servizio militare in Italia, IV Soldati e partigiani*, Roma, CeMiSS-Rivista Militare, pp. 201-205. Gàzzera era decorato (1919) della Croce dell'Ordine del Sol Levante.

25 Catturato in Dancalia e rientrato in Italia il 15 settembre 1944, comandante dell'Unità Aerea dal 21 ottobre, Pasti (1909-1992) fu Capo Ufficio Operazioni dello SMG dal 1° maggio 1945 al 21 settembre 1946. Promosso generale nel 1954, sottocapo di SMA, caldeggiò nel 1959 lo spiegamento dei missili Jupiter in Puglia, contestato dall'Esercito. Unico Ufficiale a ricoprire l'incarico di Vicecomandante Alleato per gli Affari Nucleari, fu Presidente del Consiglio Superiore delle Forze Armate. Dal 1976 al 1983 fu senatore della Sinistra Indipendente e animatore del Gruppo Generale per la Pace, contestando la politica della NATO, giudicata aggressiva.

possibilità militari». La minuta del documento contiene peraltro una orgogliosa rivendicazione dell'autonomia nazionale, che suonava come polemica contro le ISU, e che fu significativamente espunta da Trezzani. Pasti aggiungeva infatti che «per evidenti motivi morali» non era possibile accettare un ruolo puramente logistico: pur senza escludere compiti ausiliari e di retrovia, almeno parte delle forze italiane, composte esclusivamente da volontari, dovevano essere impiegate «in prima linea» e in base «a precisi accordi» sulle «modalità» e sulle «zone» di impiego. Bisognava pretendere dagli alleati la fornitura di armi ed equipaggiamenti e di istruttori e consiglieri, stabilendo «in modo esplicito» che comando e inquadramento delle truppe dovevano restare «esclusivamente» nazionali e che «il pesante controllo, tipo Gruppi di Combattimento, non d[oveva] più assolutamente verificarsi»²⁶.

Il parere dello SMG sull'*Eventuale concorso alle operazioni in Estremo Oriente*, «dato che sia ritenuto utile dal Governo e richiesto od accettato dagli Alleati», fu formalizzato da Trezzani con lettera «riservata personale» del 13 maggio a Bonomi. Confermando lo scetticismo espresso nei precedenti promemoria, Trezzani scriveva che realisticamente il contributo diretto poteva essere dato solo dalla Marina, più forse «unità dell'Aviazione», mentre l'Esercito poteva essere impiegato solo in «servizi ausiliari di seconda linea», considerato che «gli Stati Uniti e presum[ibilmente] anche l'Inghilterra, si riten[eva]no in diritto di inviare nel Pacifico volenti o nolenti le Unità Italiane di servizio formate nei loro territori con i nostri prigionieri di guerra». La pianificazione richiedeva comunque di poter «conoscere in tempo la natura, l'entità, i limiti di tempo e l'aiuto» alleato²⁷.

L'ultima consultazione dei vertici militari (luglio 1945)

Nell'archivio dello SMG non ho trovato alcuna risposta di Bonomi, ma in vista della dichiarazione di guerra, trasmessa il 14 luglio, il nuovo governo Parri (insediato il 19 giugno) consultò nuovamente i vertici militari. Prima a rispondere fu la Marina, con un nuovo promemoria del 13 luglio sulla *Partecipazione di unità navali nella guerra contro il Giappone*²⁸, rinnovando la richiesta di potenziare la difesa c/a contro la minaccia dei Kamikaze²⁹, addestrare il personale a impiegare le nuove armi e operare insieme agli alleati e aumentare l'autonomia e la tenuta al mare delle navi, pur assicurando che l'efficienza dei 9 CT (*Velite*,

26 AUSSME, fondo I-3 cartella 76.

27 *Ibidem*, lettera con prot. 0038.

28 AUSMM, *Archivio de Courten, Memoriale*, cartella 3.

29 Con la fornitura di mitragliere Bofors da 40 mm e Oerlikon da 20 mm e relativo munizionamento.

Legionario, Mitragliere, Granatiere, Fuciliere, Carabiniere, Artigliere, Oriani e Grecale) disponibili per la scorta alle maggiori unità era stata assai migliorata³⁰. Il promemoria escludeva un impiego delle unità italiane «in eventuali battaglie contro forze giapponesi», perché gli alleati impiegavano in prima linea solo gruppi navali completi basati su una portaerei, ragione per cui – secondo il promemoria – avrebbero escluso la marina francese³¹. Peraltro le unità italiane potevano essere utili per rimpiazzare le perdite di naviglio alleato provocate dai kamikaze, operando in «zone leggermente arretrate, quali ad esempio quelle delle Adamane, delle Nicobare e delle Indie Olandesi». La questione era approfondita da un successivo *Promemoria per l'approntamento oceanico*, del 18 luglio, in cui si sottolineava che l'apporto diretto italiano sarebbe stato del tutto inutile, considerata la schiacciante superiorità alleata, sia per il concentramento nel Pacifico delle forze in precedenza impiegate in Atlantico e nel Mediterraneo, perché la marina giapponese, pesantemente attaccata nelle sue basi metropolitane, aveva perduto tutte le portaerei e tutte le corazzate tranne la *Nagato* (peraltro danneggiata) mentre le unità italiane non erano addestrate all'aerocooperazione con gli alleati. Ormai le portaerei alleate servivano solo per l'appoggio aereo alle operazioni anfibe e per la difesa contro i kamikaze. Proprio i successi degli attacchi suicidi potevano però offrire un margine di utilità all'impiego della flotta italiana, la quale poteva sollevare quelle alleate da una parte dei compiti logistici e di retrovia, consentendo loro di potenziare il supporto navale al previsto sbarco in Giappone³².

Su questa base de Courten compì il 19 luglio un passo informale presso il Comandante in Capo della Mediterranean Fleet, incaricando, con istruzioni verbali,

30 Uno dei 9 CT, il *Carabiniere*, era a Colombo (Ceylon) insieme con la nave coloniale *Eritrea* e il sommergibile *Brin* per trasporti e scorte nell'Oceano Indiano. Era disponibile pure il CT *Da Recco*, ultima unità rimasta delle 12 della classe "Navigatori", che essendo ormai di modeste qualità belliche era al momento impiegato per trasporti nel Mediterraneo. Gli incrociatori operanti in Atlantico, al largo di Freetown, avevano già ricevuti radar alleati, necessari per intercettare (al largo di Freetown) le navi tedesche che, eludendo il blocco navale alleato, portavano in Francia le materie prime giapponesi, come la gomma.

31 In realtà pur non disponendo di navi porterei, la flotta francese operava già da tempo nell'Oceano Indiano, con unità inserite nella Eastern Fleet britannica.

32 AUSMM, "Promemoria per approntamento Oceanico" del 18 luglio 1945, *Titolo C, Colloquio A – B - C*. Secondo una *Situazione R. Marina* compilata dal 1° Ufficio SMG, sarebbero state disponibili per operare in Estremo Oriente 4 navi da battaglia (*Vittorio Veneto, Italia, Doria, Duilio*), 8 incrociatori (*Garibaldi, Abruzzi, Eugenio, Aosta, Montecuccoli, Regolo, Pompeo, Scipione* – gli ultimi 3 da considerare velocissimi supercaccia – 9 CT classe "Soldati", 7 torpediniere scorta tipo "Aliseo", e 14 sommergibili (ne furono prescelti 12: *Cagni, Zoes, Brin, Dandolo, Vortice, Marea, Speri, Mameli, Da Procida, Platino, Nichelio* e *Giada*). Erano escluse le unità più anziane e mediocri come la corazzata *Cesare* e l'incrociatore *Cadorna*.

il Capo della Delegazione Navale presso l'Alto Comando Alleato a Caserta, CV Ferrante Capponi, di consegnare a Cunningham, o ad un suo rappresentante, un messaggio personale del ministro della Marina italiana. Nel ricevere Capponi, il Vice Capo di SM di Cunningham, CA Herbert Annesley Packer, gli contestò «la irregolarità della procedura» seguita da de Courten per aver omesso di informare il Comando in Capo del Mediterraneo, superiore gerarchico della Flotta italiana, della dichiarazione di guerra italiana. Capponi replicò che trattandosi di un atto politico la comunicazione doveva «svolgersi attraverso i normali canali diplomatici» e chiese a Packer di inoltrare il messaggio di de Courten «il più direttamente possibile all'amm. Cunningham».

L'indomani, 20 luglio, il Comitato di Difesa italiano esaminò al Viminale i rapporti di Trezzani e de Courten, concludendo che la Marina era l'unica delle tre Forze Armate almeno teoricamente in grado di concorrere alle operazioni nel Pacifico, solo però in compiti ausiliari³³.

La nuova polemica di Pasti e i piani di Esercito e Aeronautica

Tra le carte della vicenda è rimasto anche un secondo promemoria di Pasti (N. 721 del 17 luglio), che, ribadendo le tesi già espresse nella minuta del 9 maggio, sosteneva la necessità di tener conto pure degli studi e proposte dell'Aeronautica e dell'Esercito, con l'indicazione degli aiuti da richiedere agli alleati per l'aprontamento del rispettivo contingente. In toni alquanto inconsueti, specie per un semplice ufficiale superiore, Pasti aggiungeva poi considerazioni pesantemente polemiche verso la politica (e implicitamente verso la supposta acquiescenza di Trezzani), esortando lo SMG ad attivarsi per orientare il governo circa il negoziato diplomatico sulla partecipazione italiana, prospettando «il pericolo che la forte differenza fra la partecipazione effettiva e quella reclamizzata dalla stampa po[tesse] venire sfruttata da elementi politici contrari agli organi militari», accusandone i vertici, come accaduto in passato, «di incapacità e incompetenza». Pasti stigmatizzava che lo SMG fosse venuto a conoscenza di una decisione capitale come la dichiarazione di guerra al Giappone «attraverso la stampa e la radio, nella stessa maniera e nello stesso momento nel quale ne era stato informato l'uomo qualunque della strada», e invitava Trezzani a reagire non solo con «sterili proteste, ma con una sua attiva dimostrazione di autorità governativa della sua utilità, anzi della sua indispensabilità»³⁴.

Non è chiaro se e in che misura la polemica di Pasti circa la mancata consultazione di Esercito e Aeronautica fosse in rapporto con la presentazione dei piani

33 *Le memorie dell'Amm. De Courten (1943-1946)*, cit., p. 560-563.

34 AUSSME, fondo I-3 cartella 76.

relativi alle rispettive disponibilità, avvenuta pochi giorni dopo la decisione del Consiglio di Difesa.

Con lettera n. 011705 del 24 luglio il Capo di SM dell' Aeronautica informava Trezzani di poter inviare in Estremo Oriente 2 Stormi da bombardamento e collegamento (72 velivoli) e 3 da caccia e c/b (216 velivoli) interamente equipaggiati con materiale ceduto dagli Alleati, senza ricorrere agli aerei impiegati nella guerra di liberazione, tutti antiquati e logorati. Peraltro il generale Mario Ajmone Cat specificava che tutto dipendeva da ulteriori forniture alleate del materiale occorrente per sostituzioni e riparazioni dei velivoli e per il funzionamento dei servizi tecnici e logistici adeguati alle particolari condizioni di impiego, di lavoro o di vita in Estremo Oriente. In definitiva l' Aeronautica poteva metterci solo il personale (tutto volontario), mentre gli alleati avrebbero dovuto fornire materiale, munizionamento e addestramento. Qualora gli alleati avessero accettato velivoli e materiale italiano, in parte recuperato dall' ex Aviazione repubblicana, si potevano aggiungere altri 5 stormi (uno da caccia e 4 da trasporto di cui tre con 108 velivoli e uno di nuova costituzione) e un Raggruppamento idrovolanti.

Infine, con lettera del 27 luglio N. 21/MG il ministro della guerra, on. Stefano Jacini, informava Parri della possibilità di costituire un corpo di spedizione terrestre, comandato da un generale italiano, di 6-8.000 volontari infra-trentenni, reclutati fra i prigionieri di guerra in attesa di rimpatrio facendo leva sulla propaganda radiofonica e il sostegno dei partiti politici. L' unità, armata ed equipaggiata dagli alleati, e con lo stesso trattamento economico, avrebbe potuto partire dopo un addestramento di 4 mesi ed entrare in azione dopo un adeguato periodo di acclimatamento³⁵. Presumibilmente è questo il progetto a cui si riferiscono le citate *Memorie* di Mario Palermo e il sarcastico commento di Togliatti sulla Crimea degli Stati Maggiori.

Il secco e umiliante fin de non recevoir di Cunningham

La lettera di Jacini seguiva di tre giorni il secco fin de non recevoir che il 24 luglio Cunningham aveva fatto comunicare da Packer a Capponi, in cui non solo respingeva l' offerta delle unità italiane, obsolete e inadatte alla navigazione oceanica, ma «sconsigliava» de Courten di presentargli una proposta formale³⁶.

35 AUSSME, fondo I-3 cartella 76.

36 AUSMM, «Impiego R. Navi contro il Giappone», *Titolo C, Collezione A – B- C*. Ha scritto Elwood, citando brani di lettere del Foreign Office (National Archive, FOGC, R/4484/51/22): «Gli italiani stavano “cercando di trovare un espediente per togliersi dalla posizione di nemico sconfitto”. Avrebbero dovuto essere “richiamati duramente e con fermezza altrimenti, al momento opportuno non saremo in grado di far vale-

Un vero schiaffo, che de Courten edulcora nelle sue *Memorie*, attribuendo l'irrigidimento britannico alla pretesa «minore forza di penetrazione» di Capponi³⁷. Costui peraltro lo informò con lettera n. 1274 del 29 luglio, spedita da Caserta a Marina Roma, che è giunta sul tavolo di de Courten soltanto il 7 agosto, insieme con l'intera pratica raccolta dal suo capo di gabinetto, CV Francesco Baslini, e coi giornali che annunciavano l'apocalissi di Hiroshima.

re le clausole territoriali del trattato di pace che alla finer concluderemo con l'Italia". Anche l'idea di una partecipazione italiana alla guerra col Giappone, probabilmente suggerita da Badoglio, ottenne lo stesso rifiuto, giacché ciò avrebbe "aumentato i nostri obblighi nei confronti dell'Italia e l'avrebbe posta in una posizione contrattuale migliore al tavolo della pace". Cfr. D.W. Elwood, *L'alleato nemico. La politica dell'occupazione anglo-americana in Italia 1943-1946*, Milano, Feltrinelli, 1972; Cfr. F. Mattesini, «L'Armistizio dell'8 Settembre 1943», Parte 3^a, *Bollettino d'Archivio dell'USMM*, Dicembre 1994, p. 61.

- 37 P. 563: «Vi furono molte indiscrezioni giornalistiche, dalle quali sembrava potersi dedurre che l'intervento delle unità italiane nella guerra contro il Giappone fosse già cosa stabilita e perfezionata. Ritenni quindi indispensabile chiarire la reale portata degli avvenimenti all'amm. Cunningham invitandolo a riprendere in benevole esame la nostra richiesta. Ma questi, fors'anche per la minore forza di penetrazione dell'organo di collegamento, dove il comandante Giuriati [Ernesto] aveva dovuto essere sostituito per venire utilizzato in un settore di maggiore importanza, fece rispondere confermando le obiezioni di principio già sollevate dagli Alleati».

Nella pagina seguente: fregio del Genio dirigibilisti

nel Mare Artico



Artico. Una storia militare

di Virgilio Ilari

«**N**ella battaglia di Narvik hanno vinto gli italiani. Dopo dura lotta gli Alpini hanno occupato tutte le caffetterie e le hanno tenute fino all'ultima tazza di caffè (...) I soldati italiani gettonavano i juke-box, e abbordavano inutilmente le gelide ragazze norvegesi con lo stile dei pappagalli». Così *Der Spiegel* del 16 marzo 1970 commentava con teutonico sarcasmo la partecipazione del gruppo tattico Susa all'Arctic Express, prima delle dieci esercitazioni artiche della Forza Mobile Alleata (AMF, 1961-2002), allora comandata dal generale Li Gobbi. Al cronista, memore dello sbarco di trent'anni prima, non andava giù vedere al posto dei Gebirgsjäger un branco di yé-yé e gruppettari della Torino-bene, raddrizzati dalla cellula del PCI e gasati da Carlo Jean (nel 1976 il Susa fece prigioniero il 4th Royal Marines). Allora nessuno se lo ricordava, ma era la seconda volta che un battaglione di najoni italiani andava oltre il Circolo Polare Artico. Il primo era stato il IV/67° Palermo, fatto di proletari meridionali inabili per la trincea e comandato dal barone napoletano Augusto Sifola, inquadrato nella Syren Force di Murmansk durante l'intervento alleato nella guerra civile russa (1918-19)¹. Un paio d'anni fa, e per analoghi disegni, gli stessi Alleati ci hanno rispedito nei dintorni, per ora con 4 caccia in Estonia e una compagnia di alpine/i in Lettonia. Lasciando stare il ruolo veneziano nelle guerre russo-svedesi² e i dirigibili polari di Umberto Nobile (*Norge e Italia*), gli indiretti contributi italiani alla storia militare dell'Artico includono pure i 2 incrociatori corazzati Ansaldo rivenduti dall'Argentina al Giappone che affondarono il Baltijskij Flot a Tsushima e le 4 dreadnought progettate da Cuniberti che lo ricostituirono nel 1906 (uno dei primi ammutinamenti di Kronstadt scattò nel 1917 per la mancata somministrazione della prescritta razione di «macaroni»)³. E ancora il progetto (saggiamente bocciato dal PCUS nel 1957) del nostro *Krasnyj Baron* di colpire l'America dal Polo, con gigantesche aeronavi da bombardamento atomico⁴, e l'interesse dell'U. S. Navy Electronic Laboratory (NEL) di San Diego per il ba-

1 Bibliografia nell'articolo di Cacciaguerra e Formiconi in questo Quaderno.

2 Mario Corti, *Italiani d'arme in Russia. Artigiani, ingegneri, ufficiali in un esercito straniero (1400-1800)*, Roma, Carocci, 2016.

3 Vedi qui l'articolo di Alessandro Mazzetti.

4 Giuseppe Ciampaglia, «Krasnyj Baron (Robert Ljudvigovič Bartini)», in *Future Wars. Storia della distopia militare* (Quaderno Sism 2016), pp. 449-464.

tiscafo Trieste⁵, nel quadro degli studi relativi all'impiego di sottomarini balistici nucleari al disotto della calotta polare artica.

Il colto lettore sarà già accigliato dal mancato esordio su Giacomo Bove, il duca degli Abruzzi e la Tenda Rossa, a tacere dei Fratelli Zen, dello stoccafisso delle Lofoten importato nella dieta delle marine mediterranee da Pietro Querini e di Giovanni Caboto da Gaeta, e magari di Marco Polo che fece venire agli europei l'idea di andare in Cina da Nord; come se indugiare su insignificanti curiosità militari fosse una sprezzatura dell'apporto italiano all'esplorazione internazionale a fini di pace e progresso. Certo che no: ma queste imprese scientifico-sportive son già e meglio raccontate da altri⁶, mentre prendono un senso diverso se le collochiamo in un contesto globale.

