

# **LQ** *The Lab's Quarterly*

---

**2021 / a. XXIII / n. 2 (aprile-giugno)**



**DIRETTORE**

Andrea Borghini

**VICEDIRETTRICE**

Roberta Bracciale

**COMITATO SCIENTIFICO**

Françoise Albertini (Corte), Massimo Ampola (Pisa), Gabriele Balbi (Lugano), Andrea Borghini (Pisa), Matteo Bortolini (Padova), Lorenzo Bruni (Perugia), Massimo Cerulo (Perugia), Franco Crespi (Perugia), Sabina Curti (Perugia), Gabriele De Angelis (Lisboa), Paolo De Nardis (Roma), Teresa Grande (Cosenza), Elena Gremigni (Pisa), Roberta Iannone (Roma), Anna Giulia Ingellis (València), Mariano Longo (Lecce), Domenico Maddaloni (Salerno), Stefan Müller-Doohm (Oldenburg), Gabriella Paolucci (Firenze), Massimo Pendenza (Salerno), Eleonora Piromalli (Roma), Walter Privitera (Milano), Cyrus Rinaldi (Palermo), Antonio Viedma Rojas (Madrid), Vincenzo Romania (Padova), Angelo Romeo (Perugia), Ambrogio Santambrogio (Perugia), Giovanni Travaglino (The Chinese University of Hong Kong).

**COMITATO DI REDAZIONE**

Antonio Martella (Coordinatore), Massimo Airoidi, Roberta Bracciale, Massimo Cerulo, Marco Chiuppesi, Luca Corchia, Cesar Crisosto, Elena Gremigni, Francesco Grisolia, Gerardo Pastore, Emanuela Susca.

**CONTATTI**

thelabs@sp.unipi.it

I saggi della rivista sono sottoposti a un processo di double blind peer-review. La rivista adotta i criteri del processo di referaggio approvati dal Coordinamento delle Riviste di Sociologia (CRIS): [cris.unipg.it](http://cris.unipg.it)  
I componenti del Comitato scientifico sono revisori permanenti della rivista. Le informazioni per i collaboratori sono disponibili sul sito della rivista: <https://thelabs.sp.unipi.it>

ISSN 1724-451X



Quest'opera è distribuita con Licenza  
Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0 Internazionale

---

“The Lab’s Quarterly” è una rivista di Scienze Sociali fondata nel 1999 e riconosciuta come rivista scientifica dall’ANVUR per l’Area 14 delle Scienze politiche e Sociali. L’obiettivo della rivista è quello di contribuire al dibattito sociologico nazionale ed internazionale, analizzando i mutamenti della società contemporanea, a partire da un’idea di sociologia aperta, pubblica e democratica. In tal senso, la rivista intende favorire il dialogo con i molteplici campi disciplinari riconducibili alle scienze sociali, promuovendo proposte e special issues, provenienti anche da giovani studiosi, che riguardino riflessioni epistemologiche sullo statuto conoscitivo delle scienze sociali, sulle metodologie di ricerca sociale più avanzate e incoraggiando la pubblicazione di ricerche teoriche sulle trasformazioni sociali contemporanee.

---



# LQ *The Lab's Quarterly*

---

2021 / a. XXIII / n. 2 (aprile-giugno)

## **MONOGRAFICO**

---

Istituzioni e conflittualità: una prospettiva interdisciplinare  
a cura di Marco Antonelli e Jonathan Pieri (Università di Pisa)

Jonathan Pieri	<i>La Regia Aeronautica alla vigilia della Seconda guerra mondiale: Problemi e prospettive di ricerca</i>	9
Valeria Ribechini	<i>La strategia italiana verso il mondo arabo e la regione mediterranea: all'alba del Neatlantismo</i>	35
Vanessa Corrado	<i>How Can a Socio-political Conflict Speak? Some Trends in the Study of West Bengal's Naxalbari Movement, 1967-1972</i>	59
Ilaria Bracaglia	<i>Che genere di ricerca? Considerazioni sul ruolo della ricercatrice tra neutralità, militanza e generi banditi</i>	83
Olga Piro	<i>La produzione energetica in Libia per le relazioni internazionali e la ricostruzione del paese. Il petrolio fra crisi dei prezzi e interessi strategici europei</i>	107

## **LIBRI IN DISCUSSIONE**

---

Paolo Diana	<i>Paolo Montesperelli, Christian Ruggiero, Rolando Marini, Cristina Sofia (2020). Interpretare testi</i>	133
Francesco Giacomantonio	<i>Nicola Emery (2021, a cura di). Potere e pregiudizio. Filosofia versus xenofobia</i>	139
Federico Sofritti	<i>Antonio A. Casilli (2020). Schiavi del clic. Perché lavoriamo tutti per il nuovo capitalismo</i>	145

# LA REGIA AERONAUTICA ALLA VIGILIA DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

## Problemi e prospettive di ricerca

di *Jonathan Pieri*\*

### *Abstract*

---

#### *The Royal Italian Air Force at the Eve of the Second World War: Problems and Research Perspective*

The essay outlines the efficiency and the operational readiness of the Royal Italian Air Force at the eve of the Second World War. After a brief description of the European political and military situation in the second half of the Thirties, the essay, through the analysis of four main topics – personnel, matériel, doctrine and operational planning –, will show the high degree of unpreparedness of the Italian air force at the beginning of the Mediterranean war.

### *Keywords*

---

Royal Italian Air Force; Employment; Doctrine; Personnel

---

\* JONATHAN PIERI è dottorando di ricerca presso il dipartimento di Scienze Politiche dell'Università di Pisa

Email: [jonathan.pieri88@gmail.com](mailto:jonathan.pieri88@gmail.com)

DOI: <https://doi.org/10.13131/1724-451x.labsquarterly.axxiii.n2.9-33>

---

## 1. INTRODUZIONE

Because of the geography of the Mediterranean and adjoining regions such as the Middle East and the Italian East Africa (IEA), it was a sea-air-land theater more so than any other in the war (Ehlers, 2015, 5-6).

**G**li studi sulla forza aerea del Regno d'Italia – la Regia Aeronautica – sono stati caratterizzati da discontinuità e tradiscono un certo ritardo rispetto a quelli relativi ad altre istituzioni militari italiane. Esistono alcuni buoni lavori che hanno analizzato il rapporto fra la forza armata e l'industria (Curami, 1992; Minniti, 1981a, 1981b, 2004; Balestra, 1993a; Balestra 1993b; Ceva, 1983) e due opere esaustive che consentono di ricostruire l'elaborazione della teoria della guerra aerea in Italia nella prima metà del Novecento (Botti, Cermelli, 1989; Hippler, 2013). Non mancano inoltre alcune ottime biografie – per quanto alcune figure abbiano catalizzato l'interesse degli storici a discapito di altre (Lehmann, 2013; Rochat, 1979; Segrè 1990), studi dal taglio storico-culturale (Lehmann, 2010), e contributi sull'impiego nelle guerre di Etiopia e Spagna (Ceva, 2004; Gentili, 1993, 2004, 2007; Grassia, 2009, 2011a, 2011b; Rochat, 1990). Vi è però carenza di lavori che trattino dell'evoluzione della dottrina bellica della R. Aeronautica – essendo l'unico esistente cronologicamente limitato al periodo in cui essa fu amministrata da Italo Balbo (1926-1933) (Gangi, 2001) –, mentre lo studio del personale dell'aeronautica, delle carriere e dell'addestramento sono campi ancora quasi completamente inesplorati (Curami 1988; Alegi, 2005; Garello, 2005). Vi è anche scarsità di valide sintesi sul periodo di costituzione e potenziamento della forza armata durante gli anni Venti e Trenta e sulle operazioni condotte durante la Seconda guerra mondiale. I contributi di Curami e Apostolo (1985), e soprattutto quelli di Brian Sullivan (2006, 2010) e MacGregor Knox (2010), sono utili ma inevitabilmente limitati da esigenze di spazio, mentre i volumi di Antonio Pelliccia, per quanto continui ad offrire alcuni spunti interessanti, sono carenti dal punto di vista metodologico (1985, 1992). L'influente opera in due volumi di Giuseppe Santoro conserva ancora una certa validità, sia per come l'autore riassume lo stato dell'aeronautica nel periodo immediatamente precedente al secondo conflitto mondiale, sia per la descrizione delle operazioni militari. Però è ormai datata, anch'essa metodologicamente inadeguata, e sconta un certo pregiudizio causato dal *background* professionale di Santoro, che ricoprì la carica di sottocapo di stato maggiore (Sm) per buona parte della guerra (1957)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Il problema era già stato evidenziato da Giorgio Rochat (2004: 434) più di quindici

Il numero discontinuo di studi e la carenza di sintesi rendono difficile un'analisi dell'efficienza della R. Aeronautica alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia il 10 giugno 1940, un'operazione che però può essere tentata integrando la letteratura esistente con la documentazione archivistica disponibile. Il presente saggio intende esaminare proprio l'efficacia della R. Aeronautica quale strumento militare alla fine degli anni Trenta, fornendo anche alcuni spunti per ulteriori ricerche. Esso si focalizzerà attorno a quattro tematiche principali: il personale, i materiali, la dottrina bellica e la pianificazione operativa. L'articolo mostrerà come la forza armata arrivò alle soglie della guerra con serie deficienze in ciascuno di questi quattro ambiti, carenze che fu quasi impossibile correggere ad operazioni in corso e che almeno in parte spiegano le prestazioni poco brillanti fornite dai reparti aerei italiani durante il conflitto.

