

### 3. I bombardamenti dell'Aviazione Legionaria su Barcellona nel quadro dell'anomala linea di comando dell'intervento fascista in Spagna

Edoardo Grassia

Dopo aver deciso per l'aiuto militare a favore degli insorti guidati dal generale Francisco Franco, il regime fascista inviò nella penisola iberica uomini e mezzi provenienti sia dalla Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale (MVSN) sia dalle Forze armate regolari, questi ultimi più numerosi.

La Regia Aeronautica fu la prima componente armata italiana a intervenire e partecipò complessivamente con 5.699 uomini (Rochat, 2005, p. 114) e una dotazione di circa 700 aerei delle diverse specialità di caccia, ricognizione e bombardamento, che svolsero un totale di 134.889,46 ore di volo.(1)

Sul territorio spagnolo questa compagine assunse il nome ufficiale di Aviazione Legionaria, nel tentativo di nascondere l'italica provenienza.

In relazione al processo che portò alla decisione di inviare uomini e mezzi appartenenti alle Forze armate italiane regolari, colpisce la totale mancanza di fondamentali figure come il re, che per statuto ne aveva il comando, o come i capi degli Stati Maggiori che, in qualità di "tecnici" militari, erano custodi del reale stato dell'apparato bellico italiano.

A questa prima anomalia ne seguirono altre.

Al vertice dell'Aviazione Legionaria fu posto un generale dell'Esercito e proprio gli ordini impartiti ai reparti aerei costituirono forse il fattore più singolare perché i comandi terrestri finirono per utilizzare la componente aerea "in sostituzione dei cammelli dell'Intendenza"(2), talvolta anche in missioni per le quali gli aviatori non erano addestrati e i mezzi non erano idonei.

Ancora più spesso le direttive erano emanate da Mussolini e da Ciano attraverso l'Ufficio Spagna (US), creato presso il Ministero degli Esteri per coordinare l'intervento in Spagna ma composto da persone con funzioni prettamente politico-amministrative che è da supporre non avessero una reale cognizione della situazione sul terreno.

Ma l'insolita linea di comando politico-strategico da cui fu regolato l'intervento fascista determinò altre eccezioni, come nel caso del tragico bombardamento subito da Barcellona fra il 16 e il 18 marzo 1938.

In queste pagine cercheremo di dare conto di tutto ciò.

#### 3.1. L'intervento e la linea di comando politico-strategico in Italia

Gli artefici dell'intervento bellico furono esclusivamente il duce e il suo ministro degli Esteri Galeazzo Ciano. (fig 13) Proprio quest'ultimo, il 28 agosto 1937, in relazione al sostegno italiano ai ribelli scrisse nel segreto del suo diario: "Questa impresa di Spagna trova la costante opposizione della Marina, che fa resistenza passiva. L'Aeronautica, benissimo. L'Esercito con regolarità. La Milizia con slancio. Ma in fondo il duce ed io soli ne siamo i responsabili: anzi, coloro che ne hanno il merito. Un giorno si riconoscerà che è grande"(Ciano, 1980, p. 29).

Le cose andarono diversamente.

La scelta iniziale di intervenire derivò probabilmente da una serie di errate valutazioni. Si pensò che il conflitto sarebbe stato di breve durata e che, dal punto di vista militare, fosse un'occasione da sfruttare per l'addestramento degli uomini, nonché per la sperimentazione di tecniche e materiali. Si pensò – come scrisse Dino Grandi nel suo diario (De Felice, 1977, p. XVII) – che una vittoria repubblicana avrebbe spalancato le porte al dominio francese nel Mediterraneo, il cui controllo invece, nell'ottica del *Mare Nostrum*, costituiva uno dei principali obiettivi di Mussolini. Si pensò anche alla possibilità di convertire la Spagna in una sorta di regime di tipo fascista, considerata anche l'avversione di Mussolini per le repubbliche.(3) Si pensò infine che una eventuale vittoria avrebbe rafforzato il peso internazionale dell'Italia e del suo duce.

Ma la partecipazione militare – per la sua fattibilità, per la sua efficacia e per la sua organizzazione complessiva – avrebbe richiesto una più ampia riflessione che coinvolgesse un maggior numero di autorità politiche e, soprattutto, militari.

È appena il caso di sottolineare che le scorte di materiale bellico erano già state prosciugate

dall'impegno militare italiano nella guerra d'Etiopia.(4)

Considerata inoltre l'instabilità del quadro internazionale, si sarebbero dovute valutare meglio le conseguenze di una probabile *escalation* verso un nuovo conflitto di più vaste dimensioni.

In definitiva, il vertice politico-strategico, cui sarebbe spettato di intervenire in una decisione così importante, avrebbe dovuto includere:

– *Vittorio Emanuele III*

Nella sua qualità di capo dello Stato e comandante delle Forze armate, gli sarebbe spettata la decisione ultima riguardo alla partecipazione dell'Italia in una nuova impresa bellica. Il re fu però tagliato fuori da ogni iniziativa relativa alle azioni di guerra italiane degli anni Trenta. Se l'intervento militare in Etiopia fu perpetrato nonostante il monarca fosse di parere contrario, per quanto attiene a quello spagnolo Vittorio Emanuele III non venne neppure interpellato finendo di fatto escluso dalla linea di comando.

– *Mussolini*

Oltre ad essere capo del Governo, cosa che gli garantiva il controllo politico del Paese, aveva assunto *ad interim* e poi stabilmente i ministeri della Guerra, della Marina e dell'Aeronautica. Tali cariche lo collocarono di diritto al vertice della gerarchia militare della Missione Militare Italiana in Spagna (MMIS) e della linea di comando dell'Aviazione Legionaria. Il duce intervenne tuttavia in maniera troppo diretta e personalistica rispetto alla consuetudini militari, ignorando i diversi livelli di comando e usando canali non ortodossi: nelle Forze armate come in altre amministrazioni, Mussolini volle sempre un contatto diretto con le basi in modo da non concedere troppo potere a personalità intermedie che potessero in qualche modo offuscare la sua autorità.

– *Galeazzo Ciano*

Ministro degli Affari Esteri all'età di trentatré anni, per il suo incarico avrebbe dovuto guidare solo la diplomazia italiana, ma non fu così. Si trovò infatti a dirigere l'US, cuore pulsante dell'intervento militare nella penisola iberica, finendo per occupare il secondo posto della gerarchia di comando rispetto alle vicende spagnole.

Dalle sue memorie apprendiamo che intervenne spesso in prima persona nell'emanazione di ordini sia alle forze di terra sia ai reparti di volo, nonché nell'attribuzione di particolari incarichi di comando, anche se è difficile immaginare che abbia mai agito senza l'assenso del duce: "Ho dato ordine di bombardare stanotte Valencia con gli aerei di Palma. Bisogna cogliere il momento per terrorizzare il nemico" (26 agosto 1937, Ciano, 1980, p. 28); "Ho visto Cupini [il riferimento è al tenente colonnello Ranieri Cupini, *NdA*] reduce dalla vittoria aerea di Damasco. Mi ha chiesto un comando in Spagna e l'ho subito accontentato" (28 agosto 1937 - p. 29); "il Generale Gambara [comandante di tutte le forze terrestri ed aeree italiane in Spagna, *NdA*] (fig. 14) ritiene possibile far massa e sfondare nella direzione di Valenza. Gli ho detto di agire senz'altro" (6 giugno 1938 - p. 147).