A partire da *Mahomet et Charlemagne* la geostoria, o storia sociale ed economica, dei mediterranei e degli oceani, incentrata sulle interrelazioni e la lunga durata, ha avuto grande sviluppo. Relativamente all'Artico è ancora all'inizio, ma vi sono già contributi importanti come il congresso internazionale di Reykjavik (1998) e vari studi soprattutto canadesi e si stanno sviluppando una storiografia giuridica dell'Artico e una critica della storiografia. Certo il grosso dello scaffale consiste di storia naturale, etnografica e sociale, archeologia, storie particolari delle varie regioni geografiche, della politica artica delle Potenze coinvolte nella corsa al Polo e ai Passaggi, delle duecento esplorazioni. Ma anche queste ultime sono ormai investite da una importante storiografia interpretativa. Sta pure emergendo un'embrionale storia militare dell'Artico, per ora sotto forma di studi sulla «guerra in ambiente artico» o, più in generale, «a temperature fredde», oppure sul teatro artico della seconda guerra mondiale. Manca però ancora una storia geostrategica dei conflitti per la rotta artica, il segmento glaciale dell'Ouroboros, il serpente oceanico, presto piumato da Xi-Jinping, che nutre e stritola l'Isola-Mondo.

Conflitti finora limitati agli accessi dal Pacifico e dall'Atlantico. I più antichi e noti hanno investito la periferia anglo-scandinava, con le grandi isole (Groenlandia, Islanda), gli arcipelaghi (Shetland, Farøer, Svalbard, Francesco

5 Commissionato dalla Marine Nationale, progettato dallo svizzero Auguste Piccard e costruito da Acciaierie Terni e Cantieri Riuniti dell'Adriatico (al tempo del TLT), fu varato nel 1953 e impiegato nel Mediterraneo. Acquistato nel 1958 dall'U. S. Navy e modificato nel laboratorio di San Diego, fu però impiegato per la storica immersione nella Fossa delle Marianne (1960).

6 Oltre agli articoli di Simonetta Conti, Ferrante e Sanfelice in questo quaderno, v. Ciro Paoletti, «The Italians in the Arctic», *Studia i Materiały. Miscellanea Oeconomicae*, Rok 18, Nr 2/2014, Wydział Zarządzania i Administracji Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach, pp. 171-186. Stefano Ardito, *Le Esplorazioni e le Avventure che hanno cambiato la storia*, Newton Compton, Roma 2018.

Giuseppe) e i bacini ‘mediterranei’ (mari del Nord, Baltico, di Barents, Bianco). La mitica Thule di Pitea da Massilia, da cui venivano – se non il canovaccio dei poemi omerici⁷ – certamente la conocchia d’ambra trovata nel 1889 nella tomba romana di Crepereia Tryphaena e la Guardia Variaga di Bisanzio.

Una regione ignorata dalla *Peutingeriana*, entrata nella storia appena dodici secoli fa; i primi quattro dominati dai vichinghi, poi, abortita l’effimera talassocrazia anglo-danese di re Canuto (1028), dalla resistenza all’egemonia danese, fino al condominio fra Ordenstaat teutonico (1308-1525), Lega Anseatica (1370-1474) e Unione scandinava di Kalmar (1397-1523). Equilibrio precario, seguito da due secoli di intricate guerre – di revanche danese, di imperialismo svedese e polacco-lituano in collisione per il litorale baltico e la Moscovia, di sopravvivenza russa, prussiana, anseatica – ma anche di colonizzazioni scandinave in Groenlandia e Islanda, di cartografia (Mercator 1595, Mayen 1599, Jansson 1644, Homann 1715) e di competizione anglo-olandese nella caccia alle balene, nella ricerca della rotta artica al Cathay e nel commercio baltico. Col monopolio inglese (1551-1668) accordato da Ivan il Terribile alla Compagnia di Moscovia (1551-1917) e la supremazia olandese, mantenuta anche con razzie⁸ e interventi militari contro Danimarca (1645) e Svezia (1679) e nonostante la reazione inglese (*Navigation Acts* del 1651 e 1673 e guerre del 1653, 1665 e 1672). Furono poi il declino olandese e la crescita svedese a suscitare la coalizione guidata da Pietro I nella grande guerra del Nord (1700-1721) che, malgrado conati revanscisti (1741 e 1788), segnò la fine della potenza svedese.

Era nata nel 1631, con l’intervento di Gustavo Adolfo nella guerra dei Trent’anni, primo «fronte orientale» delle guerre occidentali, una delle quali innescata dalla Francia col pretesto della successione polacca (tremila francesi difesero invano Danzica nel primo assedio russo del 1734). Nel 1760 il repentino ritiro russo da Berlino salvò il miglior alleato dell’Inghilterra, ma con l’egemonia russa (*rectius* balto-tedesca) su Baltico e Scandinavia, dinamiche e conflitti fino ad allora regionali divennero parte di una collisione d’imperi globale, definita da David Schimmelpenninck van der Oye come «Russia’s clash with the Anglo-Saxon world, which spanned large stretches of the past 200 years»⁹. Emersa con gli accordi commerciali del 1763 fra la Russia e le Tredici Colonie americane, la

7 Felice Vinci, *Omero nel Baltico*, 1995.

8 Il *Tyrkjaránið* del 1627, la razzia marocchina in Islanda, col rapimento di 900 abitanti, fu guidata da Murat Reis, alias Jan Janszoon van Haarlem.

9 Interpretazione non scontata e ancora minoritaria nella storiografia occidentale, restia a cogliere le interrelazioni tra i settori regionali del conflitto anglo-russo (Intermarium, Caucaso, Vicino Oriente ed Egitto, Golfo Persico, Mar Rosso e Corno d’Africa, Asia Centrale, Estremo Oriente). Cfr. Malcom Yapp, «The Legend of the Great Game», *Proceedings of the British Academy*, No. 111, 2001, pp. 179-198.

rivalità anglo-russa si trasformò in aperto conflitto con la Lega di neutralità armata delle Potenze del Nord (1780) promossa da Caterina II, che appoggiava l'indipendenza americana troncando il commercio inglese nel Baltico e privando la Royal Navy della canapa e delle alberature scandinave (presto compensate dalle risorse canadesi). Vent'anni dopo, rotta la coalizione antifrancesa, Paolo I ritentò la chiusura del Baltico, ma con una fulminea spedizione Nelson incenerì Copenhagen e impose la consegna della flotta danese, mentre lo zar fu assassinato da una congiura di palazzo, nel giubilo dei commercianti baltici¹⁰. Lo schema si ripeté nel 1807, quando, picchiato e sedotto a Tilsit, lo zar parricida entrò nel blocco continentale napoleonico. La Svezia crollò definitivamente, stritolata tra Norvegia e Russia nella guerra finnica del 1809 – con la celebre marcia russa su Stoccolma attraverso il Baltico ghiacciato, oggi studiata dai marines. Ma ogni estate sette vascelli inglesi presero a devastare il commercio baltico, provocando la crisi franco-russa, la spedizione napoleonica e soprattutto il suo fallimento (il piano di Napoleone era di marciare su Riga appoggiato di fianco e lungo i fiumi dalle tremila cannoniere fatte venire da Dunkerque attraverso il canale danese, ma furono proprio i sette vascelli inglesi a dissuaderne l'uscita, contribuendo a dirottare la *Grande Armée* nel folle inseguimento di centomila russi in fuga verso Mosca).

Per un secolo, dalla tregua di Tauroggen mediata da Clausewitz il 30 dicembre 1812¹¹, l'equilibrio in Europa poggiò sulla spartizione della Polonia¹² e sugli assi russo-tedesco e russo-americano¹³, sopravvissuti alle proprie contraddizioni, ai risorgimenti, alle rivoluzioni nazional-liberali e nazional-socialiste e alle spallate inglesi (1831, 1841, 1856, 1863, 1877) nel settore occidentale del grande gioco (l'Impero polacco-lituano dal Baltico al Nero continuato dall'Impero Ottomano). La Questione d'Oriente partorì il primo Occidente, ad egemonia inglese, con la subordinazione francese garantita dal velleitario satellite italiano del British Empire. La guerra di Crimea fu infatti una guerra globale, combattuta anche nel Mar Bianco e nel Pacifico. E qui a vincere fu la Russia, acquisendo la Manciuuria esterna dove fondò Vladivostok¹⁴. Nel 1863, nel timore che la

10 V. Ilari, «L'Indijskij Pochod e il *Projet d'une expédition dans l'Inde*», online su academia.edu.

11 V. Ilari, «Tauroggen, il mito geopolitico che inquieta l'Occidente», *Limes*, agosto 2014, pp. 123-126.

12 V. Ilari, «L'ordine regna a Varsavia», *Limes*, dicembre 2017, pp. 99-106.

13 V. Ilari, «Our Northern Neighbours», *Limes*, febbraio 2016, pp. 145-152.

14 John D. Grainger, *The First Pacific War: Britain and Russia, 1854-1856*, Woodbridge, Boydell Press, 2008. Andrew C. Rath, *The Crimean War In Imperial Context, 1854-1856*, New York, Palgrave Macmillan, 2015. Philip Roudanovski, «Alla scoperta del Polo Est», *Limes*, marzo 2018, pp. 141-147.

Royal Navy ripetesse il colpo di Copenaghen per sostenere la secessione polacco-lituano-bielorussa appoggiata pure da Marx e dal governo Minghetti (Destra storica)¹⁵, le squadre russe di Kronstadt e Vladivostok, ricostituite dagli americani dopo Sebastopoli, furono messe al sicuro, rispettivamente a New York e a San Francisco, dove furono accolte con entusiasmo dall'Unione¹⁶. La Russia incassò il sostegno americano al riarmo navale e ai collegamenti telegrafici lungo la strategica rotta transiberiana che suppliva alla rotta artica allora preclusa dai ghiacci.

Ma soprattutto gli Stati Uniti controbilanciarono la minaccia britannica sulla «Russkaja Amerika», scoperta nel 1741 e brutalmente colonizzata schiavizzando gli indiani delle Aleutine e dell'Alaska. Già nel 1804, durante la prima circumnavigazione russa del mondo, gli inglesi avevano armato gli indiani per attaccare Novo Arkhangelsk (oggi Sitka). Nel 1818, mentre il governo della colonia veniva trasferito dalla Compagnia russo-americana di Baranov alla marina imperiale e si accrescevano le mire russe su Hawaii, California e Oregon, la Royal Navy aveva ritrovato il Passaggio a NO invano scoperto nel 1616 da Baffin. I confini dell'America Russa erano stati riconosciuti nel 1824 e 1825 da Stati Uniti e Inghilterra, ma già nel 1857 lo zar si era convinto che conveniva liberarsene, per l'impossibilità di difenderla in caso di guerra, e la caduta della rendita per l'esaurimento della fauna da pellicce. Sospeso dalla guerra civile americana, il negoziato per venderla agli Stati Uniti si concluse il 30 marzo 1867, precedendo di tre mesi la nascita della Federazione canadese. Sul momento l'importanza dell'«Alaska Purchase» non fu compresa né in America né in Russia¹⁷, e quando trent'anni dopo cominciò la corsa all'oro si ironizzò sulla miopia zarista. Ma la squadra inglese di Esquimalt restava imbottigliata tra Hawaii e Aleutine (anche se la warfiction jingoista e anglosassone dei tempi di Verne immaginava massicci trasferimenti di giacche rosse via Transcanadiana, in ritardo di vent'anni sulla Transiberiana), mentre la candida spedizione austriaca del 1873 regalava alla Russia la «Zemlja Franca Iosifa»¹⁸ e quella svedese del 1878 il Passaggio a NE¹⁹, primo passo verso la Rotta Marittima Settentrionale (*Severnyj morskij put'*)²⁰. L'Inghilterra vinse

15 Alessandra Visinoni, «Quando Marx parlò male di Garibaldi. L'appoggio italiano all'insurrezione polacco-lituana del 1863», *Italy on the Rimland*, cit.

16 *The Russian Navy Visits the United States*, Naval Historical Foundation Publication, 1969. James Morton Callahan, *Russo-American Relations During the American Civil War*, Department of History and Political Science, West Virginia University, 1908.

17 Lee A. Farrow, *Seward's Folly: A New Look at the Alaska Purchase*, Alaska U. P., 2016.

18 Annessa dall'Urss nel 1926, è ora un'importante base militare.

19 A bordo c'era il nostro Giacomo Bove. Christoffer H. Ericsson (Ed.), *The Northeast Passage: from the Vikings to Nordenskiöld*, Helsinki University Library, 1992.

20 William Barr, «A Tsarist Attempt at Opening the Northern Sea Route: The Arctic Ocean Hydrographie Expedition, 1910-1915», *Polarforschung*, 45, No. 1, 1975, pp. 51-64. Ter-

però (col voto italiano) l'arbitrato internazionale del 1893 sulla caccia alle foche, che negò al Mare di Bering il carattere di mare clausum, sostenuto dai due dirimpettai, e nel 1906 il norvegese Amundsen le aperse finalmente l'agognata rotta canadese. Furono invece due americani a vincere (1909) la corsa al Polo, iniziata nel 1867 dalla Germania.

Nella cruciale estate del 1900 – mentre il G8 dell'epoca (con l'Austria invece del Canada) discuteva la spartizione della Cina e l'Impero Britannico reagiva al controllo americano delle Filippine deportando i Boeri – il comandante Mahan profetava l'imminente guerra mondiale anglo-russa per il controllo dell'India²¹. Che avvenne invece per il controllo della Cina e per procura al Giappone, alleato dal 1902 al 1924. La guerra russo-giapponese viene oggi considerata la World War Zero e il preludio della grande guerra. Anche questa frutto in qualche misura del disegno russo di sottomettere la Cina, che spinse Nicola II all'innaturale alleanza del 1894 con la Francia finanziatrice della Transiberiana, fino a trovarsi in guerra ancora una volta, come nel 1812-15 e poi di nuovo nel 1941-45, al fianco del suo storico avversario.

Durante la guerra franco-prussiana la marina francese non aveva osato colpire l'indifeso litorale tedesco. Come le guerre napoleoniche, anche la grande guerra fu vinta dalla strategia britannica del blocco a distanza, vietato dal trattato di Utrecht (1714). Lo sbarramento minato del Mare del Nord (North Sea Mine Barrage) dalle Orcadi alla Norvegia (il «Neutral Ally») e quello speculare del Canale di Otranto uccisero per fame e malattie 1 milione di civili nemici, ma non fermarono la guerra sottomarina senza restrizioni (gli U-boote colpivano nel Mar Bianco i rifornimenti alleati diretti a Murmansk, e, d'estate, anche ad Arkhangelsk). Invano vittoriosa allo Jutland, la Hochseeflotte servì solo a bloccare a Kronstadt il Baltijskij Flot. Poi la rivoluzione d'Ottobre e la pace separata di Brest consentirono lo sbarco tedesco in Finlandia e provocarono il farsesco intervento alleato nella Russia Settentrionale e in Siberia, imposto dall'Inghilterra e accettato da Wilson solo per impedire ai giapponesi – nominali alleati dei russi – di tenersi Vladivostock. Ricordiamo che l'ammiraglio Kolčak era noto in Russia come «Poljarnyj» per la spedizione artica del 1900-02 e che l'equipaggiamento dei contingenti alleati fu suggerito da Shackleton (l'eroe dell'Antartide).

Continuava intanto il mutamento geopolitico iniziato nel 1906 con la separazione della Norvegia dalla Svezia, privata dell'accesso all'Artico. Il petrolio accresceva l'importanza strategica dell'Alaska, i nuovi mezzi di collegamento quel-

ence Armstrong, *The Northern Sea Route: Soviet Exploitation of the North East Passage*, Cambridge U. P., 1952.

21 Dario Fabbri, «*The Problem of Asia*. I tre articoli di Mahan dell'estate 1900 sulla guerra anglo-russa», in *Naval History* (Quaderno Sism 2014), pp. 493-504.

la della Groenlandia (che l'America preferiva sotto sovranità danese). Aereo²² e sottomarino²³ avvicinavano il Polo e nel 1925, invocando la prassi internazionale di stabilire i confini lungo paralleli e meridiani, Canada, URSS e Danimarca rivendicarono la sovranità sui rispettivi spicchi artici, a spese di America e Norvegia. Dal 1933 i rompighiaccio sovietici concretizzarono la rotta artica penosamente aperta dal veliero di Amundsen dal 1918 al 1924, mentre il ritorno del Giappone in Mancuria (1931) e il Patto anticomintern (1936) contribuirono a rinsaldare l'asse sovietico-americano con buona pace dei sopracciò democratici. Nel 1936 la libertà di navigazione nello stretto di Bering fu implicitamente riconosciuta dalla convenzione di Montreux sui Dardanelli.

Nella seconda guerra mondiale l'Artico ebbe un peso fondamentale. Nel settore Atlantico, la «Basis Nord» di Murmansk brevemente concessa da Stalin alla Kriegsmarine, l'occupazione di Danimarca e Norvegia, la benevola neutralità svedese e poi la cobelligeranza con la Finlandia nella «guerra di continuazione» assicurarono un enorme vantaggio strategico alla Germania, bilanciato dal sacrificio eroico di Leningrado, dalla distruzione alleata dell'impianto norvegese di produzione di acqua pesante (*Gli eroi di Telemark*) e dall'occupazione preventiva di Groenlandia e Islanda (sconfessata da Kopenhagen), che fornì agli alleati criolite e basi per la difesa antisom dei convogli nordatlantici. Troppo periferiche per i mezzi dell'epoca, le Svalbard (smilitarizzate nel 1920 e contese solo per le miniere) non poterono invece influire sulla battaglia dei convogli artici. Importanti battaglie aeronavali e anfibe furono combattute anche nei bacini del Bianco e di Kola. Da notare che parte della flotta sovietica del Pacifico poté unirsi alla flotta del Nord attraverso Bering e la «Sevmorput». Nell'estate 1943, nell'eventualità di una pace separata finlandese, la 20. Gebirgsarmee fu raggruppata in Lapponia, fortificandosi a difesa delle miniere di nickel di Petsamo. L'armistizio seguì il 19 settembre 1944 e Stalin costrinse Mannerheim ad attaccare con 75.000 uomini i 214.000 «fratelli in armi», che stavano già ritirandosi in Norvegia, lasciandosi dietro terra bruciata e campi minati.

Ancor più importanti e permanenti gli effetti della guerra all'imbocco dello Stretto di Bering. Legnato e dissuaso nel 1939 da Zhukov al Khalkhin Gol, il Giappone tentò invano di impadronirsi delle Aleutine, credute erroneamente base del primo raid aereo americano su Tokio (fu tenuto segreto che in realtà i bimo-

22 Più importanti dei 7 sorvoli in dirigibile (1897-1931) e dei 2 in aeronave e aereo (1925-26) furono i primati sovietici del 1937 (volo non stop di un Tupolev da Mosca a Vancouver) e 1948 (primo atterraggio sul Polo).