## **2. LA SITUAZIONE POLITICO-STRATEGICA IN MEDITERRANEO ALLA FINE DEGLI ANNI TRENTA**

L'invasione dell'Etiopia nell'ottobre del 1935 diede il via alla catena di eventi che avrebbe condotto l'Italia fascista ad entrare in guerra contro Francia e Gran Bretagna meno di cinque anni dopo (Salerno, 2002: 213). Il conflitto africano fu abilmente sfruttato da Hitler, che riuscì ad avvicinare l'Italia alla Germania, allontanandola progressivamente dalle democrazie occidentali e indebolendo la sua influenza sull'Austria (Strang, 2013: 229). L'avvicinamento fra Roma e Berlino fu ulteriormente accelerato dall'intervento congiunto delle due potenze a fianco degli insorti spagnoli, che a seguito dell'*alzamiento* del luglio 1936 innescarono una sanguinosa guerra civile che sarebbe terminata solamente tre anni dopo con l'instaurazione del regime di Francisco Franco (Mallett, 2003: 86). L'allineamento dell'Italia alla Germania, attivamente ricercato da Mussolini, fu *de facto* completo in autunno, quando nel celebre discorso tenuto a Milano il 1° novembre il Duce sancì l'esistenza di un «asse» tra Roma e Berlino (Knox, 2000: 142-143). Dal punto di vista di Mussolini, l'alleanza con una potenza continentale era strumentale alla realizzazione dei suoi ambiziosi progetti espansionistici nel bacino del Mediterraneo, soprattutto dopo che il conflitto in Etiopia aveva reso evidente l'opposizione britannica a qualsiasi altra iniziativa imperialistica italiana (Mallett,

anni orsono, rilevando come i due volumi conservassero sì una certa validità, ma privilegiano la difesa dell'operato dei vertici dell'aeronautica e l'insufficienza delle fonti utilizzate, sia italiane che straniere; si possono fare considerazioni simili anche per le opere di Pelliccia, per quanto esse siano indubbiamente supportate da un numero di fonti, sia archivistiche che secondarie, più robusto.

---



2003: 18; 33; 50).

Il risultato della conferenza di Monaco dell'ottobre del 1938, nella quale Londra e Parigi accettarono lo smembramento della Cecoslovacchia in favore della Germania, convinse il Duce della debolezza di Francia e Gran Bretagna di fronte al dinamismo revisionista tedesco. D'altro canto, gli apparentemente inarrestabili successi di Hitler in politica estera persuasero Mussolini a velocizzare la prevista espansione territoriale volta a scardinare la «prigione mediterranea» nel quale, secondo lui, l'Italia era costretta. L'inevitabile opposizione franco-britannica a questi progetti rendeva fondamentale la formalizzazione di un'alleanza con Berlino, che si concretizzò con il Patto d'Acciaio siglato il 22 maggio 1939 nella capitale tedesca. Per il Duce il suo significato era duplice: da un lato esso allineava definitivamente le due potenze, le cui mire erano rivolte ad una radicale modifica della mappa dell'Europa; dall'altro, il Patto rafforzava la posizione militare ed economica italiana nel futuro scontro con Francia e Gran Bretagna, il quale in tutta probabilità avrebbe assunto gli aspetti di una guerra di logoramento (Salerno, 2002: 78, 106, 126). Almeno secondo l'interpretazione di G. Bruce Strang, dopo la firma del Patto d'Acciaio Mussolini pensava di essersi assicurato un potente alleato e di avere un tempo ragionevolmente lungo per terminare la preparazione del paese alla guerra contro le democrazie occidentali (2003: 275)<sup>2</sup>. Quest'ultima ipotesi doveva però dimostrarsi drammaticamente errata, perché immediatamente dopo la formalizzazione dell'alleanza italo-tedesca la situazione europea andò rapidamente deteriorandosi a causa delle mire tedesche sulla Polonia.

Durante l'estate del 1939, in un clima di tensione crescente, la diplomazia italiana si dimostrò incapace di un'azione coordinata. Fin da giugno, infatti, l'ambasciatore italiano a Berlino Bernardo Attolico iniziò a segnalare a Roma la probabile intenzione tedesca di provocare uno scontro con Varsavia. Il ministro degli esteri Galeazzo Ciano tese a minimizzare il rischio di un'escalation militare tra i due paesi, ritenendo ingiustificate ed eccessive le paure di Attolico (Ivi: 292-294). Fu solo all'inizio di agosto che anche Ciano si rese conto della crescente probabilità dello scoppio di una guerra tra la Germania e la Polonia, e della possibilità sempre più concreta di un intervento franco-britannico a fianco di quest'ultima. Il ministro, adesso in linea con il suo ambasciatore, cercò di sganciare l'Italia dagli impegni previsti dal Patto d'Acciaio, tentando anche di convincere Mussolini dell'opportunità di rimanere neutrali nell'eventualità di un conflitto Europeo. La reazione del Duce fu ambivalente, essendo combattuto tra il desiderio di intervenire al fianco

---

<sup>2</sup> Si veda anche l'interpretazione di Enzo Collotti (2000: 443-444).

dell'alleato e la consapevolezza dell'impreparazione militare del paese (Ivi: 307-311). La firma del patto Molotov-Ribbentrop il 23 agosto fece inizialmente propendere Mussolini per l'intervento, sicuro che l'accordo tra Germania e Unione Sovietica avrebbe convinto le due potenze occidentali a non intromettersi nella questione tedesco-polacca. Il Duce dovette però piegarsi di fronte al parere dei suoi consiglieri militari e della Corona, che giudicavano le forze armate incapaci di affrontare una guerra con qualche possibilità di successo e quando il 1° settembre la Germania invase la Polonia, l'Italia dichiarò lo status di «non belligeranza» (Mallett, 2003: 206).

Questa formula ambigua, volta a nascondere lo stato di neutrale *de facto* ma che causò un'immediata sfiducia dell'Italia da parte dell'alleato tedesco, fu decisa per guadagnare tempo (Montanari 2007: 29). Il periodo della non belligeranza fu infatti impiegato cercando disperatamente di accelerare la preparazione del paese per quello che per Mussolini era semplicemente un conflitto inevitabile rimandato di alcuni mesi (Di Nolfo, 1985). Invero, non fu possibile migliorare considerevolmente la situazione perché ancora nell'aprile del 1940 le forze armate non ritenevano praticabile alcuna azione offensiva, essendo al massimo possibile una stretta difensiva dei confini nazionali (Gooch, 2007/2011: 718). Ciononostante, i successi tedeschi in Polonia e nel Baltico, e l'inazione delle forze anglo-francesi, resero sempre più irrequieto Mussolini, che a partire dalla primavera del 1940 stava ormai propendendo per l'entrata in guerra a fianco dell'alleato, valutando addirittura l'ipotesi di inviare unità terrestri sul Reno in previsione dell'attacco tedesco ad occidente<sup>3</sup>. La decisione dell'intervento divenne definitiva in seguito al progressivo collasso anglo-francese di fronte all'invasione tedesca, scattata il 10 maggio. Esattamente un mese dopo, l'Italia dichiarò guerra a alle due potenze occidentali, adottando però un'impostazione quasi completamente difensiva che tradiva la debolezza del paese e che fu in effetti una scelta di compromesso tra i desideri di Mussolini, che non riteneva più politicamente procrastinabile l'intervento, e la realtà della situazione delle forze armate (Ivi: 728).

---

<sup>3</sup> Le interpretazioni sulla decisione mussoliniana di entrare in guerra variano. Ad esempio, secondo Fortunato Minniti (2000: 211-217), in seguito all'incontro con Hitler al Brennero nel marzo 1940 il Duce riteneva probabile la vittoria tedesca contro gli anglo-francesi, ma credeva di avere almeno un altro anno di tempo da impiegare per preparare il paese all'intervento. Per lo studioso, il momento decisivo fu il 10 maggio 1940: l'offensiva tedesca ad occidente, il crollo di Belgio e Paesi Bassi, e l'evidente collasso dell'esercito francese.