Ciano deve quindi essere considerato coartefice della decisione di intervenire militarmente in Spagna, oltretutto diretto responsabile della gestione delle forze combattenti.

– *Il generale Pietro Badoglio*

Dopo la vittoria in Etiopia, fu nominato capo di Stato Maggiore Generale. Avrebbe dunque dovuto essere il vertice del comando militare e il primo responsabile della gestione delle Forze armate dislocate in Spagna o operanti in segreto nelle acque del Mediterraneo, della loro condotta e delle nomine degli uomini di comando. In realtà non andò mai oltre un puro ruolo di rappresentanza pagando probabilmente il prezzo della sua nota fedeltà alla monarchia. Mai interpellato per decidere sull'intervento militare, ricevette informazioni sulle forze italiane impiegate in Spagna dallo Stato Maggiore del Regio Esercito a titolo di cortesia.

– *Il generale Giuseppe Valle* (limitatamente all'Aviazione Legionaria)

Con l'allontanamento del maresciallo Balbo in Libia, assunse la carica di sottosegretario e di capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica. Con un gesto totalmente sconsiderato, accompagnò i primi dodici aerei inviati da Mussolini nel Marocco spagnolo senza pensare

alle possibili conseguenze di un atterraggio d'emergenza in territorio francese: difficilmente si sarebbe potuta fornire una giustificazione credibile alla presenza di un personaggio di vertice delle Forze armate italiane su aerei riverniciati e con equipaggi dotati di documenti falsi. Dopo questo episodio, il suo ruolo nel conflitto spagnolo fu assolutamente secondario. Nelle occasioni in cui Mussolini gli impartì degli ordini, provvide alla loro diramazione; quando invece gli giunsero lamentele o segnalazioni di gravi problematiche da parte dei suoi uomini al comando di reparti di volo, spesso legate all'impiego delle forze aeree, non fece mai alcuna pressione sul duce per difendere le ragioni del suo personale. Ranieri Cupini, per ottenere un comando aeronautico nella missione spagnola, si rivolse difatti a Ciano e non a lui, che in teoria era a capo dell'aviazione.

Mussolini e Ciano furono quindi il fulcro politico-strategico dell'intervento italiano nel conflitto spagnolo che coordinarono attraverso l'US. Entrambi ebbero anche un ruolo non secondario nel diretto impiego degli effettivi inviati in Spagna.

### 3.2. La linea di comando nel teatro di guerra spagnolo

La situazione nel teatro di guerra spagnolo risentì chiaramente delle problematiche connesse al comando di vertice politico-strategico sopra discusse. Ci furono problemi nella gestione del coordinamento, nel comando e nel controllo delle forze italiane dovuti alla scarsa standardizzazione e alla non precisa definizione di compiti e responsabilità, oltreché all'inusuale sistema di attribuzione degli incarichi di comando.

Impiegati nella MMIS vi furono reparti regolari del Regio Esercito, forze della MVSN arruolate attraverso i canali del Partito Nazionale Fascista (PNF) (fig. 15) e reparti di volo da caccia, da bombardamento e da ricognizione della Regia Aeronautica, tutti sotto mentite spoglie, privati di stellette e con documenti falsi. Ai vertici delle varie componenti furono collocati uomini del regime che spesso ottennero un ambito incarico in Spagna proprio per l'interessamento diretto di Mussolini o di Ciano.

Per quanto riguarda la nomina del comandante dell'intera MMIS, la logica derivante da precedenti esperienze belliche (Pelliccia, 1992, p. 33) avrebbe fatto presupporre la proposta di un qualificato ufficiale da parte del capo di Stato Maggiore generale Badoglio o dei capi di Stato Maggiore delle singole Forze armate. Abbiamo visto però come questi furono tagliati fuori da qualsiasi decisione.

Senza ascoltare alcun parere, Mussolini assegnò il comando delle forze italiane in Spagna con una semplice lettera che, in copia, venne inviata al Ministro degli Affari Esteri e ai sottosegretari di Stato alla Guerra, alla Marina e all'Aviazione. Non ci fu invece alcuna comunicazione per il re o per il capo di Stato Maggiore generale Badoglio.

"Caro Roatta" fu l'amichevole *incipit* della missiva che il duce inviò il 7 dicembre 1936. "Caro Roatta, con la presente le affido il Comando di tutte le Forze armate – terrestri ed aeree – che si trovano attualmente in Spagna e di quelle che vi saranno ulteriormente inviate"(6).

Con grande familiarità e in totale autonomia rispetto ai vertici militari, il capo del Governo scelse, per il delicatissimo incarico, un generale di brigata del Regio Esercito, tra l'altro, appena promosso. Portatore del retaggio, della preparazione e della cultura propria dei comandanti delle forze di terra, Roatta venne quindi posto al comando di quattro divisioni terrestri e di tutte le forze aeree italiane (quattro Stormi, quattro Gruppi Autonomi di volo, una Sezione idrovolanti e una Squadriglia trasporti). La scelta diretta cadde su di un uomo del regime che, anche dopo il conflitto mondiale, rimase legato alla Spagna franchista.(7)

Questa particolare situazione deve essere interpretata alla luce del contesto storico-militare in cui maturò. La Regia Aeronautica, autonoma da poco più di un decennio, non si era ancora del tutto emancipata dalle sorelle maggiori, il Regio Esercito e la Regia Marina. Nonostante le dimostrazioni belliche del primo conflitto mondiale e della guerra d'Etiopia,(8) e i conseguenti numerosi studi di tecnica di guerra aerea,(9) l'aviazione non era ancora considerata come elemento decisivo nei conflitti ed era sentita dalle altre forze come una concorrente nella divisione del bilancio destinato al comparto della difesa.

Roatta, probabilmente, sapeva di non poter avere un grande ascendente sull'Aviazione Legionaria e,

nell'esercizio del suo comando, si trincerò sempre dietro il volere dell'autorità suprema, convinto che nessuno avrebbe contestato gli ordini e le indicazioni di Mussolini: "Avendo io, per ordine di S.E. il Capo del Governo, assunto il Comando di tutte le Forze armate – terrestri ed aeree italiane..."(10), scrive il 16 dicembre 1936 al tenente colonnello Bonomi, primo comandante dell'Aviazione Legionaria, mettendo subito in evidenza la derivazione "divina" della sua nomina.

L'Aviazione Legionaria fu organicamente distinta in Aviazione Legionaria continentale e Aviazione Legionaria delle Baleari.(11) Nell'indicare i compiti delle forze aeree dislocate nella Spagna continentale, il comandante del CTV ne parlò in termini di "aviazione d'esercito", palesando in tal modo quale fosse la sua dottrina riguardo all'uso del mezzo aereo, che ancora catalogava e impiegava come componente del Regio Esercito, snaturandolo e sfruttandone malamente le potenzialità belliche ormai riconosciute in tutto il mondo. Tutto ciò creò da subito attriti con i vertici dei reparti di volo.

Tra le principali conseguenze, per altro spesso rilevate in relazioni scritte dai comandi dell'Aviazione Legionaria al sottosegretario generale Valle, occorre sottolineare l'uso dei reparti di bombardamento "in sostituzione dell'artiglieria". Comandati a svolgere azioni belliche a bassa quota, azioni per le quali né gli aerei erano predisposti, né i piloti addestrati, questi si trovarono spesso a doversi confrontare non solo con la contraerea repubblicana, ma con le più semplici armi individuali.