23 Pur non riuscendo a raggiungere il Polo con un obsoleto sottomarino americano del 1916, ribattezzato *Nautilus* in onore di Verne, l'australiano George Hubert Wilkins dimostrò nel 1931 che era possibile navigare sotto la calotta polare.

tori terrestri da bombardamento erano decollati dalla portaerei USS *Hornet*)²⁴. La lunga campagna (giugno 1942-agosto 1943) vide uno sbarco giapponese a Kiska e Attu (unici territori americani invasi nel XX secolo), una battaglia navale al largo della Kamčatka (17 marzo 1943) e raid dei B-24 *Liberators* sulle basi giapponesi nelle Kurili e la difesa fu complicata dallo scrupoloso rispetto della neutralità sovietica. Onorando l'impegno di Yalta di intervenire contro il Giappone entro tre mesi dalla resa tedesca, l'URSS si mosse infatti tre giorni dopo Hiroshima, catturando oltre mezzo milione di giapponesi in Manciuria e annettendo le Kurili e la parte meridionale di Sakhalin. Le zone di occupazione sovietica e americana dettero origine alle due Coree, mentre i sovietici completarono solo nel 1955 il ritiro dalla Manciuria interna, con la storica Port Arthur (Lüshunkou) e la strategica Dalian.

All'opposto dell'Intesa col «rullo compressore» zarista, cinicamente sfruttato come diversivo e abbandonato a sé stesso, l'America sostenne la «grande guerra patriottica» con 17 milioni di tonnellate di materiale per 12 miliardi di dollari, pari al 4 per cento della produzione bellica russa, affluiti dal Golfo Persico e dal Mare di Bering. Tra le ricadute permanenti vi furono la militarizzazione dell'Alaska e l'inizio dell'integrazione strategica Canada-Stati Uniti. Con una rotta aerea (Alsib) di 5.400 miglia da Great Falls (Montana) a Krasnojarsk, via Edmonton e Fairbanks, furono trasferiti in Russia 7.924 aerei (incusi migliaia degli apprezzati caccia P-39 Airacobra). Furono inoltre costruite in 20 mesi 2.000 miglia di strade e 1.800 di pipeline dalla raffineria petrolifera sul fiume Mackenzie ad Alberta. Alcan (Alaska Canadian Highway, decisa nel 1929 ma realizzata nel 1942-44) e Canol (Canadian Oil) costarono 130 milioni di dollari e i lavori più duri furono svolti dai «Buffalo soldiers» (manovali negri).

Durante la guerra fredda il «Tetto del Mondo»²⁵ è stato intensamente militarizzato. Dopo aver perduto l'Islanda, proclamatasi indipendente nel 1944, nel 1946 la Danimarca rifiutò la proposta americana di vendere la Groenlandia per 100 milioni di dollari, ma – come nel caso delle Azzorre portoghesi – l'America ne conservò il controllo strategico con l'ingresso della Danimarca (e dell'Islanda) nella Nato e gli accordi del 1951 sulle basi. L'importanza geostrategica dell'Islanda (con Farøer e Shetland) è di trovarsi in mezzo al GIUK gap, la soglia tra Groenlandia e Scozia che bisognava sbarrare alla *Podvodnye Sily*, tanto che il ritiro americano del 2006 inquieta gli scenari di Cold War 2.0. Inaugurate nel 1954, fino al 1993 le rotte aeree polari occidentali giravano attorno all'URSS,

24 Roosevelt aveva detto che i bombardieri venivano «da Shangri-La». L'episodio è oggetto di un libro di Dashiell Hammett (1894-1961), volontario alla difesa delle Aleutine.

25 Hugh Faringdon, *Strategic Geography. NATO, the Warsaw Pact and the Superpowers*, Routledge, London and New York, 1988.

passando tutte per Fairbanks. Il Canada, che nel 1953-55 aveva deportato migliaia di Inuit dal 58° al 74° parallelo per estendere la sovranità, caldeggiò, insieme alla Danimarca e all'URSS, la revisione del diritto internazionale del mare sancita nel 1982 con l'UNCLOS (ma non firmata dagli USA per la controversia col Canada sul Mare di Beaufort) che estende al limite della piattaforma continentale i diritti economici dei sovrani oceanici. E in base al quale nel 2007 la Russia ha piantato il Tricolore sulla cresta di Lomonosov e sul Polo. Contestata dai competitori artici e senza pregiudizio del *Xuě Lóng* ('drago delle nevi'), il gigantesco rompighiaccio cinese che nel 2012 ha inaugurato la Rotta Transpolare Marittima di 3.900 km lasciandosi ai lati le storiche rotte russa e canadese.

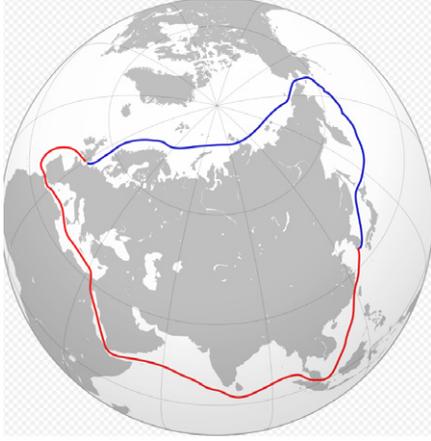
Con l'Ogdensburg Agreement del 1940 il Canada si era impegnato a prevenire attacchi agli USA attraverso il proprio territorio, e dal 1946 ospita il sistema comune di allarme avanzato contro gli attacchi sovietici, con successive linee di radar sempre più moderne e settentrionali. Alla prima rete (Pinetree Linee) attivata nel 1951 sulla frontiera tra i due paesi fra il 53° e il 50° parallelo, subentrarono nel 1955 la Mid-Canada Line o McGill Fence, nel 1961 la Distant Early Warning (DEW) (1.100 km oltre il Circolo Polare e a 1.500 dal Polo) e nel 1993 il North Warning System (NWS). Linee integrate dal 1956 nel NORAD, il comando di difesa aerea (dal 1981 aerospaziale) del Nordamerica, che non include le Hawaii (coperte dall'allarme avanzato della protezione civile). Sono documentati tre falsi allarmi avvenuti nel 1979-80.

Nel 1960, prevenendo lo sviluppo dei missili intercontinentali sovietici, Stati Uniti Canada e Danimarca concordarono la creazione di un sistema di allarme avanzato antimissili balistici (BMEWS) con comando in Alaska (Clear AFS) e siti radar in Groenlandia (J-Site Thule), Yorkshire (RAF Flyingdales), Trinidad, New Jersey e Colorado, ammodernati nel 1980 col sistema PAWNE PAWS. Creata nel 1943 nell'estremo angolo NW della Groenlandia, la base americana di Thule resta la più importante struttura militare dell'Artico, ora dipendente dallo Space Command. Nel 1968 fu investita dall'ultimo dei cinque incidenti subiti dai bombardieri nucleari B-52 Stratofortress che dal 1960 al 1968 (come apprendemmo nel 1962 da *Strangelove*) furono tenuti in costante allarme volando in prossimità delle frontiere sovietiche (Operation Chrome Dome). Nel 1951-1992 l'USAF operò anche a Sonderstrom, 100 km sopra il Circolo Polare nel centro della Groenlandia. Nonostante i tumulti del 1949 contro l'adesione al Patto Atlantico, dal 1951 al 2006 la difesa dell'Islanda è stata demandata agli Stati Uniti. Inserita nella rete DEW, l'Isola serviva come snodo dei trasporti e delle comunicazioni transatlantiche e base di monitoraggio dell'attività sottomarina sovietica.

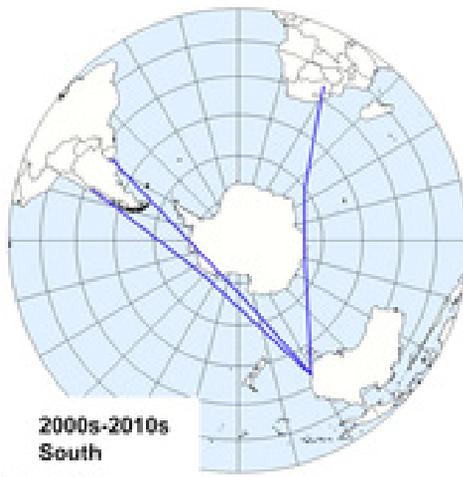
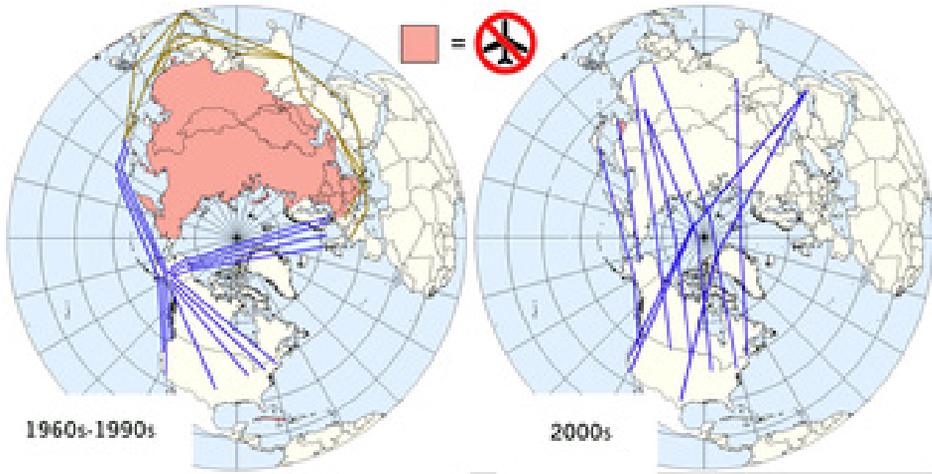
Fin dal 1947, con la creazione del Laboratorio sottomarino artico (ASL) di San Diego e l'esplorazione sottomarina della calotta polare nel Chukotskoye more (tra il Mare di Bering e l'Isola di Wrangel), l'U. S. Navy studiò la possibilità di

operare sotto la calotta polare. Il primo viaggio transpolare subacqueo fu effettuato nel 1958 dall'USS *Nautilus*, capacità poi raggiunta dai sottomarini d'attacco a propulsione nucleare (SSN) e lanciamissili balistici a testata nucleare (SSBN), inizialmente armati coi famosi SLBM A-3 Polaris. L'U. S. Army pensava più in grande. Dal 1960 al 1966, raccontando frottole al governo danese circa la destinazione di una nuova base (Camp Century) creata presso Thule, il genio militare installò sotto il ghiaccio il suo primo reattore nucleare mobile per scavare 4.000 km di tunnel destinati a far ruotare fra vari siti di lancio 600 missili balistici intercontinentali. Il Project Iceworm fu però abbandonato quando ci si accorse che il ghiaccio si deformava. Nel 1996 la Dichiarazione di Ottawa e la creazione del Consiglio Artico (coi sei paesi oceanici più Svezia e Finlandia, e EU, Cina e India come osservatori) disegnavano per l'Artico in disgelo un regime analogo a quello stabilito nel 1959 per l'Antartide. Ma la crescente militarizzazione in atto dal 2008 indica l'Artico come l'epicentro del futuro conflitto mondiale.

| Distribuzione geostorica delle esplorazioni artiche ¹ | | | | | | | | |
|--|----|----|-----|----|-----|----|-----|--|
| Epoche | G | NW | PNA | NE | NSR | NP | Tot | Referenti geopolitici ² |
| 1472-1497 | 1 | 1 | - | - | 2 | - | 4 | 1 HD, 1 B, 2 R |
| 1524-1649 | 5 | 13 | 2 | 4 | 9 | - | 33 | 15 B, 9 R, 6 D, 3 S |
| 1686-1792 | 1 | 5 | 3 | 3 | 5 | - | 17 | 4 B, 8 R, 1 D, 3 S, 1 F |
| 1800-1868 | 3 | 13 | - | 5 | 6 | - | 27 | 15 B, 5 R, 5 US, 1 D, 1 F |
| 1868-1918 | 17 | 2 | - | 3 | 1 | 29 | 52 | US 17. D 10, N 5. R 4. G, B, Sv: 3. A, I, C, F: 1. AM 4. |
| 1918-1939 | 11 | 2 | - | 3 | 3 | 12 | 31 | D 10. R 5. US 4. N, B: 3. G, Sv: 2. I, P: 1. |
| 1946-1988 | 2 | - | - | - | 2 | 3 | 7 | USD 1, US 3. URSS 2. UK 1. |
| 1992-2017 ³ | - | - | - | - | - | 7 | 7 | R 6. F 1. |
| totale | 40 | 36 | 5 | 18 | 29 | 51 | 178 | |
| ¹ Rielaborazione Ilari di varie liste in en.wikipedia. ² A: Austria. B: Inghilterra. C: Canada. D: Danimarca. F: Francia. G: Germania. H: Hansa. I: Italia. N: Norvegia. O: Olanda. P: Polonia. R: Russia. S: Spagna. Sv: Svezia. US: America. AM: Alberto di Monaco. ³ Omessi i primati individuali e le rilevazioni scientifiche. | | | | | | | | |
| G: Groenlandia. NW: dal Nordatlantico a Nordovest. PNA: dal Pacifico a Sud dell'Alaska al Nordatlantico. NE: Spitsbergen, Estremo Nord e Nordest. NSR: Costa siberiana e rotta artica per la Cina. NP: Polo Nord, Circolo e Calotta Polare. | | | | | | | | |



Le due metà dell'Oureobotos oceanico. La rotta delle Spezie (rossa) e la Rotta Marittima del Nord (blu). A fianco la Transpolar Sea Route cinese e il GIUK gap



Un ufficiale italiano alla scoperta dell'Artico Giacomo Bove e il "Passaggio di Nord Est"

di Simonetta Conti

Insegnando Storia delle Esplorazioni Geografiche, ci si accorge che in molti manuali sia di geografia che di storia, quasi non c'è traccia delle esplorazioni italiane di fine Ottocento che non siano quelle riguardanti l'Africa, come se l'Italia non fosse da annoverare tra gli Stati interessati alle esplorazioni delle terre polari, boreali e australi. Una figura molto particolare, tra quelle che hanno onorato il concetto di esplorazione e non di conquista, è quella del tenente di vascello Giacomo Bove (1852-1887)¹.

La figura di Giacomo Bove si pone in misura diametralmente opposta agli imperativi dell'epoca in cui ha vissuto, caratterizzata dalla corsa al colonialismo e allo sfruttamento delle risorse dei territori conquistati. La sua intenzione di esplorare le terre polari, l'Oriente e l'Africa era assolutamente priva dell'idea di conquistare ricchezze materiali, anzi univa il desiderio di conquiste scientifiche ai benefici che queste avrebbero potuto arrecare, per il nord del mondo alla navigazione e alla ricerca del passaggio di nord est, mentre per il sud il suo pensiero era rivolto ai cittadini italiani emigrati nelle ter-



¹ Giacomo Bove è una di quelle figure "straordinarie" che hanno operato per il bene del suo paese, ma che purtroppo è stato per molto tempo quasi sconosciuto alla maggior parte delle persone, tranne che dagli addetti ai lavori e solo da pochi anni e soprattutto grazie all'associazione che porta il suo nome, è stato riscoperto e gli sono stati dedicati scritti e manifestazioni, come si evince da articoli e siti online a lui dedicati. Claudio Cerreti, «Ricordo di Giacomo Bove e dei suoi viaggi», in Giuseppe Orombelli, Claudio Smiraglia e Remo Terranova (cur.), *Verso una nuova geografia delle terre polari: sintesi e prospettive*, in *Memorie della Società Geografica Italiana*, n. LI, pp. 53-68. Alberto De Rensis, «Un anno nel Mar di Kara», *BSGI*, 1884, pp. 184-206; 302-316; 385-393; 421-453. L'articolo fu pubblicato anche nella *Rivista Marittima* e ne venne fatto un piccolo volume di 79 pagine a cura della SGI; Alfonso Fresa, «Il Passaggio del Nord-Est», *Memorie della Società Geografica Italiana* n. 19, Roma 1940. V. online i siti giacomobove.it; marina.difesa.it; treccani.it; viaggipolari.it, oggiscienza.it.

re australi argentine, così prossime all'Antartide².

Alla fine dell'Ottocento l'Italia era in altre faccende affaccendata, anche perché solo da pochi anni era stata raggiunta l'unità nazionale e molti e gravi problemi interessavano il governo, dall'istruzione alle bonifiche dei territori, da un'economia in affanno ad un'emigrazione che stava diventando di massa, e quindi arriva buona ultima nel consesso mondiale della corsa al colonialismo e ai viaggi di esplorazione scientifica ai Poli e, come già avvenuto per la Gran Bretagna anche in Italia l'ente che cercherà di ideare e finanziare le imprese sarà la neonata Società Geografica Italiana, il cui primo presidente, Cristoforo Negri, era un vero e proprio appassionato della "corsa" ai Poli. Proprio a Cristoforo Negri si deve se alcuni italiani, riuscirono a far parte di equipaggi stranieri, che cercavano di raggiungere il polo Nord, e tra questi bisogna annoverare Giacomo Bove, che prese parte alla spedizione di Nordenskiöld con la nave *Vega*, negli anni 1877-1880³.

Il giovane ufficiale aveva già tentato nel 1875 di partecipare ad un viaggio di scoperta operato dagli inglesi verso l'Oceano Artico, ma la marina e il governo britannico non gradivano ufficiali italiani. Trasferito nel 1877 da Napoli a Messina per meglio studiare le correnti marine, Bove inventò uno scandaglio per misurazioni idrografiche e le sue ricerche vennero pubblicate sugli *Annali Idrologici*. Proprio la sua abilità di studioso gli consentì di essere incluso nell'equipaggio

- 2 Cesare Bumma e Maria Teresa Scarrone, *Passaggio a Nord-Est. Diario di Giacomo Bove sulla spedizione artica svedese con la nave "Vega" (1878-1880)*, Stampa Grafica Lavanese, Maranzana 2006. Nato a Maranzana (Piemonte) nel 1852, uscito guardiamarina dall'Accademia Navale di Genova, Bove effettuò nel 1872-73 il suo primo viaggio sulla nave *Governolo*, cartografando le coste del Borneo, Malesia, Filippine, Cina e Giappone. Di questo viaggio resta una sua memoria, pubblicata da Paolo Puddinu, *Un viaggiatore italiano in Giappone nel 1873*, Asti Grafica, Asti 1988; *Ibid.*, *Un viaggiatore italiano in Borneo nel 1873. Il giovane italiano Giacomo Bove*, Provincia di Asti, Asti 2014. Fu poi in servizio a La Spezia, Napoli e Messina dove si specializzò nello studio delle correnti marine e proprio questa specializzazione gli consentirà di partecipare alla spedizione nel nord est.
- 3 Cristoforo Negri, «I regi ufficiali di Marina Parent e Bove», *L'Esploratore*, 1879, vol. 3, pp. 173 ss.; *Ibid.*, «Spedizione artica svedese», *Rivista Marittima*, XIII (1879), fascicolo II. Prima di Bove ad affiancare Nordenskiöld nella precedente esplorazione del 1872 fu il tenente di Marina Eugenio Parent che partecipò alla spedizione al Polo dal 1872 al 1873. La sua relazione fu pubblicata nella *Rivista Marittima* del 1873; Eugenio Parent, «Lettere del luogotenente Parent sulla spedizione polare svedese», *BSGI*, 1872, pp. 129-130; 131-135; *Ibid.*, «Breve rapporto sui procedimenti della spedizione polare artica svedese dall'agosto 1872», *Rivista Marittima*, VI (1873), fascicolo VII, pp. 217-264; Nadia Fusco e Claudio Cerreti, *Il silenzio degli indecenti. Viaggi e racconti rimossi di pecore nere*, in Luisa Rossi e Davide Papotti (cur.), *Alla fine del Viaggio*, Diabasis, Reggio Emilia 2006, pp. 94-98. Come per Giacomo Bove anche la figura di Eugenio Parent è molto poco conosciuta, forse anche per i contrasti che spesso ebbe con Cristoforo Negri.

svedese per la ricerca del passaggio di nord est.