### 3. LA REGIA AERONAUTICA ALLA VIGILIA DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

#### 3.1. *Il personale*

Per tutti gli anni Trenta il personale navigante, quello specialistico e quello dedito ai servizi, aveva attraversato importanti problemi di natura quantitativa, rimanendo quasi costantemente al di sotto degli organici stabiliti. Inevitabilmente, l'efficienza delle squadriglie ne risentì perché se da un lato gli equipaggi costituivano il nerbo dei reparti di volo, dall'altro il personale dei servizi e gli specialisti garantivano il funzionamento degli aeroporti e la manutenzione del materiale di volo (Di Martino, 2014: 799). A partire dal 1935 il potenziamento della forza armata dovuto agli interventi militari e alla corsa al riarmo non fece che esasperare ulteriormente il problema del personale (Ausam, a: s.n.). Ad esempio, alla fine del 1936 – quindi appena all'inizio di questa fase – la 1ª Divisione Aquila disponeva di così pochi sottufficiali, avieri radiotelegrafisti, montatori, motoristi e armieri da inficiare l'efficienza dei velivoli e quindi la continuità del normale ciclo addestrativo (Ausam, b. 18-19). L'incapacità dell'Accademia aeronautica e delle scuole di tenere il passo dell'espansione dei reparti, che nel periodo 1935-39 quasi raddoppiarono, portò ad una situazione per la quale alla fine del decennio vi erano circa un migliaio di posti vacanti tra gli ufficiali di ruolo naviganti nonostante fossero stati chiamati in servizio poco meno di 900 ufficiali di complemento (Ausam, c: s.n.). La situazione del ruolo servizi e di quello specialisti era migliore per quanto riguarda il corpo ufficiali, ma il secondo era piagato dall'assenza di quasi 5.500 tra sottufficiali e uomini di truppa, essenziali per le mansioni di terra (*Ibidem*).

Il quadro relativo al personale navigante è ancora più grave di quanto rivelato dai semplici numeri perché una parte di esso doveva essere immediatamente dirottato nel ruolo servizi, probabilmente per inabilità al volo. Il sistema di reclutamento e formazione non sembrava neppure in grado di garantire il naturale ricambio di uomini perché nel corso del 1938, a fronte dell'uscita dal servizio di 1.196 ufficiali si era avuto un incremento di appena 903 elementi tra provenienti dall'Accademia aeronautica (171), promossi in servizio permanente effettivo (Spe) (128) e ufficiali di complemento (604) (Ausam, d: s.n.). Analogamente, anche i sottufficiali e la truppa videro un saldo negativo di 699 uomini perché alla fine del 1938 ne erano stati congedati o passati di ruolo 1.811 contro 1.112 nuove acquisizioni (*Ibidem*). Le vacanze dei ruoli servizi e specialisti erano a loro volta di difficile risoluzione perché non vi erano fonti di reclutamento per ufficiali in congedo (Ausam, a: s.n.).

---

L'espansione della R. Aeronautica iniziata nel biennio 1935-36 diede luogo anche a problemi di natura qualitativa. Ai vari enti e ai reparti di volo affluiscono infatti un gran numero di personale di recente nomina che aveva un'incompleta formazione professionale, tanto da costringere le squadriglie a svolgere un'intensa attività pedagogica parallelamente a quella addestrativa. Le unità, già piagate da deficienze di varia natura quali la scarsità di velivoli e parti di ricambio, disponevano come si è visto di un insufficiente numero di uomini in grado di svolgere tutte queste mansioni (Ausam, b: 3-4). Per colmare i vuoti si fece massicciamente ricorso agli ufficiali di complemento, la cui preparazione era però molto più bassa rispetto a quelli di carriera, il cui numero ridotto portò a situazioni nelle quali, durante il 1936, in alcune squadriglie l'unico ufficiale di carriera era il comandante (*Ibidem*).

Alla luce di questi problemi e dei gravosi impegni militari sostenuti dall'aeronautica nel quinquennio che precedette l'entrata dell'Italia nella Seconda guerra mondiale, non ci si deve stupire se i reparti di volo non riuscissero a raggiungere un alto grado di efficienza. Dalle direttive per la fase addestrativa compresa tra il 21 ottobre 1939 e il 31 marzo 1940, si evince ad esempio come nel semestre precedente la situazione delle squadriglie fosse peggiorata a causa dell'afflusso di nuovi piloti inesperti, e che in generale solamente il 70% degli equipaggi era in grado di effettuare missioni di guerra (Ausam, e: 1). Alcuni mesi dopo la situazione era rimasta stazionaria e l'efficienza della linea di volo non accennava a migliorare, tanto che nel diramare le direttive per la 2ª fase addestrativa il sottosegretario e capo di Sm Francesco Pricolo fu costretto a concludere che la 1ª fase non aveva avuto «lo sperato sviluppo e non ha potuto raggiungere le finalità cui miravano le direttive impartite dall'Ufficio di Stato Maggiore [...]» (Acs, a).

Pricolo, il cui arrivo al vertice della forza armata coincise a larghe linee con l'inizio della non belligeranza, dipinse un quadro molto fosco sulla preparazione dell'aeronautica – implicitamente addossando gran parte della responsabilità sul predecessore, generale Giuseppe Valle. Secondo il nuovo capo di Sm alla fine del 1939 sarebbero esistiti circa 5.000 piloti, dei quali però solo 2.000 potevano considerarsi completamente addestrati. La riserva aeronautica, sulla quale si era fatto molto affidamento, si era rivelata una scatola vuota perché buona parte dei piloti in congedo avevano una scarsa preparazione militare e professionale, e di un totale di circa 2.500 fu possibile impiegarne solamente 600 (Pricolo 1971: 150-151). Per far fronte nel minor tempo possibile alle deficienze di personale, furono indetti nuovi concorsi, nello specifico due corsi normali dell'Accademia aeronautica (500 posti); due per ufficiali e sottufficiali piloti (1.000 posti); quattro per

---

specialisti (6.910 posti); due per ufficiali del Genio (175 posti); tre per ufficiali del Commissariato (178 posti); uno per ufficiali medici (50 posti) (Ausam, f: 37-38). Parallelamente, fu aumentata la quantità di velivoli assegnati alle scuole di volo e conseguentemente quello degli istruttori, per trovare i quali fu necessario attingere ai reparti operativi (Santoro, 1957, vol. 1: 151). Quest'ultima era chiaramente una misura emergenziale che non poteva non avere ripercussioni sull'operatività e l'efficienza delle unità di prima linea, che si videro sottrarre validi elementi proprio alla vigilia della guerra. Per il reclutamento del personale specialista furono potenziati i corsi preaeronautici di specializzazione che si svolgevano all'interno delle scuole industriali, dove nel periodo della non belligeranza furono inquadrati 120.000 uomini delle classi 1919-20 e 21 destinati alla leva aeronautica (Ivi: 53). Infine, furono istituiti 266 corsi di istruzione distribuiti fra 96 scuole civili, 94 sedi del Reale Automobile Club Italiano (Raci) e tre stabilimenti di costruzioni aeronautiche ai quali presero parte 10.297 allievi, tra motoristi, montatori, marconisti, elettricisti, fotografi, armieri, autisti e assistenti sanitari) (*Ibidem*).

Tutti questi provvedimenti si rivelarono comunque insufficienti a adeguare il numero del personale alle esigenze della forza armata, che al 10 giugno 1940 scontava una deficienza complessiva di 827 ufficiali naviganti; 137 ufficiali, 3.898 sottufficiali e 3.038 graduati di truppa nel ruolo specialisti e aiuto specialisti; e poco meno di 200 ufficiali suddivisi tra i corpi del Genio, di Commissariato e Sanitario. Particolarmente grave era la carenza di capitani, la cui funzione era fondamentale in pressoché tutti i ruoli dell'aeronautica (*Ibidem*).

### 3.2. *Le deficienze di materiale*

A partire dall'esercizio fiscale 1935-36 la quota del bilancio destinato alle forze armate assegnato annualmente all'aeronautica, fino a quel momento rimasto sempre inferiore a 800 milioni di lire, balzò a 2.4 miliardi, continuando ad incrementare nel quadriennio successivo. Questa maggiore disponibilità di risorse consentì l'avvio di un ambizioso piano di riarmo – il «Programma R» – che prevedeva il raggiungimento di una linea di volo di circa 3.000 velivoli entro il 1938, ma che per una concomitanza di cause non fu possibile completare.