Quanto all'Aviazione Legionaria delle Baleari, Roatta si limitò a comunicare che essa avrebbe svolto delle azioni "in base a disposizioni di questa Missione"(12). Una direttiva assai generica che dimostra come il generale dell'Esercito probabilmente non avesse le idee chiare sui compiti tattici o strategici da affidare alla componente aerea. In realtà, come già evidenziato, gli ordini di missione per l'Aviazione Legionaria delle Baleari giunsero molto spesso direttamente da Mussolini e da Ciano (Ciano, 1980, *passim*)(13) più che dal comando della MMIS, con il rischio che le disposizioni trasmesse fossero alquanto generiche e che aumentassero di conseguenza le già difficili condizioni di impiego dei velivoli italiani.

Fu il caso, per esempio, dell'ordine di effettuare "un'azione violenta su Barcellona con martellamento diluito nel tempo", che Mussolini impartì al generale Valle il 16 marzo 1938.(14) Il dispaccio, citato alla lettera, si prestava a numerose interpretazioni: le bombe avrebbero dovuto colpire indistintamente la città oppure il suo importante porto? (fig. 16) Occorreva mettere fuori uso la stazione, che era un nodo fondamentale di smistamento delle truppe repubblicane, o invece colpire determinati quartieri abitati da civili? Si doveva fiaccare il morale del nemico o danneggiarne l'economia? "Diluito nel tempo", inoltre, che significava? Per ore o per giorni? Appaiono evidenti le difficoltà di esecuzione di tali generici ordini. Vedremo più oltre come fu alla fine attuato.

Tornando all'azione di comando del generale Roatta, questi tenne a precisare che, sul piano organico, "Il Comando dell'Aviazione Legionaria [era] insediato presso la MMIS"(15), il che significa che l'Aviazione Legionaria fu a tutti gli effetti considerata come un qualsiasi altro reparto del Regio Esercito o della MVSN senza alcuna considerazione del suo *status* di forza armata autonoma. La subordinazione fu resa definitiva attraverso la disposizione che sancì che "Il Comandante dell'A.L. è alle dipendenze del Capo della M.M.I.S."

La linea di comando così definita divenne particolarmente problematica quando il generale di divisione aerea Mario Bernasconi assunse il comando dell'Aviazione Legionaria. Ci si trovò nella situazione in cui Roatta, generale di brigata, aveva alle proprie dipendenze un generale di grado superiore. Una situazione insostenibile, sanata solo quando il primo fu sostituito dal generale di corpo d'armata Ettore Bastico. (fig. 17)

La dipendenza gerarchica da un comandante terrestre fu più volte oggetto di lamentele anche da parte dei piloti italiani. Ricordiamo lo scritto che il generale Vincenzo Velardi, il 6 maggio 1937, indirizzò al sottosegretario dell'Aeronautica e capo di Stato Maggiore della stessa forza armata generale Valle.(16) Velardi lamentava il fatto che il comandante del CTV non solo rendeva i rapporti con l'Aviazione Legionaria sempre più difficoltosi, ma creava problemi anche per il funzionamento dei reparti da osservazione aerea e per l'impiego di quelli da caccia e da bombardamento (cfr. Grassia, 2009, pp. 73-77): "Cerca ogni minima occasione per far pesare comunque la propria arbitraria invadenza e per tentare di soffocare l'azione di comando dello scrivente", prosegue Velardi riferendosi a Roatta con un vero e proprio atto di accusa riguardo a una situazione non più sostenibile, che pareva invece destinata a protrarsi e probabilmente ad accentuarsi nel futuro. Tale stato di cose, continua il generale

dell'Aeronautica, ostacolava la partecipazione dell'Aviazione Legionaria alle azioni aeree di concorso con le forze aeree amiche, tedesche e spagnole, e alle azioni di massa o "politicamente importanti".

Roatta – evidenzia infine Velardi – proibiva persino il contatto diretto tra il comandante dell'Aviazione Legionaria e il sottosegretario per la Regia Aeronautica. La tensione tra le diverse componenti militari italiane in Spagna, terrestri e aeree, divenne così forte che, nella conclusione del suo promemoria, Velardi dichiara espressamente a Valle di “non ritenere che l'Aviazione Legionaria dovesse dipendere da un Generale dell'Esercito”.

La comunicazione per il sottosegretario e capo di Stato Maggiore Valle era un documento interno. Alla più alta autorità aeronautica veniva chiesta una ben precisa azione che interessava il vertice politico-strategico. Per Velardi però la sorpresa giunse il successivo 30 aprile 1937. La sua nota, appena giunta a Roma, fu trasmessa al MAE che, a sua volta, la girò al comandante del CTV.

La reazione di quest'ultimo, come c'era da aspettarsi, fu molto forte. Con messaggio cifrato 5.788 del 30 aprile 1937,(17) Roatta scrisse a Velardi imponendogli di dare "comunicazione integrale di quanto trasmesso et ragioni per le quali S.V. che est completamente mia dipendenza avrebbe saltato mio tramite".

A Velardi non restò che richiedere ancora una volta a Valle quale fosse "la linea di condotta gradita alla E.V.", seppure risulti evidente come il comandante dell'Aviazione Legionaria dovesse ormai considerarsi orfano del suo vertice e totalmente soggetto a Roatta.

Da questo carteggio emerge tutta la tensione rispetto a un comando esercitato in terra straniera e in situazione di conflitto che vide da una parte il capo di una forza armata che non agiva a tutela dei propri subordinati e dall'altra, in posizione di vertice, un generale probabilmente assai poco competente per cultura, tradizione e retaggio.

Sorprende, a tale proposito, anche il foglio prot. 2639 del 26 settembre 1937 a firma del comandante del CTV generale di Corpo d'Armata Ettore Bastico con il quale si dispose che il comando Aviazione Legionaria, in relazione al settore Zuera-Lecifiena attaccato dall'aviazione “rossa”, prendesse accordi diretti con la Divisione Frece: “D'ora in poi, alla botta deve darsi una risposta immediata e tale da far capire al nemico che per un dente perderà una mascella”(18). Ancora una volta il comando dell'Aviazione Legionaria doveva interloquire direttamente con comandi terrestri senza un coordinamento di vertice. Lo stesso ordine di “una mascella per ogni dente” appare un significativo indicatore del livello della dottrina di impiego delle forze aeree posseduto da un comandante del CTV.

In sintesi il comando in terra spagnola, con particolare riferimento all'Aviazione Legionaria, fu dunque il seguente:

- Al generale di brigata Mario Roatta, comandante della MMIS, che il 16 febbraio 1937 assunse il nome di Corpo Truppe Volontarie (CTV), fu attribuito il comando di tutte le forze terrestri e aeree. Gli succedettero, nell'ordine, il generale di corpo d'armata Ettore Bastico dall'aprile del 1937 e il generale Mario Berti dall'ottobre del 1937. (fig. 18) Nell'autunno del 1938, con i primi massicci rientri delle forze italiane, il CTV come tale venne ufficialmente sciolto. I compiti e le prerogative del suo comandante furono assunti da Gastone Gambarà, appena promosso al grado di generale di brigata. Per lui fu istituita la figura di “Capo di Stato Maggiore del Generalissimo Franco per le truppe legionarie e miste”. Tutti e quattro i generali che si avvicendarono al comando del CTV furono indicati da Mussolini che non interpellò né il re né il capo di Stato Maggiore generale Badoglio né le alte cariche militari.
- Alle dipendenze di questi, in qualità di comandanti dell'Aviazione Legionaria, vi furono il colonnello Bonomi, il generale Bernasconi e il generale Velardi.
- All'US, e non ad un ufficio del Ministero della Guerra, dovettero "essere esclusivamente indirizzate tutte le comunicazioni dal fronte spagnolo"(19), secondo le disposizioni impartite da Mussolini. L'US fu diretto da un dirigente del MAE diplomatico di carriera, il conte Luca Pietromarchi, che ebbe alle sue dipendenze tre tenenti colonnelli, uno per ciascuna forza armata, privati di ogni autonomia decisionale.