Nel resoconto del barone A.E. Nordenskjöld, capo della spedizione, si possono leggere quali fossero le aspettative in questo tipo di viaggio:

«io mi sentii spinto a raccogliere i mezzi per una spedizione che fòsse, tanto scientificamente che nauticamente, quanto più possibile perfetta, che imprendesse ad esplorare sotto gli aspetti della geografia, dell'idrografia e delle scienze naturali, l'Oceano glaciale artico al di là delle foci del Jenissei, e magari fino allo stretto di Bering... D'altro canto, se la spedizione dovesse pervenire, come spero, con discreta facilità, vale a dire in un lasso di tempo relativamente breve, allo stretto di Bering, i momenti che potrà dedicare agli studii di storia naturale saranno troppo pochi per poter risolvere le questioni scientifiche da me poc' anzi citate. Ma, astruendo dal gran problema storico di navigazione che ne andrebbe risolto, si potrà portare anche in questo caso importantissimi e copiosi contributi alla nozione delle condizioni geografiche, idrografiche, zoologiche e botaniche dei mari polari...»⁴.

Nel discorso di Bove alla Società Geografica prima della partenza per la tanto desiata spedizione, risalta il suo entusiasmo per ciò che andava ad intraprendere, e anche l'ammirazione per ciò che sia i russi che gli svedesi avevano già compiuto nei viaggi precedenti, e come questa nuova ricerca del Passaggio di Nord Est potesse giovare alle comunicazioni e all'economia:

«...Ripetiamo però essere sommamente lodevole ed anzi mirabile l'attività spiegata dalla società imperiale geografica di Russia, la quale nulla trascura per esplorare, sotto tutti i rapporti delle scienze naturali l'immenso territorio asiatico... In conseguenza di tanti sforzi e sacrificii continuati o rinnovati per sì gran tempo da diversi popoli aumentarono grandemente le cognizioni delle regioni polari. Gettando uno sguardo complessivo su tutto il bacino artico noi lo vediamo per tre quarti del suo giro circondato da terre più o meno note. Esse sono per la metà americane e per metà asiatiche; un vasto arcipelago più prossimo all'America si estende fra loro ... la parte asiatica fu riconosciuta assai imperfettamente e ciò che ne sappiamo lo dobbiamo, nel centro, ai soli russi, ai russi e svedesi nell'ovest ed ai russi ed inglesi nell'est... Certo si è che qualunque progresso si faccia o per mare o per terra, ogni punta che si determini vale a scemare il campo dell'ignoto

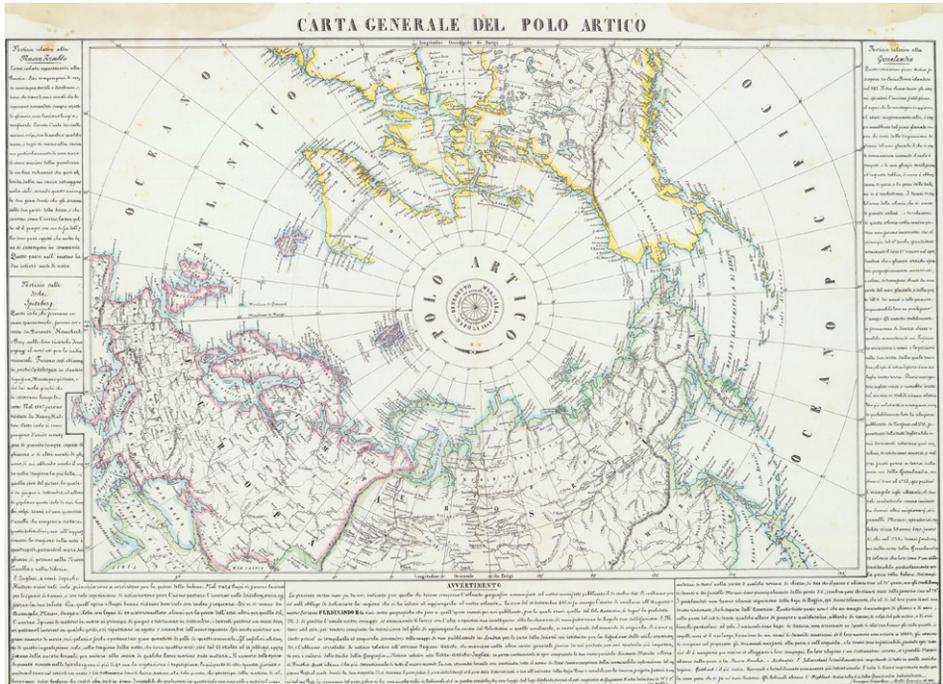
4 Adolf Erik Nordenskjöld, *La Vega. Viaggio di scoperta del passaggio nord-est tra l'Asia e l'Europa narrata dal barone A.E. Nordenskjöld capo della spedizione*, Fratelli Treves, Milano 1882, pp. 10-23. Il resoconto di Nordenskjöld è stato pubblicato in varie lingue: Adolf Erik Nordenskjöld, *Die Wissenschaftlichen Ergebnisse der Vega – Expedition*, F. A. Brokhhaus, Leipzig 1883; Id.; *“Voyage de la Vega”. Autour de l'Asie et de l'Europe*, Librairie Hachette, Paris 1885. Id.; Puteshestvie A.E. Nordenshelda vokrug Evropy i Azii na parohode “Vega” v 1878-1880, Ed. di I.I. Vellenius, San Pietroburgo 1881; E.A. Grastrem, *Vdol' poljarnyh okrain Rossii: Puteshestvie Nordenshelda vokrug Evropy i Azii v 1878-1880*, presso la tipografia di M.M. Stas'julevich, San Pietroburgo 1885.

che è tuttora sì vasto. Nelle carte attuali tutto è incertezza e confusione... In ogni caso questa spedizione avrà il vantaggio di conoscere se lungo la nostra corsa siavi o pur no la possibilità di trovare una via che conduca al polo. Ma ad ogni modo l'anno 1878 sarà fecondo per la scienza e prospero di materiali vantaggi per quella contrada siberiana... In quest'anno s'apre all'esercizio la ferrovia degli Urali e per essa si stabilisce una comunicazione più breve possibile fra i due grandi centri della popolazione mondiale nell'est e nell'ovest. L'impresa nostra tende a donare al commercio tutte quelle arterie fluviali che cadono ad angolo più o meno retto su quella gran linea di ferrovia e di fiumi... Dimostrata la navigazione possibile ad oriente dei Capi, come gli svedesi l'hanno dimostrata in ponente, sorgerà il quesito commerciale utilitario, per i fiumi l'Anabara, l'Olonek, il Lena, il Kolyma...ne saranno migliorate le sorti di paesi immensi e sulla bandiera di mare si leggerà anche nelle acque siberiane quel motto che in tutto il mondo sovr'essa si legge e ne esprime sì chiaramente l'ufficio e gli scopi: «Pel bene di tutti»⁵.

D'altronde quale doveva essere la conoscenza delle terre artiche in quell'epoca è ben visibile da due carte redatte a circa venti anni di differenza, una italiana e una tedesca. La prima del 1844 proviene dall'*Atlante Geografico* di Benedetto Marzolla e la seconda dall'*atlante* Stieler del 1869 e vediamo che fra le due c'è ben poca differenza. Marzolla dichiara di aver preso le notizie di quelle terre dalla Royal Geographical Society⁶.

5 Giacomo Bove, «Lettera alla Società Geografica Italiana sulla spedizione Nordenskjöld nell'artico», *Rivista Marittima*, XII (1878), fasc. VIII; rip. in Bumma e Scarrone cit., pp. 2-15. Ibid., «Notizie della spedizione artica svedese. Lettere del sottotenente di vascello G. Bove intorno alla partenza della *Vega* per i mari polari del nord», *Rivista Marittima*, XII (1878), fasc. IX; Id., «Il mare artico e la prossima spedizione svedese», *Rivista Marittima*, XII (1878), fasc. III; Id., «Procedimenti della spedizione artica svedese sotto il comando del Professor Nordenskiöld», *Rivista Marittima*, XIV (1880), fascicolo IV; Id., «Appunti di viaggio», *Rivista Marittima*, XII (1878), fasc. IX, X, XI.

6 L'Italia non ha e non ha mai eccelso nell'editoria scientifica degli Atlanti; si usavano quelli realizzati all'estero, principalmente in Germania e in Gran Bretagna, e forse l'unico esempio che si conosce, nell'Italia pre unitaria, è quello del grande *Atlante Geografico* di Benedetto Marzolla, iniziato nel 1840 e terminato nel 1852, e che vede al suo interno una bella carta geografica della zona artica. Nella stessa carta si leggono anche le fonti che l'autore aveva usato per rendere più esatta possibile la riproduzione di quelle lontane terre. L'immagine deriva da atlanti inglesi, le notizie scritte dalla Geografia di Adriano Balbi, cfr. Vladimiro Valerio, *Benedetto Marzolla. Brindisino, Geografo e Cartografo dell'800 Europeo*, Barbieri Selvaggi Editore, Manduria 2008, pp. 21-38.



La seconda carta, quella dell'Atlas Stieler, edizione 1869, poco differisce dalla carta dell'Atlante del Marzolla.

Dopo alcuni giorni passati a Copenaghen, Bove si recò a Motala per controllare la costruzione della seconda nave assegnata alla spedizione, la *Lena*, ma anche per studiare la lavorazione svedese del ferro e dell'acciaio, recandosi poi il 13 aprile a Carlskrona, base di partenza della spedizione. La *Vega* e la *Lena* salparono il 22 giugno: il 24 erano a Copenaghen, il 27 a Göteborg ove la spedizione attese la commissione scientifica, che includeva uno zoologo russo. Forte di 30 persone, la spedizione salpò all'una di notte del 5 luglio. Fin dalle prime pagine della relazione di Bove si nota il suo spirito di osservazione e questo riesce a dare un'espressione geografica ad ampio respiro come si può vedere dalle sue note sull'atmosfera dopo il passaggio del circolo polare artico:

«L'oscurità della notte andava intanto man mano diminuendo, ed entrati nel cerchio artico anche nelle cabine divennero inutili lampade e candele: a mezzanotte potevamo scrivere e leggere anche i caratteri più minuti senza difficoltà alcuna. In un viaggio in una zona del nostro globo per me tanto nuova, ed in tutti i suoi naturali fenomeni così differente da tutte quelle in cui fui abituato a vivere e che visitai, ogni passo che in essa si faceva doveva essere certamente da me seguito con il massimo interesse, e tutto doveva lasciare su di me una profonda impressione. Nessuna però la lasciò

ricchezza della loro piccola chiesa:

«...fummo non poco meravigliati di trovare le meschine pareti della sagra tappezzate da una quantità di quadri, alcuni dei quali bellissimi e talmente sepolti sotto ex-voti di oro e di argento da degradarne le madonne di Lourdes e di Loreto. Dinanzi ai quadri principali pendevano sei ricche lampade ed un colossale turibolo occupava un angolo della chiesa» (p. 52).

Bove era anche un buon disegnatore e ci ha lasciato molti schizzi delle cose particolari che lo interessavano, così come le tende del villaggio samoiedo:

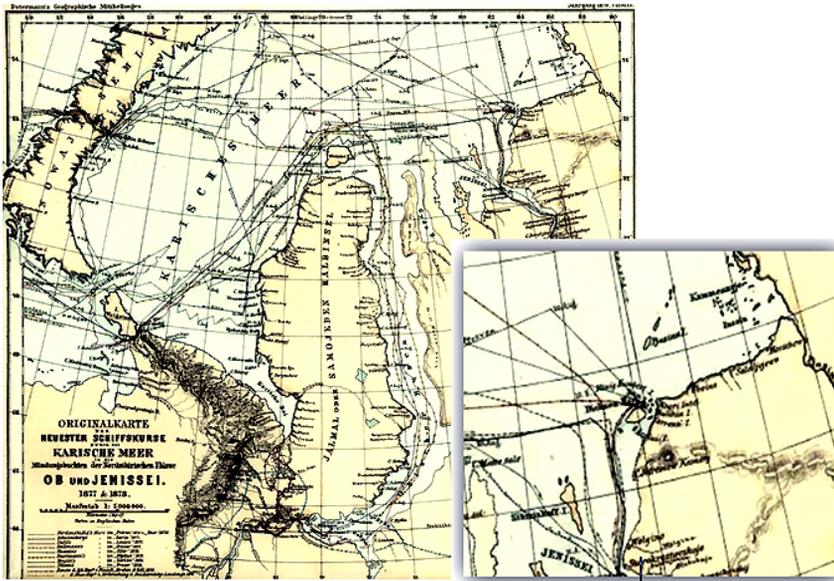
«Esse sono di forma conica e pressoché tutte della stessa grandezza. L'ossatura è formata da una diecina di pertiche legate a fascio alla loro estremità superiore e colle loro basi piantate lungo una circonferenza di tre o quattro metri di diametro. L'ossatura è ricoperta da una tenda fatta di scorza di betulla che i samoiedi strappano a larghe strisce dagli alberi... Il focolare è comune... il tipo samoiedo si approssima a quello dei lapponi... Il vestire dei Samoiedi è assai semplice e conforme alle esigenze del clima...» (pp. 54-57).

La sera del 31 luglio venne deciso, date le condizioni del tempo, di entrare nel Mar di Cara. Le pagine che Bove dedica al Mar di Cara risultano essere intriganti proprio per la cattiva fama che la zona di Cara aveva su tutti coloro che vi si avventuravano, anche perché spesso ghiacciato e quindi non percorribile. Dalle esplorazioni idrografiche, meteorologiche e magnetiche effettuate in quell'area sconosciuta risultò che la posizione della nave: «fu dieci miglia più indietro della posizione assegnataci dalla stima ... e la temperatura dell'acqua alla superficie ed al fondo fu successivamente trovata a +3°,6 e -2°» (p. 59). Una caratteristica in queste pagine è l'iniziale presenza del ghiaccio cui vengono dedicate più pagine:

«...ad un centinaio di metri circa ci apparve il ghiaccio. Io guardavo con gli occhi attoniti quell'immenso mare di argento...Il ghiaccio si spiegava come una lunga e capricciosa costa, con profonde baie, avanzati promontori, anguste valli, estese pianure e montagne. Fu per noi tutti un grande e grave momento...Nella notte i ghiacci si fanno più vicini l'un l'altro» (pp. 60-61).

L'entusiasmo di poter dimostrare la navigabilità del Mar di Cara è per Bove talmente forte da fargli scrivere righe entusiastiche che ben dimostrano da quali intenti fosse mosso:

«Le brillanti traversate venivano ad accrescere le speranze di vedere un commercio attivo, ben presto svilupparsi in questo mare; la sola via per la quale le ricchezze della Siberia meridionale potranno essere con vantaggio apportate in Europa. Il nome di Siberia si associa al pensiero di una squalida pianura, di un'eterna desolazione e di un terribile luogo di punizione. Ma la natura si è mostrata verso quel vasto paese ben altrimenti matrigna

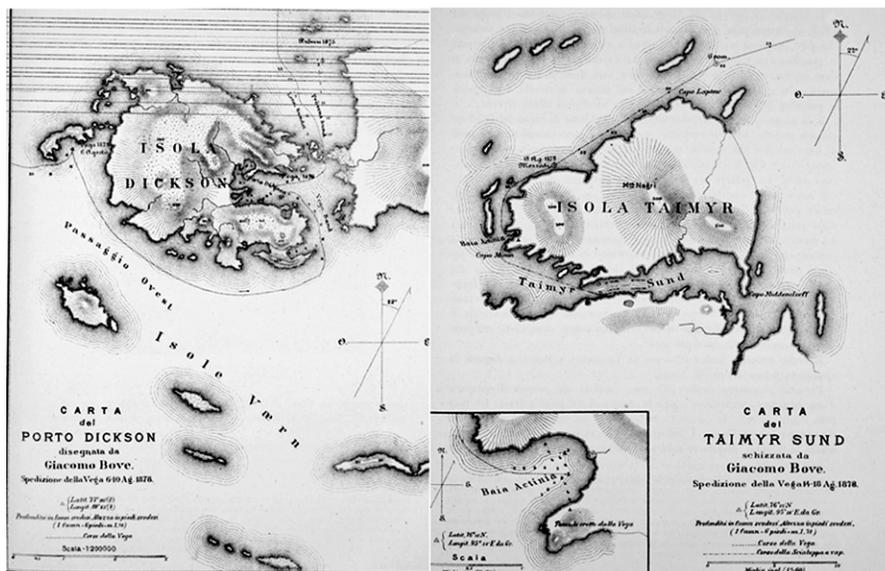


di quello che si è generalmente sin qui creduto, e nessuno che non l'abbia attraversato può farsi una chiara idea delle sue risorse e dello stato di materiale benessere che molte delle sue popolazioni godono. Le pianure di Minusirsk e di Krasnojarsk abbondano in cereali, i fianchi settentrionali degli Altai sono ricchi di oro e di altri metalli preziosi; l'Angara scorre fra sterminate foreste di alberi secolari; le acque della Tunguska sono popolate di pesci eccellentissimi e dai paesi posti tra l'Angara, l'Irtysch e la Lena si dirigono migliaia e migliaia di finissime pellicce a Irkutsk, Tomsk, Jenisseisk. Che si può maggiormente desiderare?... Il Mar di Kara e gli sterminati fiumi Ob e Jenissei diverranno invece d'ora innanzi le vie commerciali della Siberia e non andrà a lungo che le loro acque, sin qui solcate da fragili imbarcazioni di pescatori, saranno percorse da rapidi vapori, i quali porteranno sino al cuore di quel vasto paese la civiltà e quel benessere che attualmente è necessario anche al più povero individuo della razza europea. Il lettore può ora ben comprendere perché salutammo con tanta gioia il nostro arrivo all'Arcipelago di Dikson» (pp. 64-65).

Sempre nel Mar di Kara Bove svolgerà una parte molto importante del suo lavoro di idrografo, triangolando e determinando alcuni punti della costa:

«...lavoro con un piccolo teodolite e prendo gli angoli coll'approssimazione di 15'... l'arcipelago fu battezzato col nome di "Vega" e giace a 73° 30' di latitudine, e in un'isola di esso trovasi il Porto Dickson...» (pp. 69-71).

Proprio grazie al suo lavoro idrografico lo stesso Nordenskjöld permise a Bove di dare un nome alle isole che aveva cartografato e il tenente dette loro nomi



italiani, quali isola Umberto I, Negri, Bucchia, Correnti, Accinni. Oggi questi nomi non sono più riscontrabili, ma li troviamo immortalati in una carta annessa ad un lungo articolo apparso nel 1879 sulle *Petermanns Mitteilungen*⁷.