Alcuni di questi problemi furono in parte causati dagli impegni che la R. Aeronautica sostenne prima in Etiopia nel 1935-36 e poi in Spagna dal 1936 al 1939. Infatti, coerentemente con quella che può essere definita una «fascist way of war», l'Italia mussoliniana adottò pratiche da guerra totale in entrambi i conflitti, non lesinando l'impiego di uomini, mezzi e materiale

---

in quantità probabilmente superiore alle reali necessità, investendo enormi somme di denaro (Virtue, 2019: 143-147). Già durante la fase preparatoria per la campagna africana, Giuseppe Valle, sottosegretario e capo di Sm della forza armata dal 1933 al 1939, fece notare come la guerra avrebbe avuto un impatto significativo sulle scorte, che non sarebbe stato possibile reintegrare prima dell'autunno del 1936, e anche il cospicuo incremento del bilancio appena concesso non sarebbe stato del tutto sufficiente a completare il previsto rinnovamento del materiale (Ausam, g: 39-40) (Dominioni, 2019). L'ammodernamento dei reparti di volo era tanto più necessario perché molti dei velivoli erano vecchi di dieci anni e in caso di escalation militare in Mediterraneo con la Gran Bretagna, dovuta alle tensioni causate dall'aggressività italiana in Africa orientale (Aoi), la R. Aeronautica avrebbe potuto disporre in tutto di solo 356 aerei (Ausam, h: 7).

L'impatto che le iniziative militari del Duce ebbero sull'Aeronautica erano del resto già evidenti alla fine del 1936, quando Valle fu costretto ad ammettere che il raggiungimento della prevista linea di 3.000 apparecchi per la primavera del 1938 e il parallelo potenziamento delle infrastrutture, delle scuole e dei servizi, erano stati compromessi dalle necessità dell'Aoi e da quelle del teatro di guerra spagnolo, dove nel novembre del 1936 erano già stati investiti oltre 100 milioni di lire e inviati ingenti quantitativi di aerei, munizionamento, parti di ricambio e materiali vari (Ausam, i: 4-5).

L'aumento delle esportazioni di velivoli avvenuto a partire dal 1935 ebbe anch'esso un ruolo nell'incapacità dell'industria di soddisfare il crescente fabbisogno della R. Aeronautica. Minniti ha giustamente sottolineato i vantaggi derivanti dalla vendita di materiale aeronautico sul mercato estero, che avrebbe permesso la continuità della produzione anche in periodi di scarse ordinazioni da parte del Ministero dell'aeronautica (1981: 45-46). Non si trattava di un aspetto legato tanto al mantenimento della «pace sociale», evitando cioè il licenziamento delle maestranze – problema che comunque veniva tenuto in considerazione –, quanto alla necessità di preservare la capacità produttiva delle industrie in caso di emergenza. Così si esprimeva lo stesso Valle:

È noto [...] come ancora oggi l'unico cliente, in Italia, delle ditte di costruzioni aeronautiche sia esclusivamente lo Stato e come, quindi, la efficienza produttiva delle ditte stesse, senza la possibilità di altri sbocchi, sarebbe strettamente legata alle commesse [...]; commesse che per molteplici inevitabili esigenze è assolutamente impossibile che seguano un ritmo ordinato e costante.  
[...] il gravissimo sforzo che è stato necessario imporre alle ditte costruttrici durante il conflitto ita-lo-etio-pico e nel periodo immediatamente successivo, ha confermato la imprescindibile necessità di mantenere costantemente l'industria aeronautica in un grado di potenzialità produttiva tale da potere in qualsiasi

---

momento rispondere alle esigenze della difesa nazionale [...].

Unico mezzo per conseguire tale risultato [...] questo ministero ha ritenuto fosse quello di potenzia-re fortemente le correnti esportatrici di materiale aeronautico [...] (Acs, b).

Vi erano inoltre vantaggi di natura economica perché le vendite permettevano di ottenere valuta pregiata da poter reinvestire nell'acquisto di materie prime (Minniti, 1981). Questo almeno in teoria, perché un aumento delle esportazioni generava invariabilmente una maggiore richiesta di materiali, con la conseguenza paradossale di dover utilizzare questa valuta per l'acquisto di nuove materie prime necessarie per la costruzione di apparecchi destinati all'estero. Questo avveniva contemporaneamente ad un aumento delle commesse statali dovute al crescente impegno che la R. Aeronautica stava affrontando nel teatro di guerra spagnolo, commesse che però venivano evase con difficoltà dalle ditte, già intasate dalla produzione destinata all'esportazione (Acs, b). Il drenaggio di risorse causato dall'intervento nella guerra civile spagnola fu così consistente che Valle minacciò di «[...] rivedere il proprio atteggiamento al riguardo [delle esportazioni aeronautiche], per evitare appunto che le proprie iniziative, fondate [...] su preminenti ed esclusive ragioni di interesse militare, non tornino, invece a danno della efficienza aeronautica stessa» (Acs, b).

In seguito, in un'analisi sulla preparazione prebellica compiuta nel pieno della Seconda guerra mondiale, venne individuato un nesso causale tra la necessità di provvedere alle esportazioni di aerei e materiale aeronautico, e l'incapacità di reintegrare le scorte e migliorare l'efficienza dei reparti, perché le ditte, la cui capacità produttive venivano definite «piuttosto limitate», erano incapaci di soddisfare contemporaneamente le commesse estere e quelle interne, peraltro accresciute dalla necessità di espandere la forza armata (Ausam, f. 2). Infatti:

In tutto il periodo nel quale l'Aeronautica era impegnata nelle campagne di Etiopia e di Spagna [...] l'industria aeronautica nazionale venne chiamata a lanciare i propri prodotti nei mercati esteri, sia per ragioni di prestigio, sia soprattutto per procurare al Tesoro valuta pregiata ed alle industrie materie prime a noi mancanti.

Dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1938 [...] le esportazioni di apparecchi, motori e rispettive parti di ricambio, e quelle di materiale vario, ammontavano alle seguenti cifre:

Anno	Apparecchi	Motori di riserva	Parti di ricambio e materiale vario ad valorem
1936	146	19	L. 5.899.850

---

1937	219	20	L. 86.430.622
1938	344	191	L. 182.716.231
Totale	709	230	L. 275.046.703

Il materiale esportato dal 1° gennaio 1939 al 10 giugno 1940 risulta dalle seguenti cifre (Ivi, 5):

Anno	Apparecchi	Motori di riserva	Parti di ricambio e materiale vario <u>ad valorem</u>
1939	167	243	151.441.648,41
1940 (fino al 10 giugno)	276	289	226.524.891,35
Totale	443	532	377.966.539,76

La maggior parte di questo materiale era in realtà obsoleto e non è possibile definire con precisione l'effettivo impatto avuto dalle esportazioni sul potenziamento della R. Aeronautica prima della Seconda guerra mondiale. È evidente però che i vertici della forza armata, che peraltro avevano incenti-vato questa politica, all'aumentare delle tensioni internazionali divennero sempre più preoccupati dall'incapacità dell'industria di soddisfare allo stesso tempo le commesse interne e quelle per l'estero (Minniti, 1981: 45-46).

A partire dalla metà degli anni Trenta il potenziamento della forza armata fu comunque più marcato rispetto a tutto il periodo precedente. L'incremento della linea di volo nel quadriennio 1935-1939 fu infatti innegabile, con le squadriglie di prima linea che passarono da 119 a 203 e il numero di velivoli esistenti che aumentò da 1.506 a 2.056 (Ausam, j: s.n., Ausam k: s.n.). Ciononostante, la crescita del numero di aerei non fu proporzionata a quella delle squadriglie. Ad esempio, se consideriamo le 33 squadriglie di caccia terrestri e assalto esistenti nel 1935, esse necessitavano di una forza di prima linea di 297 macchine, mentre per le 60 squadriglie del 1939 ne servivano 534. Sia nel 1935 che quattro anni dopo, la dotazione di velivoli esistenti sembrava almeno superficialmente soddisfare le esigenze, assestandosi rispettivamente su 461 e 550 macchine, ma il quadro cambia se nel computo vengono aggiunti il consumo di aerei dovuto ad incidenti e logorio e i velivoli destinati a formare un'adeguata riserva. Nel 1935 quest'ultima veniva calcolata in 198 aerei mentre il consumo annuo equivaleva ad altri 89 velivoli, perciò le macchine esistenti permettevano in realtà di coprire poco meno dell'80% del fabbisogno. Quattro anni dopo la necessità di aerei, tra consumi e riserve, era salita a 792 unità, quindi



quelle presenti riuscivano a soddisfare solo il 70% degli organici (*Ibidem*). Nel 1939 la situazione era ulteriormente aggravata dal fatto che, probabilmente a causa della scarsità di aerei disponibili, sia le riserve che i consumi erano stati ricalcolati al ribasso, con conseguenze negative in caso di impiego bellico perché l'inevitabile attrito delle operazioni avrebbe rapidamente eroso la forza delle squadriglie (Ausam, k: s.n.).