La situazione non cambiò neanche dopo l'eclatante sconfitta di Guadalajara, che permise a Franco di porre il CTV alle sue dipendenze.

Solo l'Aviazione Legionaria delle Baleari si sottrasse a questa subalternità, continuando ad essere uno strumento gestito da Roma.

Con le incursioni dalle basi di Maiorca o con la sospensione delle loro attività aeree, Mussolini cercò ripetutamente di esercitare su Franco la pressione necessaria per arrivare quanto prima alla conclusione di un conflitto che stava mettendo a dura prova le scorte belliche italiane e per vedere finalmente soddisfatte le proprie mire sul Mediterraneo occidentale. I bombardamenti sulla retroguardia repubblicana, con la loro scia di sangue tra i civili, ne furono l'atroce strumento. (fig. 19)

La soddisfazione del duce per il fatto che gli "italiani [fossero] capaci di destare orrore per la loro aggressività anziché compiacimento come mandolinisti" (Ciano, 1980, p. 115) oggi non può che lasciarci sgomenti.

### **3.3. Aviazione Legionaria delle Baleari: 8° Stormo Bombardamento Veloce “Falchi delle Baleari” e XXV Gruppo Autonomo Bombardamento Notturno “Pipistrelli delle Baleari”**

Sono ormai quasi tutte storicamente note le azioni di bombardamento aereo su città densamente abitate effettuate durante i conflitti del XX secolo. Ancor prima della guerra civile spagnola, teorici della guerra aerea come Billy Mitchell, Sir Hugh Trenchard e soprattutto Giulio Douhet descrissero il bombardamento strategico come "azione di guerra che si svolge lontano dai campi di battaglia per andare a colpire, tra l'altro, anche le città". La dottrina di Douhet, che godeva ormai di un certo consenso nazionale e internazionale, da più di un decennio indicava una triste via:

immaginiamoci una grande città che, in pochi minuti, veda la sua parte centrale, per un raggio di 250 metri all'incirca, colpita da una massa di proiettili dal peso complessivo di una ventina di tonnellate: qualche esplosione, qualche principio di incendio, gas venefici che uccidono e impediscono di avvicinarsi alla zona colpita: poi gli incendi che si sviluppano, il veleno che permane; passano le ore, passa la notte, sempre più divampano gli incendi, mentre il veleno filtra e allarga la sua azione. La vita della città è sospesa; se attraverso ad esse passa qualche grossa arteria stradale, il passaggio è sospeso. (Douhet, 2002, p. 187)

Durante la Prima Guerra Mondiale velivoli Avro 504 e Royal Air Navy Service bombardarono Colonia e Düsseldorf, inaugurando la lunga e drammatiche serie dei bombardamenti sulle città. Il generale sudafricano Jan Smuts profeticamente scriveva:

Non è lontano il tempo in cui le operazioni aeree, con la devastazione del territorio nemico e la distruzione dei centri urbani su vasta scala, diventeranno le principali azioni di guerra alle quali la vecchia forma di operazioni terrestri e navali saranno subordinate perché secondarie (Pelliccia, 1992, pp. 8-11).

Negli ambienti militari dell'epoca non c'era insomma ancora nessuna traccia di quel Diritto Internazionale Umanitario che prenderà corpo solo dopo la Seconda Guerra Mondiale in risposta alle tragedie recenti, compresa quella spagnola.

Proprio in Spagna, con i ribelli, si schierarono due forze aeree straniere: la Legione Condor tedesca e l'Aviazione Legionaria italiana. Come abbiamo visto, l'Aviazione Legionaria, ovvero gli Stormi di volo della Regia Aeronautica italiana che, sotto mentite spoglie combatterono a fianco di Franco, fu organizzata in due rami: l'Aviazione Legionaria continentale, con sede a Vitoria, e l'Aviazione Legionaria delle Baleari, con sede a Palma di Maiorca. (fig. 20) Mentre la prima riceveva gli ordini dal comando della MMIS (poi CTV), la componente delle Baleari riceveva spesso direttive da Mussolini e Ciano. Fu proprio l'Aviazione Legionaria delle Baleari che, come diremo, colpì ripetutamente i territori della costa orientale spagnola rimasti fedeli alla Repubblica. L'azione dei bombardieri italiani sulla città di Barcellona, momento culminante della strategia del terrore voluta da Mussolini, sarà oggetto di un'analisi più approfondita in queste pagine.

A Palma di Maiorca furono schierati l'8° Stormo Bombardamento Veloce e il XXV Gruppo

Autonomo Bombardamento Notturmo (cfr. Grassia, 2009, pp. 131-155). Entrambi, come pure tutti quelli che operarono nella Spagna continentale, registrarono in documenti ufficiali denominati “diari storici” le attività svolte giornalmente, nonché altre notizie come il numero e il tipo di aerei efficienti, l’organico del personale in forza e i relativi trasferimenti in entrata e uscita, le onorificenze assegnate e naturalmente una breve descrizione dei voli.(20)

Il diario storico dell’8° Stormo fornisce informazioni giornaliera sugli avvenimenti compresi tra il 12 gennaio 1938 e il 30 marzo 1939, oltre a sommarie notizie mensili per il periodo aprile-maggio 1939. In apertura del documento, in caratteri maiuscoli, è scritto: “CAMPAGNA PER L’AFFERMAZIONE DELL’IDEA FASCISTA”, mentre nella premessa si legge:

L’8° STORMO, AVUTO L’AMBITO ONORE DI POTER PRESTARE OPERA IN TERRA DI SPAGNA PER LA DIFESA DI UN SUPREMO IDEALE, SI TRASFERIVA IN DUE SUCCESSIVE SPEDIZIONI, CON I SUOI DUE GRUPPI (IL 27° E IL 28°), SULLA BASE DI PALMA DE MALLORCA OVE SI RICOSTITUIVA IN DATA 12 GENNAIO 1938 XVI. FORTE DELLA ACCURATA PREPARAZIONE DI PACE, SICURO DEI SUOI MEZZI MATERIALI E MORALI, AVVALENDOSI DELLA BREVE ESPERIENZA DI GUERRA DEL 28° GRUPPO, SUO PRIMO REPARTO DISTACCATO ALLE BALEARI, INIZIAVA LA CAMPAGNA DOPO DUE GIORNI DI VISITA SULLA NUOVA BASE, CON LA CERTEZZA CHE LA VITTORIA NON SAREBBE MAI MANCATA AD ESSO.

Per quanto concerne invece il XXV Gruppo Autonomo “Pipistrelli delle Baleari”, (fig. 21) il diario storico dà conto delle attività svolte dal 5 maggio 1938, per cui ci varremo, nella nostra illustrazione dei fatti del marzo 1938, dei documenti relativi alle Squadriglie che lo componevano.

### 3.4. Barcellona, 16-18 marzo 1938: il bombardamento, il mandante, gli esecutori

Prima di analizzare il bombardamento continuato del 16-18 marzo 1938 su Barcellona, sul quale soffermeremo la nostra attenzione, conviene dare qualche notizia sulle precedenti azioni belliche di bombardamento effettuate sul capoluogo catalano.