Nel diario di Bove si trovano i disegni originali dello stesso e fra questi risaltano sia quello dell'isola Dickson che quello dell'isola Taimyr e anche questa volta i calcoli delle coordinate dell'isola illustrano come la realtà si discostasse dalle misure che, fino ad allora, si riscontravano sulle carte russe.

Fino all'isola di Taimyr il problema che aveva assillato Nordenskjöld e tutto l'equipaggio, ossia la presenza del ghiaccio, era fortunatamente rimasto al margine della navigazione senza creare eccessivi inconvenienti e il 19 agosto la *Vega* e la *Lena* giunsero in vista del Capo Celiuskin, il punto più a nord di tutta la costa siberiana, oltre il quale si era infranta più di una speranza di riuscire a trovare il "passaggio".

«La Terra di Celiuskin si andava sollevando a misura che si avanzava verso nord; essa *trovasi più all'ovest di quello indicato dalla carta russa...* la miccia fu accesa e pronta a far tuonare la nostra artiglieria al cader dell'ancora, *come saluto alla terra più settentrionale del continente...* Nordquist indossò in questa occasione la sua grande uniforme e nella sua qualità di ufficiale russo fece a nome dell'imperatore di tutte le Russie gli onori di casa... [Nordenskjöld] risolve un problema dichiarato da moltissimi insolubile e chiamata pazzia il tentarlo, e lo risolve in condizioni co-

7 Ernst Behm, «Die Fahrt der "Vega" um die Nordspitze von Asien», *Petermann's Geographische Mitteilungen*, 1879, band 25, pp. 21-34.

si diverse da quanto si potea immaginare. Supposto anche che non si possa raggiungere lo stretto di Bering la Spedizione Artica Svedese del 1878 ha certamente il diritto di essere annoverata fra una delle più importanti del secolo» (pp. 84-85).

Quanto importante e esatto fosse il lavoro di Giacomo Bove lo si evince dall'esattezza dei suoi calcoli: «Trovammo detto punto (il più settentrionale dell'Asia) nelle seguenti coordinate $\varphi = 77^{\circ} 36' 37''$ N., $\lambda = 103^{\circ} 24',8$ E. Gr. Però questa non è l'estrema punta; ne esiste un'altra [e più a nord] in $77^{\circ} 41' 50''$ di latitudine e $104^{\circ} 10'$ di longitudine»⁸. Il 20 di agosto inizia una buona comparsa del ghiaccio e questo comincia a far sentire la sua presenza anche nei giorni successivi: «dapertutto ghiaccio nel quale noi penetriamo come nel fondo di un sacco» (pag. 91). Il 27 agosto le due navi si separano, la *Vega* continua nella sua ricerca del passaggio, mentre la *Lena* inizia a risalire il corso del fiume *Lena*. Il 27 agosto Bove indirizza una lettera al Ministero della Marina sull'andamento della spedizione⁹.

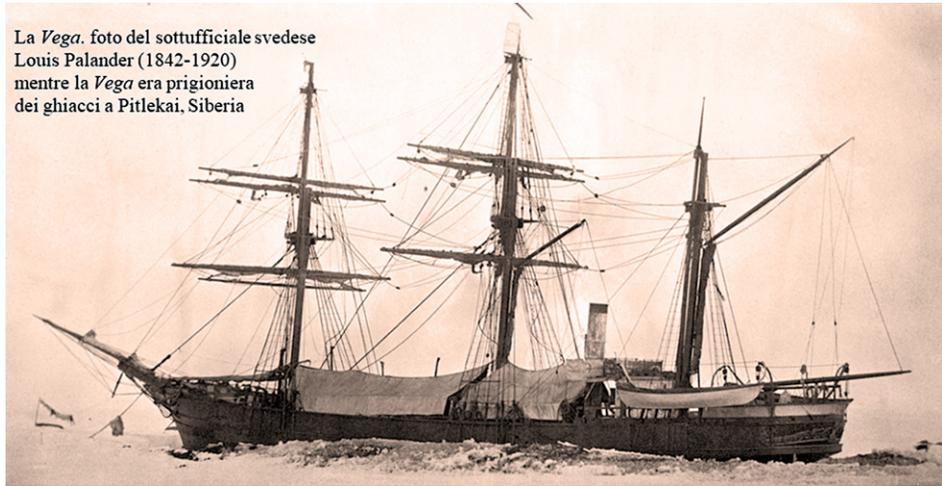
Dal 31 agosto inizia a farsi sempre più vicino il problema del ghiaccio:

«...verso la mezzanotte del 3 settembre, dopo aver attraversato una quantità di ghiaccio in deriva, giungemmo al margine di un pack impenetrabile... si naviga continuamente in mezzo a ghiaccio in deriva ed in vista di terra... a causa del ghiaccio si è obbligati di tanto in tanto a cambiare direzione... Dalle 8 alla mezzanotte passammo dinanzi alla bocca della baia di Ciaun... come era da immaginarsi il ghiaccio divenne più spesso e verso la mezzanotte si fece così compatto che a causa dell'oscurità fu impossibile il procedere innanzi» (pp. 116-118).

A questo punto inizia il periodo più difficile del viaggio della *Vega* e del nostro, dal momento che ben presto la nave sarà costretta ad ancorarsi sul "ghiaccione" e tutto l'equipaggio sarà costretto a fare di necessità virtù e aspettare che arrivasse il momento dello scioglimento dei ghiacci. Gli unici abbastanza contenti della situazione furono i naturalisti che in questo modo potevano facilmente scendere a terra e fare i loro studi. Una prima notazione di carattere tecnico da parte di Bove riguarda la tipologia della *Vega* contrapposta a quella delle navi rompighiaccio russe:

8 Il capo Čeljuskin (in russo мыс Челюскина, *mys Čeljuskina*) è un promontorio situato nella Russia artica; costituisce il punto più settentrionale del continente asiatico. Si trova sulla punta settentrionale della penisola del Tajmyr, a sud dell'arcipelago della Severnaja Zemlja, nel territorio di Krasnojarsk. Il capo Čeljuskin dista 1.370 km dal Polo Nord. Le sue coordinate attuali sono $77^{\circ} 44' 00''$ N e $104^{\circ} 15' 41,86''$ E. Come si può vedere le certificazioni di Bove, con una strumentazione non uguale a quella di oggi, si avvicinano incredibilmente a quelle attuali.

9 Giacomo Bove, «Spedizione artica svedese. Lettera a S.E. il ministro della Marina», *Rivista Marittima*, XIII (1879), fasc. I. Rip. in Bumma e Scarrone, cit. pp. 96-109.



«E qui giova notare come sia più adatta ad aprirsi la via tra i ghiacci una nave con prua a serpe o lanciata che una munita di sperone. Le prime quando urtano contro il ghiaccio s'innalzano di due o tre piedi sull'avanti e, se arrestate, nel ricadere hanno per effetto di rompere il ghiaccio sottostante, laddove le navi a sperone una volta fermate non posseggono più alcuna forza» (p.119).

Nonostante l'enorme presenza del ghiaccio, nei giorni seguenti la *Vega* riesce comunque a compiere alcune leghe e il 12 settembre giunge al Capo Nord:

«Alle 10 am. Passiamo al traverso del Capo Ir-Kai-Pii (Capo Nord). Col passare il meridiano di esso il nostro viaggio può dirsi assicurato e si può essere certi di raggiungere il Giappone in quest'anno... Invece io avrei desiderato che il bastimento fosse stato obbligato a svernare, così avrei avuto tempo di lavorare e mettermi al corrente di molte cose» (p.133).

Negli intervalli dei piccoli percorsi via mare le popolazioni autoctone dei ciukci si recano sulla *Vega* e quando possibile Bove scende a terra per visitare i loro villaggi e in queste occasioni viene fuori tutta la sua anima etnologica, con le descrizioni degli usi e costumi, con i disegni delle loro case, degli attrezzi, dei vestiti e soprattutto ne esce fuori il carattere di queste popolazioni. Le osservazioni etnologiche non discostano però il nostro dal suo lavoro idrografico e assistiamo quindi a delle misurazioni che, seppure non di molto correggono le carte fino ad allora in uso:

«Dinanzi al Capo Vankarem trovasi uno scoglio che non è segnato sulla carta americana (che passa per essere ben fatta)» (p. 160) e il 28 settembre Bove scrive questa annotazione: «Pitlekai villaggio posto a tre miglia all'est di Capo Jinretlen, fu il termine della nostra navigazione del giorno 28 [settembre] dell'anno 1878. In questo punto i ghiacci si chiusero

definitivamente per non aprirsi che dopo dieci mesi di rigido inverno. Cinque ore prima ed il passo si sarebbe trovato libero, queste cinque ore di ritardo ci costarono dieci mesi di stenti e sacrifici» (p. 166).

Da questo momento fino all'aprile dell'anno successivo la nave rimane incagliata e l'equipaggio sarà costretto ad inventarsi giorno per giorno il modo di passare il tempo, quindi visite nell'interno nei villaggi dei ciukci, studio dei fenomeni meteorologici, costruzione di un osservatorio per le variazioni magnetiche. Tra le pagine più belle, e quasi poetiche scritte da Bove, sono quelle sul fenomeno dell'aurora boreale. Il 5 febbraio descrive alcuni particolari fenomeni quali quelli dei tre soli e delle due lune.

Tra aprile e luglio del 1879 si assiste allo scioglimento dei ghiacci, alla sistemazione della nave, alla scoperta di specie animali comparse con il clima più mite ed infine il 18 del mese la nave si appresta alla partenza e il 20 luglio la *Vega* attraversa lo stretto di Bering:

«Al traverso di Capo Est (Capo Orientale) si alzarono le bandiere di gala e si salutò l'avventurato nostro viaggio con cinque colpi di cannone. Era il suggello del compimento del passaggio del NE» (p. 275).

Da questo momento il viaggio prosegue tranquillamente verso il Giappone e termina anche il diario di Bove. Conosciamo poi il resto del viaggio fino in Europa dal resoconto ufficiale del capo della spedizione.

Quanto Bove sia da considerare “moderno” e distante dagli schemi degli esploratori della sua epoca è da ricercare negli scopi del suo progetto. Considera i suoi viaggi esclusivamente come esplorazione scientifica e non come una conquista di una testa di ponte, per eventuali e durature prese di possesso, e questo sia per il nord, quanto per il sud. C'è poi da notare un secondo aspetto delle spedizioni Bove, ed è quello che si riferisce alla specifica preparazione “scientifica” sempre curata nei minimi particolari.

Ben conosciuto ed apprezzato dalla letteratura geografica, Bove continua ad essere sconosciuto ai più e la sua figura, così come quelle dei pochi italiani esploratori dei poli della fine del XIX secolo, andrebbe meglio valorizzata.

Il manoscritto di Giacomo Bove
(Archivio Fotografico della SGI)



L'Italia al Polo tra storia e attualità

di Ezio Ferrante

Da un secolo e mezzo l'Italia guarda al Grande Nord, dall'epopea delle grandi spedizioni polari alle attuali campagne di geofisica marina *High North 17 e 18*, anche se gli scenari che oggi si profilano non sembrano giocare a suo favore. Tralasciando le spedizioni veneziane e genovesi nel Mare del Nord (1390-1509), la politica artica italiana fu inaugurata dal presidente della Società Geografica Italiana Cristoforo Negri (1809-1896), il quale promosse la partecipazione di due giovani ufficiali di marina – il TV Eugenio Parent (1845-1885) e il STV Giacomo Bove (1852-1887) – a due spedizioni del barone finlandese (e perciò suddito russo) Adolf Erik Nordenskiöld (1832-1901). In particolare Parent prese parte alla terza (1872) spedizione alle Spitsbergen e Bove, in qualità di idrografo, a quella decisiva del 1878-79 che, a bordo del brigantino svedese *Vega*, trovò il mitico Passaggio a Nord-Est tra Atlantico e Pacifico costeggiando la Siberia lungo quella che oggi viene chiamata Northern Sea Route e poi tornò a Stoccolma via Suez e Gibilterra, compiendo la prima circumnavigazione di quella che sir Halford Mackinder avrebbe chiamato l'Isola-Mondo (Hearthland)¹. Nell'aprile 1880 Negri e Bove lanciarono un progetto per una spedizione antartica italiana estesa per due sverni, ma nonostante la costituzione di vari comitati per la raccolta di finanziamenti privati, l'idea fu bocciata da parte della comunità geografica nazionale e lasciata cadere dalle istituzioni². Nella successiva sfida internazionale per la conquista dei poli geografici, sia a sud che a nord, l'Italia, questa volta in maniera istituzionale, nonostante l'avviso contrario di parte della comunità geografica nazionale, punta decisamente sull'Artico con l'acquisto per conto della Regia Marina del brigantino *Jason*, già impiegato nelle spedizioni artiche e antartiche di Nansen e Larsen, un tre alberi con scafo in legno da 570

1 V. Ciro Paoletti, «The Italians in the Arctic», *Studia i Materialy. Miscellanea Oeconomicae*, Rok 18, Nr 2/2014, Wydział Zarządzania i Administracji Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach, pp. 171-186. Stefano Ardito, *Le Esplorazioni e le Avventure che hanno cambiato la storia*, Newton Compton, Roma 2018. Giacomo Bove e Alfonso Fresa, *Il passaggio del nord-est: spedizione artica svedese della "Vega"*, Società Italiana Arti Grafiche, 1940.

2 Cristoforo Negri e Giacomo Bove, *Idea sommaria della spedizione antartica italiana*. V. Francesco Bonasera, «Bove Giacomo», *Dizionario Biografico degli Italiani*, 13, 1971. Pietro Pisano, *Giacomo Bove. Un esploratore e un sentiero tra Verbanò e Ossola*, edizioni Magazzino Storico Verbanese, 2016, ristampa aggiornata 2017.

t e con motore ausiliario di 60 cv, ribattezzato col nuovo nome di *Stella Polare*, «non si sa chi scelse tale nome, probabilmente lo stesso Luigi di Savoia [protagonista della missione polare in fieri], comunque piacque subito: aveva un che di poetico e di augurale che colpì la fantasia della gente»³. Venti gli uomini a bordo (tra marinai, italiani e norvegesi, e guide alpine), 120 i cani siberiani imbarcati, assistenza logistico-tecnica propedeutica assicurata dallo stesso Nansen, comando affidato al ventiseienne tenente di vascello Luigi Amedeo di Savoia-Aosta (1873-1933), duca degli Abruzzi, figlio di Amedeo ex-re di Spagna e fratello di Emanuele Filiberto, già noto esploratore per la conquista del monte Sant'Elia in Alaska nel 1897. Suo secondo il capitano di corvetta Umberto Cagni, incaricato delle osservazioni scientifiche insieme al TV Francesco Querini e al medico di bordo Achille Cavalli Molinelli. Grande l'entusiasmo in Italia col Re Umberto che va a salutare alla stazione Luigi Amedeo in partenza da Torino e col principe ereditario Vittorio Emanuele che si reca nientemeno che a Cristiania (la Oslo di oggi) per salutare il 12 giugno 1899 la partenza della *Stella Polare* per Arcangelo, due episodi che, nell'immaginario collettivo, marcano il "sigillo reale" dell'impresa *in itinere*. Il tutto mentre qualche politico non esitava a definire «troppo temeraria» la spedizione, i cui auspici peraltro non si mostravano affatto favorevoli con l'incontro, subito dopo la partenza, della baleniera *Capella* che riportava a casa l'infortunato americano Walter Wellmann, «l'ennesimo esploratore che aveva inseguito invano il sogno di raggiungere il Polo» (e per ben tre volte, raggiungendo però solo lat. 82° N). Il "piano" del Duca, messo a punto con Nansen che aveva tentato la stessa impresa nel 1895 e che "sportivamente" prestava la propria collaborazione, prevedeva di raggiungere l'Isola del Principe Rodolfo, la più settentrionale della Terra di Francesco Giuseppe, scoperta appena 26 anni prima; stabilire il campo base nella baia di Tepliz e di qui, superata la lunga notte artica con la nave pericolosamente bloccata dai ghiacci, dirigersi verso il Polo con tre distinti gruppi di slitte. Durante un'esercitazione si verificò però un incidente al Duca che, per l'amputazione di due dita congelate, non poté continuare a svolgere un ruolo attivo nella spedizione. Nonostante varie vicissitudini, l'impresa comunque proseguì e l'11 marzo 1900, non appena le condimeteo lo consentirono, i tre gruppi si misero in marcia verso l'ambita meta. Il primo gruppo (TV trentunenne Querini, guida alpina Ollier e primo macchinista norvegese Stökken) non sarebbe più tornato e vane si mostrarono le sue ricerche. Il secondo (medico Cavalli, guida Savoye, nostromo Cardenti) si spinse sino a 84° 10' Lat. N., mentre il terzo gruppo (Cagni con le guide Petigax e Fenoillet e il marinaio Canepa) riuscì a raggiungere 86° 33' 49". Certo il Polo Nord distava ancora 381

3 Gigi Speroni, *Il Duca degli Abruzzi*, Rusconi, Milano 1991, p.56 e Mirella Tenderini e Michael Shandrick, *Vita di un esploratore gentiluomo. Il Duca degli Abruzzi*. Corbaccio, Milano 2006.

km e bisognava ancora aspettare nove anni per la sua peraltro contestata conquista (polemiche insorte tra Peary e Frédéric Cook⁴), ma l'ultimo record stabilito, cioè quello di Nansen, era stato superato di ben 20', equivalenti a 35 km!⁵ Si raggiungeva così un invidiabile primato, tanto più che

«il gruppo Cagni aveva a quel punto trenta giorni di viveri, quattro slitte e trentaquattro cani. Arriverà alla “capanna” il 23 giugno, dopo quasi due mesi di incredibili disagi, di sforzi sovrumani, di lotta contro la fame, contro il pack che la deriva spingeva verso il Nord rendendo vane intere giornate di cammino, contro il disgelo che apriva nel ghiaccio mille canali durissimi da attraversare o da aggirare ...: un'impresa davvero epica»⁶.

E come tale venne vissuta dall'opinione pubblica del tempo, circondata dall'alone tragico di chi nell'impresa aveva trovato la morte. Cavalcando l'emozione popolare Giovanni Pascoli dedicherà due poesie, ora in *Odi e Inni*, agli «eroi» dell'Artico, mentre Gabriele d'Annunzio cominciava a pensare alla sua partecipazione a una futura spedizione polare con un fine però ben preciso:

«io intendo rimanere al Polo Nord; lassù voi mi lascerete. Un uomo come me non può morire in un cataletto. Egli deve scomparire nel mistero della leggenda. E lassù io diventerò l'Asse della Terra»⁷.

Anche di tali suggestioni estreme si alimentava all'epoca il sogno dell'Artico.