A differenza di caccia e assalto, altre specialità, come il bombardamento terrestre, erano in condizioni apparentemente migliori, ma va sottolineato che, di nuovo a causa della scarsità di velivoli, la dotazione di macchine era stata decurtata. Infatti, nel 1935 tutte le squadriglie dell'Armata aerea avevano organici di nove aerei di prima linea, tre riserve di reparto e tre di magazzino, mentre nel 1939 le squadriglie da bombardamento terrestre e marittimo armate di velivoli bimotori e trimotori erano state ridotte ad una linea di sei aerei, uno in riserva di reparto e uno in riserva di magazzino (Ausam, j: s.n.; Ausam, k: s.n.). Complessivamente, nell'estate del 1939 i reparti della R. Aeronautica si trovavano sotto organico di circa il 30%, senza peraltro riuscire a colmare una riserva istituzionalmente già molto ridotta (Ausam, k: s.n.).

Valutare la situazione al giugno del 1940 è più complicato, ma si può tentare una stima per quanto riguarda le squadriglie da caccia e da bombardamento dell'Armata aerea dislocate nel Mediterraneo. Le prime, comprendendo anche le specialità dell'assalto e del combattimento, erano in tutto 76, le seconde 100 (Ausam, l: s.n.). Attorno alla metà di giugno erano disponibili 759 tra caccia e assaltatori, a fronte di un fabbisogno di circa un migliaio di macchine tra prima linea e riserve. Come l'anno precedente, la situazione dei reparti da bombardamento era migliore perché per un fabbisogno di circa 800 aerei ve ne erano disponibili più di un migliaio, ma di nuovo bisogna tenere presente che le riserve calcolate per queste unità erano molto contenute.

In termini generali, l'espansione della forza armata ebbe effetti negativi sull'efficienza della forza armata. Nell'ottobre del 1939 vi erano 2.479 aerei nei reparti di prima linea, ma quelli pronti all'impiego erano 1.525, cioè il 61% di quelli esistenti. E la situazione era ancora più grave se si considerano solamente i velivoli moderni, dei quali ve ne erano operativi poco più di 600 su un totale di meno di un migliaio (Ausam, m: s.n.). Nel giugno dell'anno successivo, in concomitanza con la dichiarazione di guerra, il quadro era migliorato solo marginalmente, nonostante gli sforzi profusi da Pricolo. A fronte di 3.316 aerei disponibili quelli ragionevolmente moderni erano 1.553, dei quali appena 800 erano operativi (il 24% del totale, percentuale che cresce a circa il 50% solo se si considerano anche i velivoli obsoleti immediatamente impieghiabili in azioni di guerra) (Santoro, 1957,

---

vol 1: 88). In termini assoluti il numero dei velivoli tecnologicamente al passo con i tempi era quindi significativamente aumentato rispetto all'ottobre precedente, ma l'efficienza media era addirittura calata. Inoltre, l'incremento numerico va comunque inserito in una prospettiva più ampia perché sempre secondo Santoro, la R. Aeronautica aveva bisogno di 7.200 velivoli per il 1940, ma la produzione, pur raddoppiando rispetto all'anno precedente, si attestò attorno ai 3.300 (Ivi: 61).

Peraltro, la relativa inefficienza della linea di volo era solo uno dei problemi che affliggevano la capacità bellica complessiva della R. Aeronautica. Ancora alla fine del 1939 la situazione logistica e dei servizi rimaneva infatti severa, essendo stata aggravata dalla recente occupazione dell'Albania (aprile 1939) che imponeva l'organizzazione aeronautica dei territori recentemente acquisiti (Ausam, n: 2-3). La costituzione dei campi base e dei centri di affluenza, fondamentali per la mobilitazione aeronautica, era in forte ritardo perché mancava la maggior parte dei magazzini e delle autorimesse, e quelli esistenti avevano gravi problemi di funzionamento a causa della carenza di personale. In caso di mobilitazione le scorte e gli autoveicoli erano del tutto insufficienti al fabbisogno e altrettanto seria era la situazione dei carburanti – specie quelli avio –, tanto che per l'addestramento doveva essere utilizzato quello accantonato. Nonostante il considerevole aumento dei bilanci nel triennio precedente, questi problemi venivano principalmente addebitati alla carenza di risorse economiche, e per risolverli si chiedeva uno stanziamento aggiuntivo di almeno 350 milioni di lire per l'esercizio 1939-40 (*Ibidem*).

### 3.3. *La dottrina*

Durante gli anni Venti la R. Aeronautica era riuscita a sintetizzare una prima embrionale dottrina operativa all'interno dei manuali della serie «Ad» (addestramento) e in quello denominato A. 52 S. «Direttive per l'impiego coordinato delle unità dell'Armata Aerea» (Ausam: o). I primi, i più importanti dei quali erano relativi all'impiego dei reparti da caccia e da bombardamento, contenevano concetti di impiego equilibrati, che bilanciavano le esigenze di autonomia della neocostituita aeronautica con la necessità di cooperazione con le altre due forze armate. I manuali, infatti, prevedevano sia un impiego indipendente delle forze aeree, compresa la possibilità di compiere azioni di bombardamento strategico a lungo raggio, sia il supporto alla battaglia terrestre. Le «Direttive» del 1929 rispecchiavano invece maggiormente il nuovo corso dell'aeronautica inaugurato dalla gestione di Italo Balbo, che rimase alla guida dell'istituzione per sette anni, dal 1926 al 1933. Questi appoggiava maggiormente – anche se non

---

integralmente – le idee del noto teorico del potere aereo Giulio Douhet, il cui pensiero privilegiava un utilizzo indipendente dell'arma aerea in funzione contro-città, così da colpire i centri vitali del nemico e provocarne la resa (Botti, Cermelli, 1989: 303-357). Le «Direttive», perciò, a differenza dei manuali del 1925, erano maggiormente sbilanciate in favore di questo tipo di impiego, e trascuravano invece la cooperazione interforze. Nonostante questi limiti però, la A. 52 S. era un manuale moderno, che garantiva un'adeguata flessibilità ai comandi inferiori e dedicava un congruo spazio alla caccia.

Dopo la formulazione di questi embrionali principi dottrinali, la cui definizione fu stimolata anche dal fertile dibattito culturale sulla teoria e la pratica della guerra aerea che caratterizzò gli anni Venti, nel decennio successivo ci fu un vero e proprio ristagno intellettuale e dottrinale. Ciò è quantomeno sorprendente perché la R. Aeronautica fu impegnata nelle guerre di Etiopia e Spagna, dalle quali sarebbe stato possibile ricavare lezioni utili per perfezionare i principi di impiego. Già dai combattimenti sostenuti in Aoi era stato possibile ricavare alcuni insegnamenti, quali l'importanza della cooperazione interforze, i lunghi tempi di messa a punto di nuovi velivoli e l'impatto della logistica – sulla quale influivano anche i fattori ambientali e climatici – sulle operazioni (Longo, 2005: 463). Il teatro spagnolo si dimostrò un laboratorio più realistico per testare armi, procedure e dottrine rispetto a quello etiopico, ma diversamente dall'aviazione tedesca, anch'essa impiegata in appoggio ai nazionalisti, non riuscì a mettere a frutto gli insegnamenti acquisiti (Corum, 1995).

L'intervento italiano a fianco dei nazionalisti spagnoli vide un consistente impegno da parte dell'aeronautica, che nel corso della guerra impiegò più di 700 aerei (Grassia, 2009: 15), i quali a differenza dell'Etiopia dovettero affrontare una rilevante opposizione nella forma dell'aviazione repubblicana. In Spagna l'aviazione venne impiegata in una vasta gamma di ruoli che andavano dall'appoggio tattico alle truppe di terra al bombardamento terroristico delle città, e lo Stato Maggiore della R. Aeronautica fece effettivamente dei tentativi di analizzare le esperienze acquisite durante il conflitto, ad esempio diramando – alla fine del 1937 – un questionario indirizzato ai comandanti di gruppo e squadriglia nel quale si richiedeva di rispondere ad una lunga serie di domande sull'impiego tattico e operativo dei propri reparti, sulla qualità del materiale di volo e sull'addestramento del personale (Ausam, p). Per quanto le risposte non fossero sempre soddisfacenti, i questionari fornirono alcuni utili indizi riguardo a problemi che sarebbero riemersi durante la Seconda guerra mondiale, come l'incapacità da parte di ordigni di piccolo calibro di causare danni irreparabili al naviglio di superficie o le difficoltà incontrate nella navigazione

---

notturna.

Al termine dell'anno successivo, e a pochi mesi dalla fine della guerra, ai questionari fecero seguito alcune ispezioni di alti ufficiali, inviati in Spagna per analizzare l'impiego e l'efficienza dell'Aviazione Legionaria. Delle varie relazioni redatte in seguito a queste visite, due meritano di essere analizzate perché da esse traspare la vera questione che stava a cuore dei vertici della forza armata.