L’8° Stormo iniziò tali attività l’8 dicembre 1937, ma non abbiamo l’indicazione del quantitativo di bombe sganciate in questa incursione. Fu quindi la volta dei “Pipistrelli delle Baleari”, che scaricarono 23.000 kg di esplosivo colpendo nelle notti dell’11 dicembre (30 bombe da 100 kg) e del 19 (60 bombe da 100 kg) e poi ancora in quelle dell’8 gennaio 1938 (40 bombe da 50 kg), del 12 (60 bombe da 50 kg), del 16 (12 bombe da 250 kg), del 21 e 22 dello stesso mese (queste ultime con 30 bombe da 100). (fig. 22)

Le incursioni notturne dei “Pipistrelli delle Baleari” si alternarono con quelle diurne dei “Falchi delle Baleari”: il 19 gennaio, quando – tra Sagunto, Valencia, porto e depositi di Barcellona – vennero lanciate 24 bombe da 250 kg, 48 da 100 kg e 10 da 20 kg; il 25, con le formazioni che, al comando del colonnello Rossanigo e del maggiore Lamanna, sganciarono 88 bombe da 100 kg e 44 da 20 kg su capannoni depositi di materiale; il 30, quando – sempre sul porto della capitale catalana – le due formazioni di 6 apparecchi agli ordini del capitano De Prato e del maggiore Lamanna, a intervalli di due ore, sganciarono 36 bombe da 250 kg e 24 da 20.

Solo il maltempo e alcune direttive giunte da Roma impedirono il protrarsi di questa intensa attività bellica, che tuttavia riprese drammaticamente nella notte tra il 16 e il 17 marzo.

Questi primi dati dimostrano che Barcellona fu uno degli obiettivi più colpiti dai bombardieri italiani. (tab. 1)

Nel periodo dall’8 dicembre 1937 al 30 gennaio 1938, si contano altre sette notti di bombardamenti del XXV Gruppo Autonomo e quattro giorni di bombardamenti dell’8° Stormo, per oltre 50 tonnellate di bombe. Gli effetti di queste azioni furono devastanti. L’8 febbraio 1938 Ciano scrive: "Ho ricevuto e dato al duce un rapporto di testimone oculare sul bombardamento recentemente fatto su Barcellona. Non ho mai letto un documento così realisticamente terrorizzante. Eppure erano soltanto 9 SM.79,(21)

e tutto il raid è durato un minuto e mezzo. Palazzi polverizzati, traffico interrotto, panico che diveniva follia: 500 morti, 1.500 feriti. È una buona lezione per il futuro. Inutile pensare alla protezione antiaerea ed alla costruzione di rifugi: unica via di salvezza contro gli attacchi aerei è lo sgombero delle città" (Ciano, 1980, p. 95). Nove SM.79 in un unico raid della durata di un minuto e mezzo: palazzi polverizzati, panico e 500 morti. Sono dati che ci forniranno un utile termine di paragone per meglio comprendere l'intensità dei bombardamenti del marzo successivo.

Il 16 marzo 1938 giunse al Comando dell'Aviazione Legionaria il messaggio "urgentissimo" 5.626:

"PER GENERALE VELARDI (.)  
INIZIARE DA STANOTTE AZIONE VIOLENTA SU BARCELLONA CON  
MARTELLAMENTO DILUITO NEL TEMPO (.) (22)

Abbiamo già discusso il carattere generico di questa comunicazione. Per una ricostruzione storica dei suoi effetti, dobbiamo ora fare riferimento ai diari storici dei reparti interessati, integrandoli con la lettura di un altro importante documento: "Stralcio informazioni sugli effetti dei bombardamenti aerei dal 1° gennaio 1938 al 29 marzo 1939"(23), contenente informative e notizie radio raccolte dal comando dell'Aviazione Legionaria delle Baleari e dallo Stato Maggiore della Jefatura del Aire. (tab. 2)

L'"azione violenta" iniziò la notte stessa dell'arrivo del telegramma: i "Pipistrelli delle Baleari", a partire dalle ore 22.08 del 16 marzo, effettuarono tre raid aerei con velivoli SM.81 sganciando circa 10.000 kg di bombe. Lo stesso reparto riprese il "martellamento" la notte del 17 marzo, con ulteriori tre raid, sempre con SM.81, rovesciando sulla città 9.000 kg di esplosivo. Come sempre, alle azioni notturne si alternarono quelle diurne dell'8° Stormo. Questo, nei giorni 17 e 18, sganciò sulla capitale catalana altri 25.960 kg.

In totale furono sganciati 44.960 kg di esplosivo in tredici raid aerei che si susseguirono giorno e notte per 41 ore e che presero di mira il "centro demografico della città", come si legge nei registi di volo.

Paragonati all'incursione di cui parla Ciano nel suo diario – un raid di 9 SM.79 della durata di un minuto e mezzo che produsse 500 morti e 1.500 feriti – i bombardamenti di queste due giornate appaiono di un'intensità spaventosa.

Il confronto tra le 53 tonnellate di bombe lanciate dall'8 dicembre 1937 al 30 gennaio 1938 e le 45 sganciate in meno di due giorni rende l'idea di quanto sia stata devastante l'azione italiana.

Per comprendere l'entità dei danni, rinviamo allo "Stralcio informazioni sugli effetti dei bombardamenti aerei dal 1° gennaio 1938 al 29 marzo 1939"(24) con l'avvertenza che il documento si basa unicamente su informatori del regime e su notizie radiofoniche comunque non verificate al momento della loro acquisizione e probabilmente enfatizzate per necessità propagandistiche:

a) Notizie raccolte dai bollettini dallo Stato Maggiore della Jefatura dell'Aire

*Informativa del 23 marzo 1938*

È stata distrutta la fabbrica di armi "La Isolda" situata alla fine di viale di S. Juan. Si conosce che i recenti bombardamenti su Barcellona hanno causato enorme impressione fra gli elementi che frequentano l'Ambasciata rossa di Parigi. La popolazione è demoralizzata, i capi preoccupati e impressionati. Gli ultimi bombardamenti hanno colpito le fabbriche "Vulcano" e "Maquinista terrestre e marittima" le cui officine sono rimaste quasi completamente distrutte. Grandi danni si sono verificati nella stazione Nord (per la Francia). In uno dei bombardamenti effettuati recentemente fu colpito ed incendiato un importante deposito di lubrificanti. Il Vice Console Americano in Barcellona riferisce che negli ultimi bombardamenti effettuati dall'Aviazione Legionaria fu colpito il porto, le zone industriali della città, i sobborghi del Nord, alcune fabbriche e due stazioni importanti ove sono stati causati danni ingenti.

*Informativa del 26 marzo 1938*

Il giorno 17 marzo fu colpito e distrutto un treno che carico di militari si trovava in stazione pronto a partire. Inoltre è stata colpita la stazione del Nord che ha riportato ingenti danni.



b) Raccolte dai bollettini di Radio Nacional

*19 marzo 1938, ore 11.00*

L'incursione da parte di apparecchi nazionali ha causato ingenti danni ad opere militari. Durante il bombardamento è rimasto ucciso il Vice Console francese.