2. Nel 1919 nell'ambito della Conferenza di pace di Parigi, venne istituita un'apposita Commissione per regolare la delicata questione dell'arcipelago delle Spitzbergen (ora Svalbard)⁸ nel mare di Barents, a metà strada tra Norvegia e Polo Nord, mediante la stipula di un Trattato internazionale⁹ (firmato a Parigi da 14 Paesi, tra cui l'Italia) che ne regolasse il regime giuridico, entrato poi in vigore

4 B. Imbert – C. Lorius, *Le grand défi des Pôles*, Gallimard, Paris 2006, p.64 e segg.

5 Al pari di tutti i precedenti tentativi degli esploratori inglesi, americani e norvegesi nell'ultimo quarto di secolo: Parry (1877), Lat. 82° 45'N; Markham (1876), Lat 83° 20'N; Lokwood (1882), Lat. 83° 24'N; Nansen (1895) Lat. 86° 14'N.

6 <http://www.sandroferuglio.com/la-grande-epopea-della-vela/la-spedizione-italiana-al-polo-nord-del-duca-degli-abruzzesi-nel-1899-1900/>.

7 E. Ferrante, «La spartizione dell'Artico», *Limes*, n.6/2006.

8 Spitzbergen, “*cime appuntite*” è la denominazione che all'arcipelago diede nel 1596 il suo scopritore, l'olandese William Barents, circoscritta oggi alla sola isola maggiore, dato che si è andata sovrapponendo quella norvegese di Svalbard, “*terre fredde*” (ma non tutti, sono d'accordo, specialmente i russi). E la toponomastica, in termini geopolitici, ricordiamo, è sempre dichiarativa della sovranità.

9 P. Sellari, «Svalbard: Frontiera Artica» in *Bollettino della Società Geografica italiana*, serie XIII, vol. IX (2016), pp. 467 – 87.

nel 1925. Se la sovranità venne assegnata alla Norvegia, nel contempo vennero però garantiti «equi diritti» di accesso alle risorse del suo territorio (caccia ed estrazione del carbone) e del suo «mare territoriale» da parte di tutti gli Stati firmatari (attualmente 46) e oggi lo sperduto arcipelago polare torna a far parlare di sé, soprattutto in termini marittimi. Alla luce infatti del vigente diritto del mare, per iniziativa della Norvegia come «stato costiero», le aree marine delle Svalbard si sono progressivamente dilatate, con un mare territoriale passato dalle originarie 4 a 12 miglia (2003), l'istituzione di una «zona protetta di pesca» di 200 miglia marine (ZPP, 1977), tenuta però distinta dalla zona economica esclusiva norvegese (e si tratta pur tuttavia di un'area di più di 800mila kmq!) e una piattaforma continentale che si prolunga a N e NE dell'arcipelago (2006/2009). Il problema giuridico, con pesanti ricadute geopolitiche, si pone, in estrema sintesi, in questi termini: gli Stati-membri del Trattato possono vantare diritti sulle risorse naturali nel solo mare territoriale ovvero anche nelle aree marittime che si sono successivamente aggiunte per iniziativa norvegese? Oslo, in un'interpretazione letterale e restrittiva del Trattato, sostiene ovviamente la prima tesi; Russia, Regno Unito, Spagna, Olanda, Islanda e Danimarca la seconda; Francia Germania e Stati Uniti si sono riservati di prendere posizione al riguardo; gli altri Stati firmatari (non tanto Italia, che dal 1977 mantiene a Ny Ålesund una propria base scientifica, ma soprattutto Cina e Giappone) per il momento non si sono affatto pronunciati. Così le Svalbard che, all'epoca della Guerra Fredda, venivano portate come esempio di pacifica cooperazione con i sovietici per lo sfruttamento delle miniere di carbone ed esaltate come privilegiato tempio internazionale della ricerca scientifica polare, sembrano adesso naufragare in un mare di polemiche. Contestato in particolare è l'esercizio della giurisdizione norvegese (con i conseguenti poteri di *enforcement*) sui battelli da pesca non di bandiera che effettuano le loro campagne nella ZPP, previa autorizzazione e registrazione, secondo un sistema di «allocation of catch quota» per tipologia di pescato, introdotto nel 1986. I più polemicisti gli spagnoli e gli islandesi, i più indisciplinati i russi. Famoso è rimasto l'episodio del *trawler* russo *Elektron* che, abbordato dalla guardia costiera di Oslo, alla chetichella se l'è filata verso le proprie acque ... con due ispettori norvegesi a bordo! Ma con Mosca i norvegesi alla fine, almeno sinora, hanno trovato sempre un modo d'intendersi. Basti pensare da ultimo all'accordo, entrato in vigore nel luglio 2011, sui confini marittimi in un'area contesa pari all'11% del Mare di Barents (175mila kmq), sia pur dopo quarant'anni di sfiibranti negoziati. Ma la pesca non rappresenta l'unico problema. «Qui si parla di merluzzo, ippoglosso ed eglefino, ma sotto sotto ci sono gli idrocarburi», è stato efficacemente rilevato. Nei mari delle Svalbard, la polemica sulla giurisdizione norvegese della FPZ si intreccia infatti con quella sui diritti di sfruttamento della piattaforma continentale. La Russia, che già aveva presentato una nota verbale di protesta contro il rico-

noscimento della PC norvegese afferente alle Svalbard (al pari di Spagna, Islanda e Danimarca, sempre in silenzio l'Italia!), nei propri piani di future prospezioni nell'Artico, diviso per settori, ha già incluso, almeno sulla carta, anche la PC delle Svalbard, in barba all'esclusività della sovranità della Norvegia. Ma Oslo non ci sta, sostenendo che, sotto il profilo geomorfologico, non esiste una PC propria delle Svalbard, ma solo un'unica PC della Norvegia, sulla quale si riserva quindi di esercitare quei diritti sovrani ed esclusivi di sfruttamento del fondo e sottofondo marino sanciti dal diritto del mare. Quale soluzione? Conferenza multilaterale di revisione del Trattato per allinearli al vigente diritto del mare, ricorso alla Corte internazionale di giustizia dell'Aja o a una delle camere arbitrali previste dalla UNCLOS III? Soluzioni troppo laboriose e soprattutto lunghe, lunghissime, tanto più quando si ha che fare con più di quaranta Paesi formalmente coinvolti, ai quali la "fame di energia" può riattizzare, da un momento all'altro, un diretto interesse al riguardo (Wikileaks ha rilevato, per esempio, l'interesse 'covered' di Washington per l'area Svalbard). Di qui il timore che la questione delle Svalbard possa riacutizzare le rivalità geopolitiche già presenti nel Grande Nord¹⁰. E allora forse la migliore *exit-strategy*, più conforme allo spirito stesso del Trattato, potrebbe proprio essere quella abbozzata dal professor Geir Ulfstein dell'Università di Oslo che, in una recente intervista al quotidiano *Le Monde*, sempre attento alle problematiche artiche, non ha esitato a dichiarare che, tra tutti i vari corni del dilemma, la prospettiva migliore potrebbe essere quella di provare a immaginare i mari delle Svalbard «sans exploration pétrolière». Una suggestione in linea con il grande progetto utopico portato avanti dal movimento internazionale *Save the Arctic* che, al di là dei sacri egoismi nazionali, vorrebbe creare proprio nell'Artide un «Santuario globale», mettendo al bando sia le trivellazioni petrolifere che la sovrappesca distruttiva.

3. Negli anni Venti del secolo scorso l'Italia continua le sue campagne di esplorazione nel Grande Nord; niente navi, niente slitte trainate da cani questa volta, ma dirigibili in ottemperanza al principio enunciato dal grande esploratore norvegese Roald Amundsen, lo scopritore del passaggio a NW e il conquistatore del Polo Sud, in base al quale «sorvolare significa conquistare». E infatti il 12 maggio 1926 assistiamo al primo sorvolo del Polo Nord geografico da parte del dirigibile *Norge* con a bordo lo stesso Amundsen (che aveva già vanamente tentato di raggiungere il Polo con due idrovolanti), il principale finanziatore dell'im-

10 per un approfondimento giuridico, in particolare: Robin Churchill and Geir Ulfstein, «The disputed maritime zones around Svalbard», University of Virginia, Center for Oceans Law and Policy, e Sarah Wolf, «Svalbard's Maritime Zones, their Status under International Law and Current and Future Disputes Scenarios», Working Paper, 2013 (swp.berlin.org).

presa, lo statunitense Lincoln Ellsworth e il brillante progettista e pilota del dirigibile, l'italiano Umberto Nobile (1885-1978)¹¹, con un equipaggio di sei italiani e sei norvegesi. Il volo iniziato dalle Svalbard, dopo 171 ore di volo e 13.000 km, si concluse con l'atterraggio presso il villaggio di Teller in Alaska¹². E i due protagonisti dell'impresa, Amundsen e Nobile, fresco di promozione a maggior generale del Genio aeronautico, di lì a poco avrebbero fatto parlare ancora di sé in occasione della spedizione polare del dirigibile *Italia*, un'impresa finanziata esclusivamente da privati che fornirono pure la nave appoggio *Città di Milano*. La finalità dell'impresa consisteva nella esplorazione della fascia circumpolare estesa da Capo Bridgman, all'estremità settentrionale della Groenlandia, alla Severnaja Zemlja, per portare quindi la bandiera italiana sul Polo in una importantissima campagna di ricerca scientifica oceanografica, geografica e geofisica. Tra i partecipanti alla spedizione anche 3 scienziati, 2 giornalisti e, con funzioni di supporto, un gruppo di alpini al comando del cap. Gennaro Sora.

«Il dirigibile Italia partì da Ny-Ålesund [alle Svalbard] il 23 maggio [1928], raggiungendo la meta [il Polo Nord geografico] alle ore 00.24 del giorno seguente, quando dalla verticale del punto furono lanciate una croce di quercia benedetta da Pio XI, la bandiera dell'Italia e il gonfalone della città di Milano. Il dirigibile incrociò sul Polo per un paio d'ore, lentamente e a bassa quota, per consentire le rilevazioni degli scienziati e, non potendo effettuare il previsto atterraggio, prese la via del ritorno».

E proprio qui si verificò la tragedia a tutti nota quando, alle ore 10.33 del 25 maggio, il dirigibile su schiantò sul *pack* del mar Glaciale Artico a quasi 100 km dalla Terra di Nord-Est (Svalbard)¹³, tragico incidente, oggetto di infinite polemiche e inquisizioni¹⁴, di cui si occupò ossessivamente la stampa di tutto il mondo,

11 Per la sua lunga e travagliata biografia (Francesco Surdich, s. v. «Nobile, Umberto», *DBI*, 78, 2013).

12 Un'impresa che Nobile stesso avrebbe raccontato nel volume *In volo alla conquista del segreto polare. Da Roma a Teller attraverso il Polo Nord*, Milano 1928.

13 «Nell'urto, il fondo della cabina di comando si ruppe facendo precipitare sul ghiaccio dieci uomini (František Behounek, Giuseppe Biagi, Natale Cecioni, Finn Malmgren, Adalberto Mariano, Nobile, Vincenzo Pomella, Felice Trojani, Alfredo Viglieri e Filippo Zappi) oltre alla cagnetta Titina che Nobile aveva voluto portare con sé. Pomella morì nell'impatto, gli altri nove furono salvati poi dagli aiuti. Altri sei (Renato Alessandrini, Ettore Arduino, Attilio Caratti, Calisto Ciocca, Ugo Lago e Aldo Pontremoli), rimasti a bordo del dirigibile che, sgravato dal peso della cabina, riuscì a riprendere quota, *scomparvero per sempre* probabilmente inabissati nel mare di Barents»(Surdich, cit.).

14 «Alla fine dell'autunno 1928 fu costituita una Commissione d'inchiesta composta da cinque militari e un magistrato, presieduta dall'ammiraglio d'Armata Umberto Cagni [*nestore del Polo*]. Le risultanze della commissione, rese note il 4 marzo 1929, furono sfavorevoli a Nobile – accusato di aver male organizzato la spedizione, compiuto un errore di

mentre con l'epopea della «tenda rossa» prese il via anche la prima spedizione internazionale di soccorso a trovarsi a operare nel Grande Nord in una gara di solidarietà, con buona pace dei sacri egoismi nazionali, nella quale furono impegnati 21 aerei e 17 navi, per un totale di oltre 1.400 uomini, tra cui perse la vita il 18 giugno lo stesso Amundsen a bordo di un aereo inviato dalla Francia per prendere parte attiva alla ricerca dei dispersi.

4. «Domina il mare nel luogo in cui i ghiacci sostennero la 'tenda rossa'. Tanto mare aperto[...] al posto del candore fisso e immacolato della banchisa polare. Se l'Italia fosse precipitato oggi ove cadde novant'anni fa – leggiamo sul *Corriere della Sera*, allora uno dei finanziatori milanesi della spedizione Nobile e tra i pochi oggi a ricordare il 90° anniversario della vicenda¹⁵ - non avrebbe incontrato che acqua salata. Il dirigibile comandato dal generale Umberto Nobile, invece di fracassarsi senza neppure incrinare la banchisa, molto probabilmente sarebbe rimasto a galleggiare». E la memoria del dirigibile *Italia* è conservata nella denominazione del centro italiano di ricerca multidisciplinare gestito dal CNR, istituito nel 1997 alle Svalbard, a Ny-Ålesund, da dove la spedizione era partita novant'anni fa e che, con i suoi sette ricercatori e tre piattaforme osservative multidisciplinari, effettua principalmente ricerche di chimica e fisica dell'alta atmosfera, biologia marina, glaciologia, nivologia e permafrost, paleo clima, oceanografia e limnologia. Il tutto a sancire il costante impegno scientifico italiano nel Grande Nord, sempre nell'assunto che «la ricerca nelle aree artiche sia una responsabilità non solo dei paesi rivieraschi ma di tutte le nazioni non artiche». Un impegno corroborato sia dalle quattro campagne artiche (una delle quali sotto l'egida dell'*International Polar Year* del 2008) della M/N OGS *Explora*, nave da ricerca con capacità oceanica di proprietà dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale che dalle più recenti *High North 17* e *18*¹⁶, condotte da nave *Alliance*¹⁷, con i suoi 46 membri esperti di geologia ma-

manovra all'altezza del Polo e abbandonato il posto di comando e i suoi uomini (sebbene il primo mezzo di soccorso giunto fosse in grado di portare un solo passeggero e il pilota avesse insistito nel prendere Nobile a bordo avendo ricevuto al riguardo ordini tassativi). Di conseguenza Nobile [che nei decenni seguenti avrebbe raccontato la propria verità nei suoi molteplici libri e interviste], si dimise dal grado e dall'impiego e, poco dopo, anche dall'università», *Ibidem*.

15 <https://www.corriere.it/video-articoli/2018/05/22/gli-eroi-tenda-rossa/4fabe8d4-5de1-11e8-b13c-dd6bf73f9db5.shtml>.

16 *Notiziario della Marina*, comunicato stampa 098 2018, al sito “marina.difesa.it” / “press room”).

17 Nave *Alliance* è un'unità polivalente di ricerca che svolge principalmente attività condotte dal Centro di Ricerca e Sperimentazione Marittima (*Centre for Maritime Research*

rina e oceanografia, i principali istituti di ricerca italiani (ENEA, CNR, OGS) ed il NATO CMRE, per la prima volta insieme su una nave equipaggiata dalla Marina Militare e sotto il coordinamento scientifico dell'Istituto Idrografico della Marina, di nuovo nel Mar glaciale artico, con il plauso dello stesso Consiglio artico, di cui l'Italia è «osservatore permanente» dal 2013 e con l'auspicio di un sempre maggiore coinvolgimento scientifico del nostro Paese nel Grande Nord. Un auspicio dunque che corrisponde pienamente alla «dimensione scientifica» enunciata dal documento programmatico della Farnesina *L'Italia nell'Artico. Linee guida nazionali*¹⁸, unitamente, in particolare, alla «dimensione economica», nel senso di saper cogliere tutte le «opportunità di integrazione industriale per le imprese italiane hi-tech nello sviluppo delle infrastrutture e nell'accesso a riserve energetiche e minerarie inesplorate»¹⁹. E non a caso il documento della Farnesina cita con un comprensibile l'avvio da parte dell'ENI della produzione di *Goliat*, il primo giacimento a olio a entrare in produzione nel Mare di Barents, sviluppato attraverso la più grande e sofisticata unità galleggiante di produzione e stoccaggio cilindrica al mondo, costruita con le più avanzate tecnologie per affrontare le sfide tecnico-ambientali legate all'operatività dell'ambiente. In una presenza sempre più pervasiva che spazia, a titolo esemplificativo, proprio sull'onda lunga del successo della piattaforma offshore sul giacimento Goliat, anche nel Mare di Beaufort dove, in esito ai nuovi indirizzi della politica energetica dell'amministrazione Trump, è stato concesso all'ENI il permesso di condurre esplorazioni in quattro pozzi per il 2019, «solo in condizioni di sicurezza – garantiscono i dirigenti dell'Ente – in modo graduale e ponderato, e minimizzando l'impatto ambientale». In questo quadro dunque positivo, improntato alla cooperazione scientifica e alla tutela degli interessi energetici del Paese, si sta facendo strada però un punto di domanda sempre più inquietante. I ghiacci della calotta polare si stanno progressivamente sciogliendo come effetto perverso dei cambiamenti climatici²⁰, liberando sempre più le vie marittime lungo i corridoi perimetrali artici,

and Experimentation – CMRE), per conto dell'Organizzazione Scientifica e Tecnologica (*Science and Technology Organization* - STO) della NATO e che, dal marzo 2016, è equipaggiato da personale della Marina Militare in esito all'apposita intesa con il CMRE («Alliance», nel sito Marina-difesa, «uomini/mezzi/navi»).

- 18 MACE, *Verso una Strategia italiana per l'Artico. Linee guida nazionali*, aggiornamento maggio 2016 (online al sito esteri.it, mae/resource). .
- 19 Senza dimenticare quella dimensione umana delle popolazioni autoctone che ha trovato il suo corifeo nell'esploratore e antropologo Silvio Zavatti (1917-85), con le sue cinque spedizioni nelle ragioni artiche (Canada, Groenlandia e Lapponia) degli anni Sessanta dello scorso secolo e la fondazione dell'*Istituto Geografico Polare S. Z.*, che gestisce il *Museo Polare* di Fermo.
- 20 Le misurazioni satellitari alla fine dell'estate artica 2018 ci danno un'estensione di 4,59 milioni di kmq, cioè «the sixth lowest minimum extent» degli ultimi quarant'anni [«Arctic

specialmente lungo la *Northern Sea Route* e facilitando così le rotte commerciali tra i Paesi del *Far East* asiatico coi porti europei del Mare del Nord, in danno dei più lunghi collegamenti marittimi via Malacca–Bab el Mandeb–Suez col Mediterraneo. Con grave pregiudizio quindi del ramo marittimo della tanto decantata *Nuova Via della Seta marittima*, che si auspicava potesse avere i suoi terminali mediterranei proprio nei porti di Genova e Trieste come piattaforme logistiche per i collegamenti con l'Europa centro-settentrionale tramite i corridoi ferroviari paneuropei ad alta velocità²¹. Tanto più che Beijing, varando lo scorso gennaio il suo primo *Libro Bianco sulla politica per Artico*²², introduce proprio il concetto di «via della seta polare» per la cooperazione internazionale nello sviluppo infrastrutturale, risorse energetiche, ittiche, turistiche e, soprattutto, nelle nuove rotte marittime polari. Si pone in definitiva il rischio concreto che almeno «un costo dei cambiamenti climatici, che nessuno aveva pensato di mettere in conto, lo dovranno così pagare i porti del Mediterraneo, che si vedranno ‘scippare’ il traffico merci dalla Cina da parte di quelli del Nord Europa»²³, come già peraltro avvenne nel XVI secolo dopo la scoperta delle nuove rotte oceaniche.