In quella scritta dal generale Felice Porro, l'ufficiale riteneva che i reparti aerei fossero stati eccessivamente piegati alle esigenze delle forze di terra, uso che era «antieconomico, antirazionale, pericoloso e in aperto contrasto con le nostre dottrine di guerra aerea» (Acs, c). A suo avviso sarebbe stato molto più razionale utilizzare le forze aeree in azioni autonome sui porti o sul traffico marittimo (Acs, c). L'altra relazione è a firma di Francesco Pricolo, che, come il suo collega, sollevava il problema dell'eccessiva dipendenza dell'arma aerea nei confronti dell'esercito, esprimendo anch'egli la sua preferenza verso un impiego indipendente. Quest'ultimo avrebbe dovuto declinarsi soprattutto sul bombardamento dei centri nevralgici del nemico. Infatti, secondo il generale «l'arma efficace delle flotte aeree è il terrore [...]. Bisogna immediatamente gettare il terrore tra le popolazioni avversarie, distruggendo volta a volta le città, i centri, ogni fonte di vita, per sottoporlo ad un incubo costante che le costringa alla resa» (Acs d). Pricolo criticava anche gli scarsi risultati ottenuti dall'aviazione quando impiegata in ruoli per la quale secondo lui non era adatta, nella fattispecie l'appoggio diretto sul campo di battaglia. Si tratta di una considerazione non necessariamente inesatta, perché obiettivi puntiformi come trinceramenti e postazioni fortificate erano effettivamente molto difficili da colpire da parte dei velivoli da bombardamento. Pricolo però, piuttosto sorprendentemente, non riteneva utile la sperimentazione di nuove forme di attacco, la fabbricazione di aerei più adatti a questo ruolo, e lo sviluppo di procedure adeguate all'appoggio tattico. Al contrario, egli riteneva che si dovesse evitare di «creare [nuovi] compiti artificiali o di scarso rendimento», riferendosi appunto alle operazioni di aerocooperazione (Acs d).

Ciò che stava a cuore ai due generali sembrava essere la questione dell'autonomia operativa dei reparti aerei. Sia Porro che Pricolo erano stati molto critici riguardo all'esperienza spagnola – e implicitamente a quella precedente in Etiopia – perché a loro avviso all'aviazione non era stata garantita una sufficiente libertà di condotta, rendendo lo status istituzionale paritario della R. Aeronautica con le altre due forze armate puramente nominale. L'opinione di Pricolo in particolare era coerente con le idee riguardo l'impiego dell'arma aerea che aveva portato avanti per tutti gli anni Trenta. Nel 1934 e nel 1937 il futuro capo di Sm aveva comandato le forze

---

aeree impiegate in due grandi esercitazioni compiute in collaborazione con le forze terrestri, al termine di ognuna delle quali Pricolo stilò un rapporto sui risultati ottenuti dai reparti. In quello relativo all'esercitazione del 1934, il generale criticò l'intervento dell'aviazione in supporto all'esercito, che secondo lui poteva essere utile solamente in circostanze molto particolari quasi irrealizzabili (Ausam, q: 28-36). Invece, valutando le esercitazioni del 1937, Pricolo rivide parzialmente le sue precedenti conclusioni, ammettendo l'efficacia del supporto tattico ravvicinato, ma non mancando di criticare l'uso che i comandi terrestri avevano fatto dell'aviazione. Per migliorare l'efficacia del supporto aereo, il generale riteneva che in futuro all'aviazione dovesse essere garantita completa discrezione riguardo alla scelta dei bersagli da attaccare (Ausam r: 23-27). Anche in questa relazione emerge perciò prepotentemente la questione relativa all'autonomia operativa dei reparti aerei – in questo caso declinata in relazione alla cooperazione interforze –, una preoccupazione che, come si è visto, Pricolo avrebbe sollevato nuovamente l'anno successivo in seguito alla sua ispezione nel teatro di guerra spagnolo.

### 3.4. *Impiego e pianificazione*

La preferenza rivolta verso l'utilizzo indipendente dell'arma aerea trova riscontro anche nell'ultimo piano operativo redatto dall'aeronautica prima della Seconda guerra mondiale, il Piano di radunata (Pr) 12. Quest'ultimo, per quanto completato fra il 1938 e il 1940 in previsione di un conflitto mediterraneo combattuto contro le forze congiunte franco-britanniche, privilegiava chiaramente le azioni strategiche compiute sul suolo francese. La rinuncia a sviluppare aerei e procedure adatte ad un utilizzo interforze e la fiducia nel bombardamento orizzontale in quota rendevano infatti la Francia continentale l'unico territorio raggiungibile dai reparti aerei basati in Italia che avesse al suo interno quella tipologia di bersagli adatti a quest'ultima tipologia di impiego.

Il Pr 12, pur avendo alcuni punti di forza, tra cui aver correttamente posto l'enfasi sulla necessità di conquistare la superiorità aerea e sul non disperdere le forze su un numero eccessivo di obiettivi, aveva limiti evidenti. Innanzi tutto, visto il numero ridotto di velivoli moderni disponibili, è lecito dubitare della fattibilità di molte delle azioni previste dal piano, comprese quelle difensive, che erano rese oltremodo difficoltose dalla geografia stessa della penisola e dalla conseguente vulnerabilità di molte aeree del paese all'offesa aerea, comprese le città del triangolo industriale. Il problema principale fu però causato dalle caratteristiche assunte fin da subito dal conflitto mediterraneo (Hammond, 2020: 257). La prematura sconfitta

---

della Francia in seguito all'offensiva tedesca della primavera del 1940 ebbe infatti il paradossale risvolto di eliminare i principali obiettivi previsti dal Pr 12, mentre allo stesso tempo la mancata resa della Gran Bretagna imponeva all'arma aerea italiana un impiego più strettamente «contro-forze», cioè un utilizzo quasi completamente circoscritto al supporto delle operazioni della marina e dell'esercito, compito per il quali non era adatta. Le conseguenze di questo cambio di ruolo furono immediatamente evidenti

Nella guerra navale, il coordinamento con la Regia Marina si rivelò completamente inefficiente e la tecnica del bombardamento orizzontale pressoché inutile contro bersagli puntiformi e manovrieri quali le navi di superficie, fossero anche le relativamente lente e grandi navi da battaglia. Le prestazioni dei reparti aerei durante la battaglia di Punta Stilo (9 luglio) e Capo Teulada (27-28 novembre) furono deludenti sotto ogni aspetto e i problemi continuarono nei mesi successivi, giocando un ruolo anche nel disastroso scontro di Capo Matapan (27-29 marzo 1941), dove la Regia Marina subì la perdita di tre incrociatori pesanti, due cacciatorpediniere, il danneggiamento di una nave da battaglia e la morte di più di 2.000 marinai (Mattesini, 2001: 95-99; 106-113, 2000: 163-169, 1998: 69-74).

La cooperazione aereo terrestre si rivelò parimenti inefficiente. Durante la campagna di Grecia (ottobre 1940 – aprile 1941), l'inefficacia delle azioni aeree a supporto delle truppe sorprese gli stessi comandi, anche perché l'aviazione italiana mantenne sempre la superiorità aerea. Quello che mancava era, infatti, un vero e proprio coordinamento tra le due forze armate, oltre a procedure di impiego che semplicemente non erano state sanzionate. Si verificò quindi un vero e proprio scollamento tra il supporto richiesto dall'esercito e ciò che effettivamente l'aviazione, stante l'assenza di una dottrina per l'appoggio tattico, di materiali e di reparti addestrati allo scopo, era in grado di fare (Montanari, 1999: 212-218). Montanari evidenzia come l'intervento dell'aeronautica avesse un carattere autonomo, attaccando obiettivi che «essa giudicava potessero essere utili alle forze terrestri». Si trattava di un tipo di impiego a supporto delle truppe di terra in linea con quanto espresso da Pricolo al termine delle già citate esercitazioni con l'esercito del 1937, a dimostrazione dell'influenza che quest'ultimo ebbe sull'aeronautica nel periodo prebellico e che continuava naturalmente ad avere come capo di Sm (Ivi, 215-216). In Africa settentrionale, nel corso della prima offensiva terrestre britannica (Operazione Compass, dicembre 1940 – febbraio 1941), la cooperazione aereo terrestre ebbe problemi simili, con l'aggravante che la 5ª Squadra Aerea dislocata nello scacchiere non riuscì neppure ad ottenere la superiorità aerea. Qui il supporto tattico, grazie al terreno più aperto, avrebbe potuto essere più efficace, ma il contrasto aereo britannico, l'assenza di procedure adeguate all'aerocooperazione e

---

l'obsolescenza dei mezzi lo resero del tutto inadeguato (Montanari, 1990: 238-239).