*19 marzo 1938, ore 22.00*

Gli obiettivi militari della capitale catalana sono stati oggetto nelle ultime 36 ore di otto bombardamenti da parte di apparecchi nazionali. I danni sono ingenti. La popolazione è demoralizzata. (fig. 23)

c) Raccolte dai bollettini del comando generale delle Baleari – Stato Maggiore

*1° aprile 1938. Risultato dei bombardamenti del 17 e 18 marzo su Barcellona*

Ci si informa che l'Hotel Colon e l'edificio adiacente, dove esistono gli Uffici del Banco Commerciale di Barcellona, sono stati in parte distrutti ed incendiati. Altre bombe caddero sul Banco di Vizcaya e sull'edificio del Consolato Francese.

La stazione M.Z.A. è stata quasi totalmente distrutta e gravemente danneggiato il Mercato della Boqueria.

Una delle bombe che cadde nella Piazza della Catalogna provocò una grande fossa e penetrò a terra per alcuni metri.

Un'altra bomba cadde nella Ronda de San Antonio colpendo e distruggendo con i viaggiatori due carrozze tramviarie e un autobus.

*1° aprile 1938. Effetti degli ultimi bombardamenti su Barcellona*

Secondo informazioni ricevute [...] furono colpiti e danneggiati gli edifici dei periodici "El Diluvio" e la "Publicidad" senza però distruggere le macchine ivi esistenti.

*1° aprile 1938. Demoralizzazione prodotta dagli ultimi bombardamenti sopra Barcellona*

Ci si comunica che dopo gli ultimi bombardamenti effettuati i giorni 16, 17 e 18 marzo c.a. molti commercianti non aprono più le porte dei loro negozi mentre altri provvedono alle vendite solo per pochissime ore al mattino. (fig. 24)

*6 aprile 1938. Effetti del bombardamento sopra Barcellona*

Negli ultimi bombardamenti effettuati dalla nostra Aviazione sopra Barcellona sono stati colpiti i seguenti edifici:

- . Hotel Colon, piazza di Catalogna;
- . un grande garage sulla strada di Muntaner;
- . il cinema Coliseum, via de Cortes;
- . il teatro Novedades, via de Caspe;
- . il teatro Barcellona, Rambla de Catalogna;
- . l'edificio della compagnia d'assicurazioni La Mutua, Rambla de Catalogna;
- . la caserma dell'Avenida Icaria.

*1° aprile 1938. Dettagli degli ultimi bombardamenti sopra Barcellona*

Ci si comunica che nella via Pelayo caddero varie bombe distruggendo completamente molte case [...] colpiti risultano gli edifici della strada di Aragon [...] nella strada nuova della Rambla (antica Conde de Asalto) caddero varie bombe distruggendo completamente tre edifici [...] La chiesa della Concezione (via de Aragon) ed uno chalet vicino all'abitazione dove risiede Prieto.

*11 aprile 1938. Effetti del bombardamento sopra Barcellona*

Durante i bombardamenti sopra Barcellona:

- . gli edifici situati nella prima parte della strada di Cortes;
- . il tratto compreso tra le strade Balmes-Piazza Università-Palayo e Cortes;
- . la casa di proprietà di Pich e Pon, Piazza di Catalogna n. 9;
- . l'edificio di Manuel Arus - Gari;
- . Strada di Trafalgar vicino l'Arco di Trionfo;
- . Salone di San Giovanni;
- . Strada del Carmine;
- . Governo Civile;
- . Mercato di S. Antonio;
- . Via di San Paolo;
- . Roger de Flor - Diputacion;
- . Paralelo;
- . Cortes - Rocafort.

Qualche ulteriore dato, sicuramente verificato in maniera più precisa rispetto alle dichiarazioni sopra riportate, ce lo fornisce lo storico Joan Villarroya i Font. Tra il 1937 e il 1938 nella capitale catalana si contarono: 1.816 morti, 2.719 feriti, 320 edifici totalmente distrutti, 547 parzialmente distrutti e 941 danneggiati, il tutto dovuto ad azione bellica diretta di bombardamento aereo, ovvero senza tenere conto dei decessi successivi ai bombardamenti, ma ad essi indirettamente imputabili. La città si difese con la realizzazione di 1.365 rifugi (Villarroya i Font, 1999, pp. 156 e 210). (fig. 25)

Anche i quotidiani dell'epoca diedero ampio risalto all'accaduto. Risulta illuminante confrontare le notizie pubblicate nei giorni 18 e 19 marzo 1938 da una testata inglese e una italiana.

*The Times*, senza apparenti incertezze, il 18 marzo scrive: "500 morti a Barcellona", precisando più oltre: "[...] not aimed at military objects. They were aimed at a section of the old city where the poor live huddled together like rabbits in their warrens"(25). Lo stesso quotidiano inglese, il giorno seguente, titola: "L'agonia di Barcellona. 600 morti e 1.100 feriti". In questo secondo articolo si riportano le dichiarazioni di Attlee, leader dell'opposizione laburista, che aveva denunciato che gli attacchi sulla capitale catalana erano terrorizzanti per la popolazione e non colpivano obiettivi militari.(26)

Quanto alla stampa italiana,(27) sul *Corriere della Sera* del 18 marzo 1938 apparve in quinta pagina a firma "M" un articolo intitolato: "Il popolo di Barcellona chiede la resa", in cui si legge:

Iersera alle 22.15 gli aerei nazionali hanno fatto una incursione sulla città. [...] sono stati bombardati le opere di difesa e i magazzini militari [...] l'Aviazione Nazionale ha continuato oggi a bombardare la capitale catalana e i centri militari circostanti [...] nell'azione delle 14.00 uno degli obiettivi della incursione è stata la stazione ferroviaria, in quell'ora pulsante di traffico, con numerosi treni carichi di truppe e materiali in partenza per Lerida. [...] Benché limitata alla difesa e agli edifici di carattere militare l'azione delle Forze Aeree di Franco ha profondamente impressionato la popolazione di Barcellona che riunita per la via [...] chiede unanime la resa.(28)

Sempre il *Corriere della Sera*, il 19 marzo 1938, titola in sesta pagina: "Nuovo pesantissimo bombardamento delle opere militari di Barcellona". "L'Aviazione di Franco ha di nuovo volutamente colpito i centri militari, le opere di difesa, gli edifici del Governo rosso [...] insieme alle bombe hanno lanciato anche manifesti invitanti alla resa per non incorrere in ancor più potenti bombardamenti aerei"(29).

È appena il caso di sottolineare che, mentre il giornale inglese mette in primo piano il numero di morti e feriti causati dai bombardamenti sottolineando che gli ordigni erano diretti a colpire i civili, il giornale italiano millanta che gli obiettivi centrati erano stati tutti militari e, nel secondo articolo, ne attribuisce spudoratamente la paternità all'aviazione di Franco.

Scorrendo ancora le pagine dello stesso *Corriere della Sera*, spicca il fatto che sino ad allora, nella descrizione delle azioni aeree svolte in Spagna dall'Aviazione Legionaria, era stata sempre posta in evidenza l'italianità dei piloti e dei mezzi aerei. Dei bombardamenti che sconvolsero Barcellona dal 16 al 18 marzo, per chiari motivi di opportunità dovuti all'altissimo numero di vittime civili, il duce preferì invece non assumersi alcuna responsabilità.

### 3.5. Dall'*Anschluss* a Barcellona: le ragioni di un bombardamento

Ma quali furono le ragioni che indussero Mussolini a dare un ordine dalle conseguenze tanto devastanti?

Ancora una volta il diario di Ciano (1980, p. 115) ci aiuta a capire meglio ciò che accadde.