Sea Ice extent arrives at its minimum», *Arctic Sea Ice News & Analysis*, Monthly Archives September 2018 (National Snow & Ice Data Center)].

21 Per l'analisi dei vantaggi strategici delle nuove rotte marittime, v. i miei contributi «Il cuore dei mari batterà al Polo Nord», *Limes*, n.2/2012 e «Il raddoppio di Panama e i corridoi marittimi del sistema indo-pacifico», in *Le nuove reti eurasiatiche. Il futuro dell'Italia lungo la Via della Seta*, supplemento al n.11/2016 della rivista *Nodo di Gordio*.

22 *La Cina punta l'Artico*. Lungo le nuove vie della seta, 30 gennaio 2018, Limesonline.

23 Come già un anno fa faceva rilevare Michele Geraci, docente di economia alla Nottingham University Business School China e direttore del Global Policy Institute. Cfr. Alessandra Spalletta, «C'è una nuova via della Seta e passerà tra i ghiacci dell'Artico, Artico Cina Via della Seta», *Agenzia Italia* (AGI), 26 gennaio 2018, a commento del primo libro bianco del governo cinese sull'Artico.



La strategia italiana per l'Artico

di Ferdinando Sanfelice di Monteforte

Introduzione

Quando si parla di «Artico» è necessario distinguere tra l'Oceano, che bagna le coste nord di tre continenti (Asia, America ed Europa), è ampio oltre 14 milioni di kmq ed è ben individuabile sulle carte, e la «Regione Artica», meno ben delimitata. Infatti, quest'ultima viene considerata, a seconda delle fonti:

- l'area circoscritta dal Circolo Polare;
- la zona compresa all'interno del limite meridionale del *permafrost*;
- l'area al di là del limite nord della linea degli alberi;
- l'insieme delle terre e del mare coperto dall'estensione massima del ghiaccio invernale;
- l'area in cui le temperature massime e medie sono inferiori a un determinato valore¹.

Questa pletora di definizioni, in parte divergenti, ha chiare origini politiche, e ogni Stato appartenente al Nord del mondo cerca di sostenere quella che più salvaguarda i propri interessi. Si consideri, ad esempio, la definizione più restrittiva di «Regione Artica» (quella delimitata dal Circolo Polare), nella quale rientrerebbero solo le Nazioni le cui coste sono bagnate dall'oceano Artico (Canada, Danimarca – grazie al possesso pieno della Groenlandia e alla delega sulla politica estera delle isole Far-Øer – Norvegia, Russia e Stati Uniti) nonché i Paesi la cui estensione territoriale supera il Circolo Polare Artico (Finlandia, Islanda e Svezia), definizione che tende a escludere tutti i Paesi posti immediatamente a Sud, rispetto a questi.

Le altre definizioni meno restrittive sono infatti sostenute da alcuni Stati dell'emisfero settentrionale che aspirano a far parte, direttamente oppure tramite gli Organismi Internazionali cui appartengono, dei vari Consigli che trattano le questioni artiche. La moltiplicazione di tali consessi, successiva alla fine della guerra fredda, costituisce la manifestazione più rilevante della crescente attenzione per l'area, da parte di molti Stati.

¹ La definizione più comunemente accettata è la cosiddetta «*Köppen line*», a nord della quale la temperatura dell'aria non supera mai 10°C in luglio, il mese più caldo.

Fino all'implosione dell'URSS, esisteva infatti il solo *Nordic Council*, istituito nel 1952, comprendente Danimarca, Finlandia, Islanda, Svezia e Norvegia, più alcuni Membri Associati (Groenlandia, Far-Øer e isola di Åland); successivamente furono ammesse con lo *status* di osservatore le tre Repubbliche Baltiche. Organo esecutivo del NC è il Consiglio dei Ministri del Nord, che si riunisce periodicamente, con maggior frequenza rispetto alle riunioni di vertice, per le deliberazioni sulle principali questioni riguardanti gli interessi comuni della regione. Dopo il 1991 sono stati creati, nell'ordine:

- il Consiglio degli Stati del Mar Baltico (CBSS), nel 1992, nel quale agli Stati litoranei si aggiungono l'Islanda e la Commissione Europea;
- il Consiglio Barents Euro-Artico (BEAC), nel 1993, che comprende il Canada, la Finlandia, l'Islanda, la Norvegia, la Russia, la Svezia e la Commissione Europea;
- il Consiglio Artico, nel 1996, formato da Canada, Danimarca, Finlandia, Islanda, Norvegia, Russia e Stati Uniti più numerosi osservatori, fra cui UE, Cina e Italia;
- i «Cinque dell'Artico», un gruppo informale istituito nel 2008, che include Canada, Danimarca, Norvegia, Russia e Stati Uniti.

La tendenza dei vari gruppi, specie degli ultimi due, è di avere il maggior potere decisionale sulle questioni riguardanti la regione artica, anche se non è stato loro possibile escludere del tutto, per motivi storici o politici, altri Stati, come la Cina oppure Organizzazioni Internazionali, come la NATO e l'EU, a livello almeno di osservatore. Le ragioni di questa «Corsa all'Artico» sono chiare: tutti vogliono ritagliarsi una fetta dei profitti che potranno derivare sia dall'eventuale incremento del commercio marittimo tra il Nord Europa e l'Asia, attraverso una via più breve di quella attuale (Passaggi a NE e a NW) sia, e soprattutto, dallo sfruttamento delle risorse naturali dell'area (pesca, idrocarburi, terre rare, altri minerali, ecc.), finora poco disponibili, a causa dei ghiacci che ne rendevano proibitivo l'accesso.

Il coinvolgimento italiano nell'Artico. I primordi

L'interesse storico dell'Italia per l'Artico, unito alla plurisecolare opera di esplorazione e di ricerca scientifica polare, è da tempo la principale giustificazione per una nostra pur limitata presenza in alcuni di questi consigli, accettata dai Paesi più direttamente coinvolti. Senza tali requisiti, infatti, sarebbe stato impossibile sostenere il diritto dell'Italia di avere voce in capitolo sulle problematiche di questo oceano di ghiaccio. Tralasciando la menzione, nel V secolo, del «Mar Concretum»², «un mare solido a distanza di un giorno di navigazione dall'isola

2 Marziano Capella, *De Nuptiis Philologiae et Mercurii*, VI. Ciro Paoletti, «The Italians and the Arctic», *The Arctic and Nordic Countries in the World of Economy and Politics*. Mis-

di Thule» e i viaggi nel mare settentrionale che secondo Nicolò Zeno avrebbero fatto nel 1390 i suoi antenati Nicolò e Antonio Zeno, il primo impatto sicuro è quello della galea veneziana *Quirina* che, mentre si dirigeva verso le Fiandre per commerciare con la Lega anseatica, fu dirottata da una tempesta e dalla Corrente del Golfo verso le Lofoten, sfracellandosi il 14 gennaio 1432 presso l'isola di Sandoy. Salvato da pescatori locali, l'armatore e comandante Pietro Querini e 16 sopravvissuti trascorsero 4 mesi nell'isola di Rost prima di poter ripartire e tornare a Venezia il 12 ottobre carichi di stoccafisso. Da quel momento anche le isole e coste norvegesi furono meta di nostre navi mercantili alla ricerca di stoccafisso, diventato popolare in tutta l'Europa meridionale. Peraltro nell'Europa settentrionale «la pesca annuale dello stoccafisso, il merluzzo pescato sulle coste della Norvegia e dell'Islanda, aveva preso fin dall'XI secolo un posto preminente nella alimentazione dell'Europa»³.

Il caso di Querini testimonia la proiezione atlantica di Venezia e Genova, incentivata dalla ricerche di alternative alle rotte asiatiche, compromesse dalla crescente potenza ottomana. Proprio la caduta di Costantinopoli nel 1453 e la chiusura della «Via della Seta» spinsero le potenze europee a cercare nuove vie marittime d'accesso ai mercati asiatici. In questa gara furono coinvolti anche numerosi Italiani, da Cristoforo Colombo ad Amerigo Vespucci, da Giovanni da Verazzano fino ad Antonio Pigafetta, un collaboratore di Fernando Magellano nel suo viaggio di circumnavigazione del globo. Diversamente dai passaggi a SE e SW, per il Capo di Buona Speranza e attraverso lo Stretto di Magellano, scoperti in pochi decenni e ben praticabili per i commerci, quelli a NE e a NW furono aperti solo nel 1878 e 1906. I viaggi di Marco Polo, la leggenda di una flotta cinese tornata in patria attraverso il Passaggio a NE e «la carta di Waldseemüller, pubblicata nel 1507, (che) mostra la costa nord della Siberia dal Mar Bianco a ovest, fino alla Penisola dei Chukchi e lo Stretto di Bering verso est»⁴ spinse molte Nazioni europee a esplorare l'Artico. In queste esplorazioni si distinsero navigatori italiani, come Giovanni Caboto, originario di Genova o Gaeta, ma naturalizzato veneziano, che nel 1497, al servizio inglese, «arrivò sulle coste dell'America (Terranova o Nova Scozia) «per la via dell'Islanda». Il figlio Sebastiano, che lo aveva accompagnato, proseguì le esplorazioni prima al servizio inglese e poi spagnolo, scoprendo nel 1516/17 gli Stretti poi chiamati di Davis e di Hudson⁵.

cellanea Oeconomicae Rok 18, Nr 2/2014, p. 172.

3 Jurién de la Gravière, *Les Marins du XV et du XVI siècle*, Plon, 1870, I, p. 210.

4 G. Menzies, *1421, the year China discovered America*, W Morrow, 2002, p. 312.

5 J. de la Gravière, *Les Anglais et les Hollandais dans les mers polaires et dans la mer des Indes*. Librairie Plon, 1890, I, pp. 33.34. Id., *Les Marins*, cit., p. 217. Al ritorno, «l'entusiasmo popolare fu immenso. Si vide gli abitanti di Londra correrli dietro come pazzi e salutarlo

La storia delle successive esplorazioni non registra rilevanti apporti italiani fino alla spedizione scientifica e idrografica spagnola del 1789-94 guidata da Alessandro Malaspina, che esplorò la costa pacifica del Nordamerica risalendo sino al 68° parallelo, alla ricerca dell'immaginario canale tra Atlantico e Pacifico millantato alla fine del Cinquecento dallo spagnolo Lorenzo Ferrer Maldonado⁶. Impresa ancora un secolo dopo rivendicata come gloria italiana⁷.

Le esplorazioni del XIX secolo

Interrotta dalle guerre napoleoniche, la ricerca del Passaggio a NW fu ripresa dalla Royal Navy il cui «impiego più onorevole e utile in tempo di pace» era, come scriveva John Barrow jr., 2° segretario dell'Ammiragliato britannico, «di completare le esplorazioni geografiche e le prospezioni idrografiche, iniziate il secolo precedente da marinai come Cook e Vancouver»⁸. Lo scopo era anzitutto commerciale, ma anche di trovare una «linea di comunicazione»⁹ strategica con l'Asia Sud-Orientale più rapida e interamente sotto controllo inglese, di quella che comportava il periplo dell'Africa e l'attraversamento dell'Oceano Indiano e dello Stretto di Malacca (peraltro poi abbreviata di 20 giorni con l'apertura del Canale di Suez). Il primo attraversamento, dalla Baia di Baffin allo Stretto di Bering, avvenne però solo nel 1905, grazie alla «piccola nave e alla pazienza» del grande esploratore norvegese Roald Amundsen¹⁰. Il primato, però, aveva solo un valore sportivo e morale, perché all'epoca non comportava alcun vantaggio geo-economico o geo-strategico, mentre gli Stati Uniti, che già si avviavano a strappare all'Inghilterra il dominio dei mari, stavano realizzando il Canale di Panama, inaugurato proprio all'inizio della battaglia della Marna. Senza contare che, grazie all'acquisto dell'Alaska, gli Stati Uniti controllavano pure la comuni-

con titolo di grande ammiraglio»

6 D. Manfredi, *Italiano in Spagna, Spagnolo in Italia*, Edizioni ERI, 1992, p. 32.

7 C. Bumma e M.T. Scarrone, *Passaggio a Nord Est. Diario di Giacomo Bove*. Ed. Associazione Culturale Giacomo Bove & Maranzana, 2006, p. 6.

8 P. Berton, *The Arctic Grail*, Ed. Viking, 1988, p. 20.

9 A proposito delle "Linee di Comunicazione" valga la definizione più chiara disponibile nei testi di Strategia finora pubblicati: «Le più importanti tra le linee strategiche sono quelle che riguardano le comunicazioni. Infatti le comunicazioni dominano la guerra. (Esse sono le) vie essenziali per far giungere tutti quei rifornimenti che le navi, per parte loro, non possono trasportare a bordo, al di là di certi limiti quantitativi, per prima cosa il combustibile, poi le munizioni e in ultimo i viveri. Le linee di comunicazione hanno un doppio valore, perché di solito rappresentano anche la via per una ritirata» (A.T. Mahan, *Strategia Navale*, Ed. Forum Relazioni Internazionali, 1997, I, p. 223).

10 P. Berton, op. cit., p. 535.

cazione di NW fra l'Atlantico e il Pacifico e condividevano con la Russia anche quella dal Pacifico all'Artico. E che la Russia, altro storico rivale dell'Inghilterra, si avvantaggiava della scoperta del Passaggio a Nord-Est, tentata nel 1872 da una spedizione austriaca (v. qui l'articolo di Lorenzo Fabrizi) e realizzata nel 1879 dal finlandese, ma naturalizzato svedese, Adolf Erik Nordenskiöld¹¹.

Il contributo italiano all'esplorazione artica e polare

Come approfondiscono in questo stesso Quaderno Andrea Perrone e Simonetta Conti, Cristoforo Negri, fondatore nel 1867 della Società Geografica Italiana (SGI)¹², e due ufficiali idrografi della Regia Marina, i TV Eugenio Parent e Giacomo Bove dettero un rilevante contributo scientifico, privo peraltro di immediati intenti e ricadute geopolitici, all'impresa di Nordenskiöld. Parent partecipò alla prima esplorazione a bordo del *Polhem* (1872): Nordenskiöld lo richiese anche per la crociera del *Vega* da Karlskrona a Yokohama (1878-79), ma, essendo impegnato in altri incarichi nazionali, il ministero della Marina designò al suo posto il più giovane collega Bove, che si era distinto durante la campagna navale del *Governolo* in Estremo Oriente (1872-73) e aveva chiesto invano di partecipare alla spedizione artica britannica di George Nares. Convocato a Roma, fu ricevuto dal ministro della Marina Benedetto Brin, con l'amm. Bucchia e Negri, a cui richiesta Bove tenne poi alla SGI una conferenza sul «Mare Artico e la prossima spedizione svedese»¹³, in cui evidenziava tre aspetti strategici:

- lo scopo essenzialmente scientifico di questa spedizione, come già avvenuto in passato per le imprese precedenti, condotte dagli Svedesi;
- il fatto che, oltre al carattere scientifico, «l'impresa tendeva a donare al commercio tutte quelle arterie fluviali che cadono ad angolo più o meno retto su quella gran linea di ferrovia e di fiumi», riferendosi alla Transiberiana, da lui denominata ferrovia degli Urali, da poco inaugurata e non ancora completata;
- l'importanza, nella scoperta del Passaggio a Nord Est, di una nostra partecipazione nazionale: «possiamo avere ferma e ragionata fiducia che sarebbe sciolto nell'est, come fu sciolto nell'ovest, il gran problema del passaggio. In ponente fu sciolto

¹¹ La praticabilità della rotta artica fu confermata nel 1884 dal ritrovamento sulla costa della Groenlandia di parti del relitto del *Jeannette*, un'unità americana affondata nel 1879 al largo della costa siberiana (Berton, *op. cit.*, p. 491).

¹² Il cui statuto, art. 1 e) prevedeva e prevede la cooperazione «con altri Enti culturali nazionali (...) e con gli organismi di ricerca della Pubblica Amministrazione con particolare riguardo a quelli che perseguono finalità scientifiche in campo geografico, quali l'Istituto Geografico Militare, l'Istituto Idrografico della Marina, ecc., con i quali potrà tenere rapporti di collaborazione e coordinare la propria attività, mediante appositi accordi».

¹³ Testo della conferenza di Bove in Bumma e Scarrone, *op. cit.*, pp. 2-15.

senza il concorso dell'Italia, in levante lo sarebbe con un rappresentante italiano, per quanto umile sia, pel bene di tutti».

Al ritorno Bove fu accolto entusiasticamente, ma la proposta sua e di Negri per una spedizione artica nazionale, pur appoggiata da una pubblica sottoscrizione, fu lasciata cadere dal governo. Solo tre lustri più tardi la «corsa al Polo Nord» offerse all'Italia, insieme al comando della flotta internazionale a Creta, l'occasione di riprendere l'autostima e il prestigio internazionali scossi da Adua e San-Mun (v. qui l'articolo di Mario Romeo). Due settimane dopo i sanguinosi moti di Milano, il principe ereditario Vittorio Emanuele partì per un viaggio nella Russia Settentrionale con escursioni all'Isola degli Orsi e alle Spitzbergen e un appuntamento ad Arkhangelsk col cugino Duca degli Abruzzi (1873-1933), venuto a «studiare le risorse dei paesi circumpolari» in vista della progettata spedizione al Polo Nord¹⁴, svoltasi poi dall'aprile 1899 al giugno 1900. Il Duca vi perse due dita, amputate per congelamento, ma la *Stella Polare* raggiunse la baia di Teplitz, massima latitudine fino ad allora raggiunta da una nave e il comandante Umberto Cagni, che aveva proseguito con le slitte fin oltre l'86° parallelo, batté i precedenti record umani. Pur non coinvolgendo il governo, l'impresa scientifico-sportiva guidata dal prestigioso ammiraglio di Casa Savoia fu un grande successo d'immagine¹⁵. Scrisse poi il Duca:

«Spesso si è discussa l'utilità delle spedizioni polari. Se si considera solo il vantaggio morale che si ricava da tali spedizioni, io lo credo sufficiente a compensare i sacrifici che per esse si fanno. Come gli uomini, che nelle lotte quotidiane, col superare le difficoltà, si sentono più forti per affrontarne delle maggiori, così è delle Nazioni, che dai successi riportati dai propri figli si devono sentire maggiormente incoraggiate e spinte a preservare (perseverare) nei loro sforzi per la propria grandezza e prosperità»¹⁶.