D'altro canto, accusare *tout court* l'aeronautica di essere la principale responsabile dell'incapacità di compiere operazioni combinate sarebbe ingiusto perché tutta la pianificazione operativa italiana scontava difetti intrinseci. Per tutto il periodo fra le due guerre non vi fu mai una vera e propria strategia comune che assegnasse alle tre forze armate compiti chiari e definiti all'interno di una cornice interforze. Questo inevitabilmente non faceva che esasperare i già tesi rapporti che intercorrevano fra esercito, marina e aeronautica, che peraltro non erano certo un unicum nel panorama militare internazionale. Però, rispetto ad altri paesi belligeranti, in Italia le forze armate non furono in grado di correggere completamente i problemi di coordinamento (Botti, 1988: 189). Questo è evidente dai piani di radunata, che con pochissime eccezioni – ad esempio il «Piano B» del 1935-36 (Pieri, 2020: 144-146) – non erano congiunti, bensì venivano ideati in autonomia dalle singole forze armate. Già a livello di pianificazione veniva così a mancare quella *jointery* – termine in uso nel mondo militare anglosassone che definisce la capacità di cooperazione interforze – che nella Seconda guerra mondiale, e in modo particolare nel teatro del Mediterraneo, si sarebbe rivelata fondamentale per l'esecuzione delle operazioni. Inoltre, i piani di radunata erano concepiti quasi esclusivamente in funzione dell'organizzazione del dispiegamento del dispositivo militare lungo i confini, delineando solamente le operazioni iniziali, che nel caso dell'aeronautica avevano spesso il solo scopo di rallentare la mobilitazione avversaria in modo da favorire il completamento della propria (Minniti, 2000: 162). Una tipologia di pianificazione di così corto respiro non forniva – né avrebbe potuto – indicazioni precise su come condurre e portare a compimento con successo una campagna, tantomeno una che richiedesse una stretta cooperazione interforze.

#### **4. CONCLUSIONI: UNO STRUMENTO DIFETTOSO**

Alla vigilia dell'ingresso dell'Italia nella Seconda guerra mondiale la R. Aeronautica come istituzione era attraversata da numerosi problemi che, in parte cronici per tutto il periodo interbellico, erano stati aggravati dall'espansione iniziata a partire dal 1935. Il personale era carente sotto il profilo quantitativo e probabilmente vi erano serie deficienze di ordine qualitativo nella formazione e nell'addestramento, anche se la mancanza di studi rende difficile giungere a conclusioni definitive. I problemi inerenti al materiale sono più semplici da analizzare: Il 10 giugno 1940 i reparti di volo dell'aeronautica erano numericamente insufficienti, specie

---

se si considerano solamente gli aerei ragionevolmente moderni, i quali peraltro erano generalmente inferiori alle migliori macchine in dotazione sia agli avversari che agli alleati. La riserva in particolare era molto ridotta, fattore che condizionava fortemente la capacità di sostenere a lungo le operazioni, e che è ancora più grave alla luce dei limiti dell'industria nazionale. E infatti, l'incapacità dell'industria italiana di fornire un quantitativo adeguato di velivoli validi nel periodo precedente alla guerra sarebbe rimasta tale anche durante il conflitto, quando il divario con le altre forze aeree si sarebbe progressivamente allargato a causa dell'aumento della produttività delle industrie aeronautiche alleate.

Queste deficienze erano ulteriormente aggravate dalla carenza di personale di volo e di terra, che già prima della guerra influiva sull'effettiva operatività dei reparti. Ad esempio, nell'inverno del 1937-38 la 4ª Brigata da bombardamento aveva in media solo due o tre equipaggi per squadriglia pronti all'impiego bellico (Acs, e). Stante la scarsità di studi, non è facile giudicare l'efficienza dei reparti durante la guerra, ma una fonte autorevole rileva come nel dicembre del 1940 solamente il 60 % dei caccia e dei bombardieri fossero operativi, una proporzione che potrebbe addirittura essere inferiore (Gooch, 2020: 166).

A questi limiti si aggiungevano quelli relativi alla pianificazione e alla dottrina, i quali fra loro erano strettamente interconnessi. Dalla documentazione relativa al Pr 12 si evince come lo Stato Maggiore individuasse per l'arma aerea un impiego soprattutto indipendente, che si traduceva nell'enfasi verso i bersagli siti in territorio francese. Si trattava di un piano la cui vocazione era chiaramente continentale e che metteva del tutto in secondo piano le operazioni combinate, nonostante concettualmente il Pr 12 fosse nato proprio in previsione di una guerra mediterranea che, in virtù dei possedimenti imperiali franco-britannici, avrebbe inevitabilmente assunto una connotazione aeronavale. Del resto, durante gli anni Trenta la rinuncia ad aggiornare o affinare la dottrina di impiego elaborata nel decennio precedente, nonostante le esperienze accumulate in Etiopia e Spagna, rese probabilmente obbligata la scelta degli obiettivi del Pr 12. La fiducia nel bombardamento orizzontale in quota, la trascuratezza con la quale erano considerate alcune specialità più adatte all'aerocooperazione – come l'assalto – e la conseguente mancanza di procedure adatte a quest'ultimo impiego, rendevano complicato, all'atto pratico, programmare e mettere in atto missioni che non fossero quelle contro bersagli fissi di grandi dimensioni come complessi industriali e centri urbani.

Le prestazioni dei reparti aerei italiani durante la Seconda guerra mondiale furono, come si è accennato, ben poco soddisfacenti, e inferiori anche a quanto prospettato dagli analisti militari stranieri (Werner, 1939:

---



251-252; Kennedy, 1992: 40-41; 52-53; Pratt, 2008: 108-113). Alla luce dei problemi che affliggevano l'istituzione alla fine degli anni Trenta, ciò non deve sorprendere. Brian Sullivan ha correttamente concluso che «la sconfitta della R. Aeronautica scaturì direttamente da un'incoerente dottrina bellica, dall'incapacità dell'industria aeronautica di adottare tecniche di produzione di massa, e dall'arretratezza tecnologica italiana» (2006: 169-170). Probabilmente, un'indagine più approfondita sul personale, sia a livello quantitativo che qualitativo, mostrerebbe un quadro a tinte ancora più fosche di quello dipinto dallo storico americano. È perciò in questa direzione che si intravedono le prospettive di ricerca più interessanti per una storia istituzionale della forza aerea italiana nel periodo interbellico.

### **RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI**

Fonti archivistiche

Archivio Centrale dello Stato (ACS)

- A: fondo Ministero dell'Aeronautica (Ma), Gabinetto (Gab), 1940, b. 92, fasc. Direttive addestramento
- B: Ma, Gab, 1937, b. 74, fasc. Esportazioni aeromobili, Valle al Sottosegretariato di Stato per gli scambi e le valute, 10 novembre 1937, pp. 2-3.
- C: fondo Ma, Gab, 1938, b. 99, fasc. Missione in OMS di Porro, ins. Relazione Porro.
- D: fondo Ma, Gab, 1938, b. 99, fasc. Missione in OMS di Pricolo, ins. Relazione Pricolo.
- E: Ma, Gab, 1938, b. 25, fasc. Efficienza reparti aerei, Relazione Pinna, 22 dicembre 1937, pp. 3-4.

AUSAM

- A: fondo Bilanci della Regia Aeronautica (Bil), b. 10, fasc. 61, ins. Relazione sullo stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1939-40, 4° - Personale – fabbisogno di mobilitazione.
  - B: fondo 1° Reparto operazioni (Rep. Op), serie 1ª Divisione operazioni, b. 2, fasc. Generico varie, Relazione Fernando Silvestri, 19 ottobre 1936.
  - C: fondo Relazioni (Rel), c. 7, Relazione per il Capo di SMG, 1° semestre
-

1939.

- D: Bil, b. 10, ins. Relazione sullo stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1939-40 fasc. 61 4° - Personale – Media annuale delle diminuzioni e degli aumenti del personale aeronavigante e loro presumibili cause.
- E: fondo 2° Reparto ordinamento (Rep. Ord.), serie 1<sup>a</sup> Divisione ordinamento, b. 14, fasc. 23, ins. Direttive addestramento anno XVIII – I fase, 28 ottobre 1939.
- F: Rel, c. 3, ins. Il periodo della non belligeranza – Il potenziamento dell'aeronautica in previsione del conflitto, s.d.
- G: fondo Superaereo (Sup), Op-1, fasc. 2, Verbale della riunione del Capo di Smg, 5 febbraio 1935, p. 5.
- H: Sup Op-1, fasc. 2, Verbale della riunione del Capo di Smg, 13 agosto 1935.
- I: Sup, Op-1, fasc. 2, Verbale della riunione del Capo di Smg, 5 novembre 1936.
- J: Rel c. 6, Relazione per il Capo di Smg, 1° semestre 1935 e c. 7, Relazione per il Capo di Smg, 1° semestre 1939.
- K: Rel, c. 7, Relazione per il Capo di SMG, 1° semestre 1939.
- L: fondi non inventariati (Ni), b. Pricolo, fasc. Vari, s. fasc. 12, ins. Situazione aeromobili al 15 giugno 1940.
- M: Ni, b. Pricolo, fasc. Vari, s. fasc. 12, ins. Situazione aeromobili al 31 ottobre 1939.
- N: Bil, b. 10, fasc. 61, Relazione sullo stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1939-40, servizi.
- O: fondo Istruzioni, direttive, regolamenti (Is), b. 10, A. 52 S. – Direttive per l'impiego coordinato delle unità dell'Armata Aerea.
- P: fondo Operazione Militare Spagna (Oms), b. 87, fasc. 3, sottofascicoli (s. fasc) questionari.
- Q: fondo Esercitazioni (Es), b. 8, fasc. Partecipazione della Regia Aeronautica alle Grandi esercitazioni terrestri, agosto 1934, ins. Relazione.
- R: Es, b. 9, fasc. Relazione manovre, ins. Relazione.