Stamani Perth [all'epoca dei fatti ambasciatore inglese in Italia, *NdA*] mi ha consegnato un appunto per richiamare l'attenzione sui bombardamenti di Barcellona aggiungendo che ciò potrebbe creare uno stato d'animo ostile alla continuazione dei negoziati italo-britannici. Ho risposto che l'iniziativa delle operazioni è a Franco e non a noi: avremmo quindi potuto usare influenza moderatrice ma non assumere impegni [...] la verità sui bombardamenti di Barcellona è che li ha ordinati Mussolini a Valle, alla Camera, pochi minuti prima di pronunciare il discorso sull'Austria. Franco non ne sapeva niente e ieri ha chiesto di sospenderli per tema di complicazione con l'estero. Mussolini pensa che questi bombardamenti siano ottimi per piegare il morale dei rossi, mentre le truppe avanzano in Aragona [...]. Quando l'ho informato del passo di Perth, non se ne è molto preoccupato, anzi si è dichiarato lieto del fatto che gli italiani riescano a destare orrore per la loro aggressività anziché compiacimento come mandolinisti. Ciò, a suo avviso, ci fa anche salire nella considerazione dei tedeschi che amano la guerra totale e spietata (20 marzo 1938).

Dall'incontro, a nostro giudizio casuale, tra Mussolini, che doveva pronunciare un discorso sull'*Anschluss* atteso da tutta l'Europa perché avrebbe chiarito in maniera inequivocabile i futuri assetti di guerra, e il generale Valle, capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica che si trovò lungo il percorso del duce solo perché sarebbe poi intervenuto di fronte alla Camera per un discorso già da tempo in programma, scaturì lo sgancio di 44.960 kg di esplosivo in tredici raid aerei che si susseguirono giorno e notte per 41 ore.

Rileggendo il passo del diario di Ciano sopra riportato: "Mussolini pensa che questi bombardamenti siano ottimi per piegare il morale dei rossi, mentre le truppe avanzano in Aragona", (fig. 26) saremmo indotti ad affermare che i bombardamenti su Barcellona del 16-18 marzo 1938 fossero stati ordinati per scoraggiare la popolazione, spezzare la resistenza repubblicana e dare una svolta a una guerra che si protraeva già da troppo tempo. Non sbagliremmo. Ma ci fu dell'altro. Riteniamo infatti che questo gravissimo episodio debba essere inserito in un contesto più ampio di quello della Guerra di Spagna, anche in considerazione del diffuso convincimento che un conflitto su vasta scala potesse essere imminente, con tutto ciò che ne consegue rispetto al preventivo gioco delle alleanze.

Stando alle considerazioni di Ciano su Perth, appare evidente che, in quel periodo, il duce era più interessato a "salire nella considerazione dei tedeschi" che a fronteggiare un problema diplomatico con gli inglesi. Il ministro aveva peraltro già avuto notizie di prima mano che dimostrano la consapevolezza di Mussolini di quali fossero le necessità militari per affrontare un probabile conflitto di grandi dimensioni. Alla vigilia di Natale del 1936 infatti annota: "Il Duce è calmo. Mi ha esposto stamani il nuovo programma di armamenti aerei: in giugno costruiremo 300 aeroplani al mese e ne avremo tremila di flotta. Bisogna stringere la cintola ed armarsi" (Ciano, 1980, p. 72). (fig. 27)

Il 12 marzo 1938 Hitler, deciso ad ampliare le frontiere del Terzo Reich, realizzò l'*Anschluss* ovvero l'occupazione militare dell'Austria. L'invasione tedesca costituì sicuramente un evento di eccezionale gravità e le prime pagine di quei giorni furono dominate da articoli dedicati all'azione tedesca, al conseguente discorso che Mussolini fece alla Camera e, successivamente, agli effetti suscitati dalle parole del duce all'estero.

Il discorso di Mussolini sull'*Anschluss* era dunque atteso in tutta Europa. Da questo infatti si sarebbe finalmente compresa la posizione italiana nel possibile futuro assetto delle alleanze militari: contenere e condannare l'azione tedesca con un conseguente avvicinamento alla Gran Bretagna e riposizionare le quattro divisioni del Regio Esercito sul Brennero, come aveva fatto in occasione del precedente *putsch* nazista, o suggellare definitivamente l'amicizia con Hitler?

L'ultimo discorso del duce alla Camera risaliva all'11 dicembre 1937 al momento dell'uscita dell'Italia dalla Società delle Nazioni. Per tre mesi, fino all'annessione dell'Austria da parte della Germania, non ci furono nuovi discorsi.

Come afferma anche lo storico Coverdale, l'*Anschluss* provocò una dura reazione da parte del duce. Una parte dell'opinione pubblica aveva esaltato la tattica (e l'astuzia) con la quale Hitler aveva pianificato la sua "entrata trionfale" a Vienna. Il cancelliere tedesco non aveva solo compiuto un'azione spregiudicata, ma aveva anche dimostrato di non temere lo scoppio di un nuovo conflitto mondiale.

Il duce, non volendo essere da meno, organizzò una rapida manovra militare su larga scala: inviò al confine del Brennero numerosi mezzi blindati e, poco dopo, diede l'ordine di attaccare Barcellona con un raid aereo per dimostrare la qualità dell'apparato militare italiano: "la crudeltà di Mussolini può essere in parte spiegata con il suo bisogno di compensazioni psicologiche per l'*Anschluss*: era stato costretto ad essere passivo spettatore [...] e, malgrado il suo atteggiamento di spavalda impudenza ostentato per scopi propagandistici, si era sentito profondamente umiliato di fronte all'opinione pubblica interna e internazionale" (Coverdale, 1977, p. 324).

Occorreva insomma dare una prova di forza e di temperamento davanti alle altre nazioni europee, ma soprattutto far arrivare un chiaro messaggio a Hitler con la volontà di "salire nella [sua] considerazione"(30).

Possiamo ipotizzare quindi che, mentre si dirigeva con ampie falcate, così come lo abbiamo visto più volte nei filmati dell'epoca, verso l'ingresso della Camera per annunciare all'Europa che "le due Nazioni [Italia e Germania, *NdA*] la cui formazione unitaria è stata parallela nel tempo e nei modi, unite come sono da una concezione analoga della politica della vita, possono marciare insieme per dare al nostro travagliato continente un nuovo equilibrio, che permetta finalmente la pacifica e feconda collaborazione di tutti i popoli" (Mussolini, , p. ), il duce stesse vivendo un momento di particolare nervosismo.

Con queste parole già nella mente, Mussolini incrociò il generale Valle, già elevato al comando dell'Aeronautica e dunque dei bombardieri schierati alle Baleari. (fig 28) Dall'incontro fortuito scaturì la decisione di dimostrare, al probabile alleato come ai possibili nemici, la qualità dell'impegno italiano in Spagna e la forza della sua aviazione. Poche ore dopo, Valle inviò al generale Velardi il tristemente famoso telegramma con il quale impartì l'ordine di "iniziare da stanotte azione violenta su Barcellona con martellamento diluito nel tempo"(31). Un ordine, questo, firmato "V".