14 Mario Bondioli Osio, *La Giovinezza di Vittorio Emanuele III*, Simonelli, 1998, pp. 658, 671 e 677.

15 «Si trattò, in effetti, di un'opera di influenza politica molto sofisticata con ricadute imprenditoriali e finanziarie notevoli e di tutti i generi in quanto spaziarono dal ben accettato apprendistato negli Stati Uniti di pressoché l'intera, futura generazione dei maggiori imprenditori italiani (Alberto Pirelli, Ernesto Breda, Gino Olivetti, Galileo Ferraris, Egisto Rossi, Francesco Giannini, Alberto Riva ed Ettore Conti, oltre naturalmente a Giovanni Agnelli, tanto per citarne alcuni) fino all'inizio dell'affrancamento della giovane industria italiana dal prezzo, da strozzo, del carbone inglese grazie alla sopravvenuta disponibilità, per parte del fabbisogno, di quello statunitense». [Enrico Cernuschi, «L'Italia e l'Artico», *Rivista Marittima* luglio-agosto 2018, p. 40].

16 S.A.R.L. di Savoia, U. Cagni, A. Cavalli Molinelli, *La Stella Polare nel Mare Artico*. Edizione speciale per il giornale «La Patria degli Italiani—l'Italia al Plata» di Buenos Aires. Ed. Hoepli, 1904, p. vii.

Questa spedizione scientifico-sportiva, come poi la partecipazione alla spedizione interalleata del 1918-19 alla frontiera russo-norvegese (v. qui l'articolo di Giuseppe Cacciaguerra) valsero l'inserimento dell'Italia nel trattato di Parigi del 1920 sulle Svalbard¹⁷. Il fatto che l'Italia abbia utilizzato i propri diritti solo per scopi scientifici, senza pretendere una quota delle risorse, ha cementato la cooperazione con la Norvegia, con l'appoggio per la base permanente *Dirigibile Italia* del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Quello della *Stella Polare* era stato l'ultimo tentativo di avvicinarsi al Polo Nord in nave. Già tre anni prima l'ingegnere svedese Salomon Auguste Andrée aveva inaugurato i tentativi di sorvolo in aerostato. Quelli in aeroplano furono inaugurati nel 1926 da Amundsen con due idrovolanti metallici del tipo Dornier J Wal (a cabina chiusa) costruiti dalla CMASA di Marina di Pisa¹⁸, ma l'Italia, la cui forza aerea, nata nel 1923, aveva prudentemente preferito chiamarsi «Aeronautica», anziché «aviazione», essendo incerto l'avvenire del più pesante o del più leggero dell'aria, puntò ancora sul dirigibile. Convinto dal progettista di aeronavi Umberto Nobile, il 12 maggio 1926 Amundsen sorvolò il Polo con un dirigibile finanziato dall'Aeroclub norvegese, l'*N. 1 Norge*, partito dalla Baia del Re nelle Svalbard e atterrato a Teller in Alaska. Dopo la rottura con Amundsen, Nobile compì nel 1928, grazie a finanziamenti privati, col patrocinio della Società Geografica Italiana e col supporto della Marina¹⁹ e dell'Esercito ma non dell'Aeronautica²⁰, un secondo sorvolo, stavolta 'tutto italiano', col dirigibile *Italia*, gemello del *Norge*. che però nel viaggio di ritorno precipitò sulla banchisa polare²¹.

Paradossalmente proprio l'infortunio assicurò all'impresa un clamoroso successo mediatico, per la gara internazionale nel salvataggio degli 8 superstiti, co-

17 Approfondimento storico-giuridico in Laura Quadarella Sanfelice di Monteforte, «Le Isole Svalbard», *Rivista Marittima*, gennaio-febbraio 2011, pp. 44 ss.

18 E. Cernuschi, op. cit., p. 41.

19 L'Amm. Sirianni concesse alcuni ufficiali e la nave ausiliaria *Città di Milano*.

20 Balbo concesse solo alcuni ufficiali, ma negò ogni sostegno materiale o logistico, avendo deciso di non impegnare più fondi per la costruzione e per le operazioni dei dirigibili. Di conseguenza, «Nobile, (che) avrebbe voluto l'*N-5*, un nuovo dirigibile semirigido con capacità di gas tripla rispetto a quella del *Norge*, dovette ripiegare su un modello già esistente, appunto lo *N-4*» [A. M. Biavasco e A. Caterino, «Le Spedizioni italiane al Polo Nord», *Rivista Marittima*, luglio-agosto 2018, p. 74].

21 Di recente è stato accertato che «l'incidente fu causato da una forte corrente che spirava a nord delle Svalbard verso la Terra di Francesco Giuseppe: tale corrente, sconosciuta sino ad allora, venne soprannominata *Italia*, in onore della spedizione che ne provò l'esistenza» MAECI, *Verso una Strategia Italiana per l'Artico. Linee Guida Nazionali* 2015.

stato la vita al generoso Amundsen. In patria fu però duramente criticata dalla Commissione d'Indagini per la Spedizione polare dell'aeronave *Italia*²² presieduta dall'amm. Cagni, e di cui faceva parte anche l'amm. Denti di Piraino, uno dei massimi esperti mondiali di dirigibili²³. Ufficialmente gli scopi dell'impresa erano esclusivamente scientifici²⁴, ma in seguito Nobile ammise che si voleva «anche dimostrare che i dirigibili potessero svolgere voli senza scalo dall'Europa all'Asia o alla costa occidentale americana, dalla Scandinavia a Tokyo e San Francisco»²⁵.

La Base Dirigibile Italia e l'ammissione dell'Italia nel Consiglio Artico

L'Italia tornò ad affacciarsi nell'Artico nel 1960 con le spedizioni sportive in Groenlandia e Canada del Conte Guido Monzino (1928-1988), un imprenditore milanese con la passione della montagna, che nel 1971 raggiunse in slitta il Polo Nord²⁶. Ma una presenza scientifica permanente fu stabilita solo nel 1997 con la base *Dirigibile Italia* del CNR alle Svalbard²⁷, e una importante prospettiva politica è stata aperta nel 2013 con l'ammissione dell'Italia nel Consiglio Artico

«in qualità di osservatore, quale riconoscimento della considerevole attività svolta da tempo nella regione, sia a livello scientifico, ad esempio con la realizzazione di importanti piattaforme osservative a Ny Ålesund come la Amundsen-Nobile *Climate Change Tower* (CCT) e con le attività di ricerca e le spedizioni oceanografiche nei mari artici, che economico, con

22 «Il lato scientifico del programma, per lo meno in buona parte, parve ad alcuni inattuabile; e tale era effettivamente, sopra tutto per quanto si riferiva a una eventuale discesa di uomini sui ghiacci del Polo» [Ministero della Marina, *Commissione d'indagini per la spedizione polare dell'aeronave Italia*, Ed. Rivista Marittima, 1930, p. 16].

23 Chiamato nel 1916 a valutare un prototipo di dirigibile inglese, espresse riserve e suggerì modifiche. Sfidato dall'Amm. Woodcock, Denti accettò di effettuare un volo di prova, che si rivelò disastroso (il dirigibile urtò contro un hangar, perse la navetta e Denti, ferito e legato per i piedi all'involucro sorvolò tutti i comignoli di Londra, finché il mezzo non si afflosciò sopra una casa operaia [C. Tomaselli, *Avventure Eroiche*, Mondadori, 1937, p. 27 e 32].

24 «esplorare la fascia circumpolare estesa da Capo Bridgman, all'estremità settentrionale della Groenlandia, alla Severnaja Zemlja, per portare quindi la bandiera italiana sul Polo in una importantissima campagna di ricerca scientifica oceanografica, geografica e geofisica» [E. Ferrante, *L'Italia al Polo tra storia e attualità*, in questo Quaderno].

25 U. Nobile, *La Tenda Rossa*, Mondadori, 1969, p. 129, cit. in Paoletti, op. cit., p. 180.

26 Loenzo Revojera, «Quando l'alpinista era anche mecenate», *Lo Scarpone*, Milano, CAI, n. 1, gennaio 2009.

27 Franco Pelliccioni, *Qui base artica Dirigibile Italia, Svalbard*, Amazon Digital Services LLC, 2018.

gli investimenti dell'ENI, impegnata, oltre che in programmi di estrazione in Norvegia e in Russia, anche in apprezzati progetti per il miglioramento delle condizioni di sicurezza dei trasporti marittimi (*oil spill*), la riduzione dell'impatto ambientale e la tutela delle comunità indigene, in un ecosistema in piena evoluzione a seguito del fenomeno del riscaldamento globale».

Le *Linee guida nazionali per una Strategia Italiana per l'Artico* pubblicate dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI) nel 2015 e aggiornate nel 2016, per coordinare l'azione del governo, dalla ricerca scientifica e delle imprese nazionali, stabiliscono come obiettivi:

- «*promuovere nell'ambito della ricerca in Artico la partecipazione italiana come una "eccellenza" scientifica e tecnologica del Paese, massimizzando l'utilizzo delle risorse e delle competenze. La priorità sarà data sia ad azioni di monitoraggio continuativo che si sviluppino sul medio-lungo periodo sia ad attività sperimentali su ecosistemi terrestri ed oceanici;*
- *estendere la presenza italiana nel sistema osservativo pan-artico, soprattutto sulla base di accordi bilaterali. Gli attuali contatti dovrebbero consentire di poter avviare nei prossimi due-tre anni collaborazioni sia in Groenlandia che in Canada. A oriente le iniziative si concentreranno verso la Russia, la Corea, la Cina ed il Giappone;*
- *consolidare l'internazionalizzazione. Gli Enti di ricerca italiani quali il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), l'Ente Nazionale per le Nuove Tecnologie, l'Energia e l'Ambiente (ENEA), l'Istituto Nazionale Geologia e Vulcanologia (INGV) e l'Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale (OGS) partecipano attivamente ad iniziative internazionali artiche;*
- *partecipare all'azione di rafforzamento infrastrutturale nell'Artico Europeo promossa dalla Commissione Europea, dalle Nazioni artiche, ma anche da Nazioni mediterranee come la Francia (progetto IAOOS – *Ice, Atmosphere, Arctic Ocean Observing System*);*
- *sviluppare la sinergia tra le attività artiche degli enti di ricerca italiani e le attività del PNRA (Programma Nazionale di Ricerche in Antartide)*
- *promuovere e rafforzare la collaborazione tra i diversi soggetti interessati a livello nazionale (enti, università).*
- *promuovere azioni di innovazione e sperimentazione tecnologica - soprattutto nel campo delle osservazioni atmosferiche (UAV, sistemi monitoraggio in ambienti estremi, sistemi monitoraggio all'interfaccia aria-mare-ghiaccio), marine (USV, ROV) e satellitari (sviluppo prodotti, cal/val²⁸)»²⁹.*

28 CAL/VAL= Calibration/validation.

29 MAECI. *Verso una Strategia Italiana per l'Artico*, cit. pagg. 14-16.

Circa gli aspetti economici, il MAECI rileva:

«molteplici studi indicano che nella regione artica sono presenti significative e inesplorate risorse energetiche e minerarie (quali idrocarburi e terre rare), lo sfruttamento delle quali è reso complesso, e in molte zone ancora impossibile, dalle difficoltà tecnologiche, infrastrutturali ed economiche. Il progressivo assottigliamento della coltre ghiacciata potrebbe aumentare l'accessibilità di queste risorse. Nelle complesse condizioni ambientali dell'Artico, assicurare i più alti standard a garanzia della sicurezza delle operazioni e della protezione dell'ecosistema risulta essere una tassativa necessità che richiede importanti investimenti e un ampio ricorso a tecnologie di frontiera»³⁰.

Secondo il MAECI le «eccellenze» italiane possono apportare un contributo significativo alla compatibilità ambientale delle attività estrattive, delle infrastrutture e servizi nei settori dell'energia, della navigazione, delle costruzioni, delle risorse ittiche e della geotermia. Una intera sezione del documento elenca le attività artiche dell'ENI, inclusa l'attuazione da un decennio della sua *Climate Strategy*, tesa a ridurre l'impatto ambientale delle proprie attività. L'ENI, infatti, opera nell'Artico ormai da tempo, col beneplacito dei Paesi del Consiglio Artico, nella ricerca di idrocarburi, in vista di una futura attività estrattiva. In conclusione, il documento chiarisce gli intendimenti strategici del nostro Paese. Infatti, «l'Italia intende approfondire in materia ogni ambito di cooperazione, sia nella sfera multilaterale (nel Consiglio Artico, così come negli altri forum) sia a livello bilaterale, con i singoli Paesi artici»³¹. Naturalmente il documento non affronta il potenziale ruolo militare dell'Italia in rapporto alla crescente militarizzazione dell'Artico e alle tensioni russo-americane.

³⁰Ibid. pag. 16.

³¹Ibid. pag. 19.

Conclusioni

Sul piano strategico, l'Italia ha ben compreso, ormai da oltre un secolo, e applica la cosiddetta *Science Diplomacy*, le cui tre dimensioni, definite dalla Royal Society britannica nel 2010, sono:

- “*Scienza nella Diplomazia*: arricchire gli obiettivi di politica estera mediante un parere scientifico;
- *Diplomazia per la Scienza*: facilitare la cooperazione scientifica internazionale;
- *Scienza per la Diplomazia*: usare la cooperazione scientifica per migliorare le relazioni internazionali tra Nazioni”³².

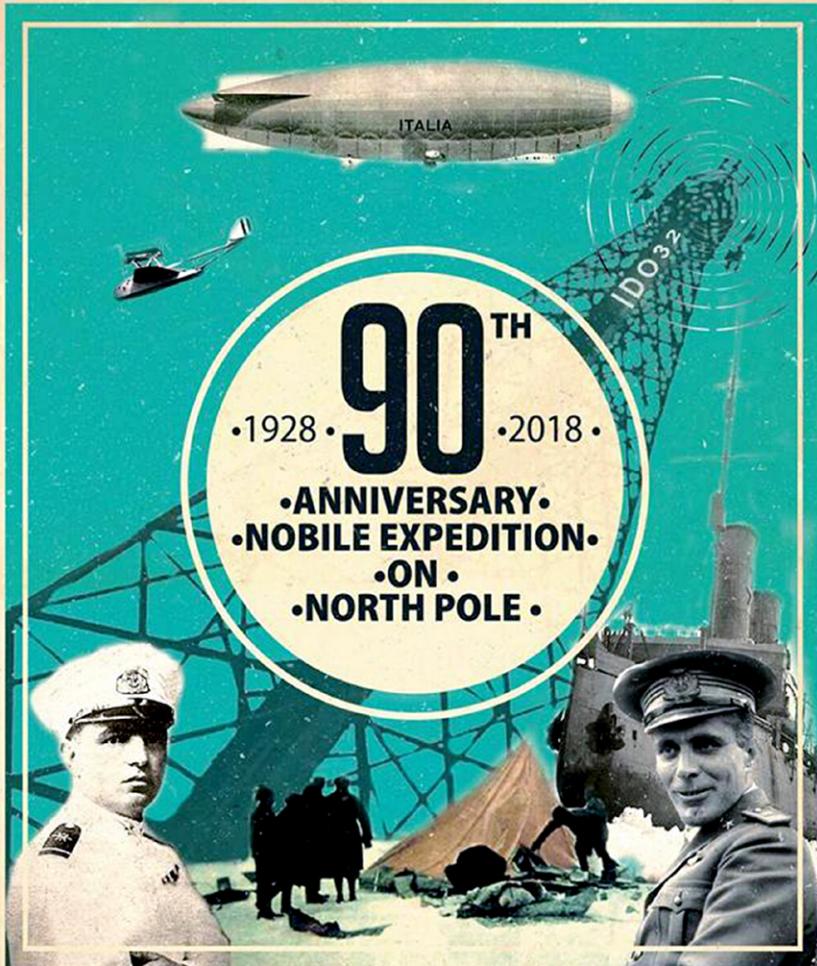
I benefici di cui l'Italia ha goduto, grazie a questo approccio, sono stati, come si è visto, l'estensione della cooperazione ad altri campi (commerciale, industriale, energetico, ecc.), mantenendo il Paese lontano da rivalità con i Paesi artici.

Altrettanto efficace è l'opera che l'Unione Europea svolge, anche a nome dell'Italia, nell'irrobustire il *corpus* normativo, specie quello ambientale, per ottenere nell'Artico una cooperazione pacifica e uno sfruttamento delle risorse a livello sostenibile per l'ambiente. L'Italia, ma anche l'Unione Europea, sono invece impossibilitate ad attuare una strategia di maggior penetrazione nell'Artico, non potendo competere con le potenze maggiori, che dispongono di più ampie risorse finanziarie, per penetrare economicamente la regione artica. La Cina è l'esempio più calzante, come dimostra il suo documento, pubblicato nel gennaio 2018, il «Libro Bianco sulla politica artica (nel quale) la Cina ha presentato il progetto della *Via della Seta Polare* incorporando ufficialmente l'Oceano Artico nella sua *Belt-and-Road Initiative* (BRI) da trilioni di dollari»³³. Gli investimenti cinesi in Groenlandia e in Islanda, oltre che nella Siberia russa, sono infatti tali da essere fuori portata sia per un singolo Paese, sia per l'intera UE. Non rimane che puntare sulla nostra Storia e sulla qualità del nostro apporto scientifico, le uniche porte aperte di cui disponiamo per continuare a godere di una «vista sull'Artico» a beneficio della nostra economia.

³² Royal Society, *New Frontiers in Science Diplomacy*. January 2010, p. 8.

³³ C. Pelaideix, «Along the Road. China in the Arctic», *European Union Institute for Security Studies Review*, December 2018, p. 1.

HISTORICAL RE-EVOCATION EVENT - 90 YEARS OF UMBERTO NOBILE'S NORTH POLE EXPEDITION WITH THE "ITALIA" AIRSHIP



A SPECIAL DIPLOMA WILL BE SENT TO ALL THOSE WHO CAN SAVE CONFIRMING VARIOUS QSO'S WITH SPECIAL STATIONS

SPECIAL CALLSIGN'S EVENT

FOR THIS EVENT THESE ARE THE SPECIAL CALL SIGN'S YOU CAN LISTEN AND CONNECT: 110100 - 1111GJ - 11581N

MARCH 20TH 2018 | EVERY DAY | OCTOBER 20TH 2018

L'ITALIA PENSA LA RIMLAND



LA RIMLAND PENSA L'ITALIA

Contributi di: Gregory Alegy, Antonello Folco Biagini, Edoardo Boria, Riccardo Cappelli, Viviana Castelli, Giovanni Cecini, Cosmo Colavito, Soroor Coliaei, Simonetta Conti, Cesare Correnti, Giuseppe Cucchi, Fabio De Ninno, Basilio Di Martino, Eugenio Di Rienzo, Stefano Fabei, Lorenzo Fabrizi, Emanuele Farruggia, Ezio Ferrante, Mariano Gabriele, Giancarlo Garello, Enrica Garzilli, Ugo Gaudino, Virgilio Ilari, Massimiliano Italiano, Benjamin Z. Kedar, Maurizio Marinelli, Francesco Mattesini, Alessandro Mazzetti, Andrea Molinari, Gianluca Pastori, Andrea Perrone, Daniel Pommier Vincelli, Claudio Rizza, Mario Romeo, Gianni Scipione Rossi, Ferdinando Sanfelice di Monteforte, Marco Sciarretta, Enrico Silverio, Paolo Varriale.

L'ITALIA PENSA LA RIMLAND



LA RIMLAND PENSA L'ITALIA

I due volumi indivisibili
€ 70,00