Come abbiamo avuto modo di constatare, le direttive di molte azioni di bombardamento o di cessazione della attività belliche in Spagna furono impartite direttamente da Ciano e da Mussolini. Questa volta invece l'ordine fu dato attraverso il generale Valle e la diversa procedura adottata sembra avvalorare la tesi che fosse stato impartito in maniera estemporanea. Il martellamento fu poi interrotto solo per ordine diretto del generale Franco, preoccupato per le ripercussioni internazionali della violenta iniziativa fascista.(32)

Riteniamo, in definitiva, che questo rovinoso episodio storico sia stato in realtà una reazione scomposta all'invasione tedesca dell'Austria. Possiamo considerarlo un messaggio non scritto che Mussolini volle inviare a Hitler per dimostrargli che una alleanza con l'Italia era, militarmente parlando, una sorta di "buon affare". E possiamo concludere che, se il generale Valle non avesse avuto il compito di illustrare lo stato della Regia Aeronautica alla Camera proprio quel giorno e a quell'ora, l'ordine di bombardare così pesantemente la città di Barcellona forse non sarebbe stato emanato. Questa possibilità, in particolare, ci appare avvalorata anche dal fatto che le "decisioni più importanti erano affidate al duce; molte erano prese sotto lo stimolo del momento" (Coverdale, 1977, p. 323).

Sono tutte possibili chiavi di lettura di questo drammatico episodio, che vanno ad aggiungersi alla volontà, da parte di Mussolini, di dare un colpo di grazia alla Repubblica e mettere fine alla guerra.

## Note

- (1) Ufficio Storico Aeronautica Militare - Operazione Militare Spagna (USAM, OMS), c. 65.
- (2) USAM, OMS, c. 96, "Relazione del Generale Pricolo".
- (3) Proprio in occasione della vittoria del Fronte Popolare in Spagna, Mussolini dichiarò: "Fare una repubblica parlamentare, oggi, significa impiegare il petrolio al tempo della luce elettrica" (De Felice, 1974, p. 824).

- (4) Tra la campagna d’Africa e la missione in Spagna la Regia Aeronautica impiegò oltre 1600 aerei di vario tipo che chiaramente vennero a mancare nella Seconda Guerra Mondiale. Nella sola guerra civile spagnola inoltre la Regia Aeronautica ebbe un onere finanziario di 1.754.739.658,24 di lire, cfr. USAM, OMS, c. 97, “Relazione contabile riguardante la fornitura di materiali per l’esigenza O.M.S. da parte dell’Amministrazione Aeronautica”.
- (5) Balbo, in uno studio del 1933 sulla riorganizzazione delle forze armate, prevede un capo di Stato Maggiore unico con piena autorità su Esercito, Marina e Aeronautica. Il suo suggerimento rimase inascoltato.
- (6) USAM, OMS, c. 73., Lettera “RISERVATO”, 7 dicembre 1936, firmata dal capo del Governo Mussolini.
- (7) Il 16 novembre 1944 il generale Roatta fu arrestato per l’inchiesta sulla mancata difesa di Roma e l’anno successivo fu indagato anche per l’assassinio dei fratelli Rosselli. Il 4 marzo 1945 Roatta evase dal carcere militare allestito presso l’Istituto Virgilio a Roma e con la moglie si mise definitivamente in salvo proprio nella Spagna di Franco.
- (8) Il generale Pietro Badoglio, allora capo di Stato Maggiore Generale, scrive: “L’Aviazione era stata presente in tutte le fasi della guerra e in ogni fase di ogni singola battaglia [...] è l’arma dell’avvenire [...] ma tanto più renderà quanto più strettamente agirà in coordinamento con l’Esercito”, Pietro Badoglio, *La Guerra d’Etiopia*, Milano: Mondadori, 1936 (Pelliccia, 1992, p. 71).
- (9) Si pensi, a tal proposito, che la dottrina di guerra aerea di Giulio Douhet aveva ormai fama mondiale.
- (10) USAM, OMS, c. xx, Lettera prot. n. 847, classificata “SEGRETO”
- (11) USAM, OMS, c. 46, Lettera prot. n. 895 del 18 dicembre 1936.
- (12) *Ibid.*
- (13) Nel testo si incontrano molto spesso delle indicazioni che Ciano o Mussolini danno ai comandanti territoriali in Spagna sulla condotta della guerra. Per l’Aviazione Legionaria si vedano in particolare pp. 92, 95, 96, 104 e 115.
- (14) USAM, OMS, c. 75, Telegramma del 16 marzo 1938.
- (15) USAM, OMS, c. xx, Lettera prot. n. 922 non datata.
- (16) USAM, OMS, c. 73, Promemoria per il Sottosegretario di Stato.
- (17) USAM, OMS, c. 73, Messaggio cifrato in arrivo da Salamanca del 30 aprile 1937.
- (18) USAM, OMS, c. 47, f. “B”, foglio prot. 2639 del 26 settembre 1937 concernente le “azioni aeree di ritorsione”.
- (19) USAM, OMS, c. 46.
- (20) USAM, OMS, c. 51, f. B. Contiene il “Diario Storico dell’8° Stormo”; USAM, OMS, c. 54, f. B. Contiene il “Diario Storico del XXV Gruppo Autonomo Bombardamento Notturno”.
- (21) Il velivolo SM.79 aveva una apertura alare di 21,20 m, una lunghezza di 15,60 m e un’altezza di 4,60 m. La sua capacità di trasporto era di 6 persone di equipaggio e di 1.250 kg di esplosivo. L’autonomia di volo era stimata in 2.300 km.
- (22) USAM, OMS, c. 75. Il documento è firmato V. Presumibilmente fu quindi lo stesso generale Valle a firmare l’ordine impartito da Mussolini. Al generale Velardi, comandante dell’Aviazione Legionaria, fu chiesto un violento bombardamento sul capoluogo catalano, senza nessuna ulteriore specificazione.
- (23) USAM, OMS, c. 34, f. C.
- (24) *Ibid.*
- (25) *The Times* (London Edition), 18 marzo 1938, p. 16: “non indirizzati a obiettivi militari. Erano indirizzati a una parte della città vecchia dove i poveri vivono ammassati insieme come conigli nelle loro tane”, [trad. dell’Autore].
- (26) *The Times* (London Edition), 19 marzo 1938, p. 12.
- (27) Negli articoli relativi ai bombardamenti della città di Barcellona apparsi su tre tra le principali testate giornalistiche italiane quali *Corriere della Sera*, *Il Messaggero* e *Il Mattino* dei giorni 18-19 marzo 1938

si sente in maniera chiara l'eco delle “veline” imposte dal regime. Questo palesa il forte interesse che il governo italiano ebbe in relazione al trattamento della notizia di questa operazione bellica, cfr. Edoardo Grassia, *L'Aviazione Legionaria da bombardamento*, cit., pp. 159-163.

(28) *Corriere della Sera*, 18 marzo 1938, p. 5.

(29) *Corriere della Sera*, 19 marzo 1938, p. 6.

(30) Sempre al proposito di “salire nella considerazione dei tedeschi” attraverso dimostrazioni di potenza bellica, possiamo anche fare riferimento alla visita ufficiale di Hitler in Italia del 13 maggio 1938. L'evento fu evidentemente ritenuto molto importante visto che si stava preparando già dall'ottobre del 1937. Durante la visita, che durò ben sette giorni, oltre alle città di Roma, Napoli e Firenze, si inscenarono parate militari e soprattutto dimostrazioni di mezzi e azioni belliche a Napoli per la Regia Marina, a Furbara (nord di Roma) per la Regia Aeronautica e, poco lontano, a Santa Marinella, per il Regio Esercito.

(31) USAM, OMS, c. 75, Telegramma del 16 marzo 1938.

(32) USAM, OMS, c. 75, Telegramma del 18 marzo 1938.