#### Fonti secondarie

- ALEGI, G. (2005). L'addestramento nella Regia Aeronautica. *Storia Militare*. 141: 4-18.
- APOSTOLO, G., CURAMI, A. (1985). The Italian Air Force from 1919 to 1923. In AA. VV. *Colloque international. Adaptation de l'arme aérienne aux conflits contemporains et processus d'indépendance des armées de l'Air des origines a la fin de la Seconde Guerre mondiale*
-

- (*atti del convegno, Parigi, 4 – 7 settembre 1984*) (pp. 257-268). Paris: Foundation pour les études de défense nationale.
- BALESTRA, G. (1993a). L'industria aeronautica italiana in Spagna. 1936-1938. (Parte prima). *Spagna Contemporanea*. 2(3): 67-100.
- BALESTRA, G. (1993b). L'industria aeronautica italiana in Spagna. 1939-1943. (Parte seconda). *Spagna Contemporanea*. 2(4): 109-125.
- BOTTI, F. (1988). Strategia "continentale" e strategia "mediterranea" nel pensiero militare aeronautico italiano tra le due guerre mondiali. In A. Gentile e A. Pelliccia (a cura di), *La figura e l'opera di Giulio Douhet (atti del convegno, Caserta-Pozzuoli, 12-14 aprile 1987)* (pp. 185-201). Napoli: Società di storia patria di Terra di Lavoro.
- BOTTI, F., CERMELLI, M. (1989). *La teoria della guerra aerea in Italia dalle origini alla Seconda guerra mondiale (1884-1939)*. Roma: USAM.
- CEVA, L. (2004). L'aeronautica nella guerra civile spagnola (pp. 337-376). In P. Ferrari (a cura di). *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*. Milano: FrancoAngeli.
- CEVA, L. (1983). Lo sviluppo degli aerei militari in Italia (1938-1940). *Il Risorgimento*. 36(1): 25-45.
- COLLOTTI, E. (2000). *Fascismo e politica di potenza. Politica estera 1922-1939*. Milano: La Nuova Italia.
- CORUM, J. (1995). The Luftwaffe and The Coalition Air War in Spain, 1936-1939. *Journal of Strategic Studies*. 18(1): 68-90.
- CURAMI, A. (1988). Differenze e coincidenze nella professionalità delle tre forze armate: l'aeronautica militare. In G. Caforio, P. Del Negro. *Ufficiali e società. Interpretazione e modelli*. Milano: FrancoAngeli.
- CURAMI, A. (1992). Piani e progetti dell'aeronautica italiana 1939-1943. Stato maggiore e industrie. *Italia Contemporanea*. 187: 243-261.
- CURAMI, A., APOSTOLO, G. (1985). The Italian Aviation from 1923 to 1933 (pp. 269-280). In AA. VV. *Colloque international. Adaptation de l'arme aérienne aux conflits contemporains et processus d'indépendance des armées de l'Air des origines a la fin de la Seconde Guerre mondiale (atti del convegno, Parigi, 4 – 7 settembre 1984)*.
- DI MARTINO, B. (2014). L'organizzazione manutentiva della Regia Aeronautica. *Rivista Aeronautica*, 5: 96-103.
- DI NOLFO, E. (1985). Mussolini e la decisione italiana di entrare nella Seconda guerra mondiale (pp. 19-38). In E. Di Nolfo, R. H. Rainero, B. Verghezzi (a cura di). *L'Italia e la politica di potenza in Europa (1938-40)*. Milano: Marzorati Editore.
- DOMINIONI, M. (2019). *Lo sfascio dell'impero. Gli italiani in Etiopia, 1936-1941*. Roma-Bari: Laterza.
-

- 
- EHLERS, JR., R.S. (2015). *The Mediterranean Air War: Airpower and Allied Victory in World War II*. Lawrence, Kansas: University Press of Kansas.
- GANGI, G. (2001). Alla ricerca di una dottrina. Le manovre della Regia Aeronautica dal 1927 al 1933. *Società italiana di storia militare. Quaderno 1998*. Napoli: Edizioni scientifiche italiane.
- GARELLO, G. (2005). Piloti e personale di volo, simboli di un'età nuova (1923-1943) (pp. 155-182). In M. Ferrari (a cura di). *Le ali del ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945. Bilanci storiografici e prospettive di giudizio*. Milano: FrancoAngeli.
- GENTILLI, R. (1992). *Guerra aerea sull'Etiopia 1935-1939*. Firenze: Edizioni Aeronautiche Italiane.
- GENTILLI, R. (2007). I gas di Mussolini. Il fascismo e la guerra d'Etiopia (pp. 135-146). In A. Del Boca. *La storiografia aeronautica e il problema dei gas*. Roma: Editori Riuniti.
- GENTILLI, R. (2004). L'aeronautica in Libia e in Etiopia. In P. Ferrari (a cura di). *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*. Milano: FrancoAngeli.
- GOOCH, J. (2007). *Mussolini e i suoi generali: forze armate e politica estera fascista 1922-1940*. Gorizia: LEG, 2011.
- GOOCH, J. (2020). *Mussolini's War: Fascist Italy from Triumph to Collapse, 1935-1943*. London-New York: Allen Lane.
- GRASSIA, E. (2011a). «Aviazione Legionaria»: il comando strategico-politico e tecnico-militare delle forze aeree italiane impiegate nel conflitto civile spagnolo. *Diacronie*, 7(3).
- GRASSIA, E. (2011b). Barcellona, 17 e 18 marzo 1938. *Diacronie*, 7(3).
- GRASSIA, E. (2009). *L'aviazione legionaria da bombardamento. Spagna 1936-1939. Iniziare da stanotte azione violenta su Barcellona*. Roma: IBN.
- HAMMOND, R. (2020). *Strangling the Axis: The Fight for Control of the Mediterranean during the Second World War*. Cambridge: Cambridge University Press.
- HIPPLER, T. (2013). *Bombing the People: Giulio Douhet and the Formulation of Air Power Strategy, 1884-1939*. Cambridge: Cambridge University Press.
- KENNEDY, P. (1992). British "Net Assessment" and the Coming of the Second World War (pp. 19-59). In W. Murray e A. R. Millett (a cura di). *Calculations: Net Assessment and the Coming of World War II*. New York: The Free Press.
- KNOX, M. (2000). *Common Destiny: Dictatorship, Foreign Policy, and War in Fascist Italy and Nazi Germany*. Cambridge: Cambridge
-

- University Press.
- KNOX, M. (2010). The Italian Armed Forces, 1940-3 (pp. 136-179). In A. R. Millett e W. Murray (a cura di). *Military Effectiveness. Vol. 3 - The Second World War*. Cambridge: Cambridge University Press.
- LEHMANN, E. (2010). *Le ali del potere: la propaganda aeronautica nell'Italia fascista*. Torino: UTET.
- LEHMANN, E. (2013). *La guerra dell'aria: Giulio Douhet, stratega impolitico*. Bologna: il Mulino.
- LONGO, L.M. (2005). *La campagna italo-etioptica (1935-1936), 2 tomi*. Roma: USSME.
- MALLET, R. (2003). *Mussolini and the Origins of the Second World War, 1933-1940*. New York: Palgrave Macmillan.
- MATTESINI, F. (1998). *L'operazione «Gaudo» e lo scontro notturno di Matapan*. Roma: USMM.
- MATTESINI, F. (2000). *La battaglia di Capo Teulada (27-28 novembre 1940)*. Roma: USMM.
- MATTESINI, F. (2001). *La battaglia di Punta Stilo*. 2° ed. Roma: USMM.
- MINNITI, F. (1981a). La politica industriale del Ministero dell'Aeronautica. Mercato, pianificazione, sviluppo (1935-1943). Parte prima. *Storia Contemporanea*, 1: 5-55.
- MINNITI, F. (1981b) La politica industriale del Ministero dell'Aeronautica. Mercato, pianificazione, sviluppo (1935-1943). Parte seconda. *Storia Contemporanea*, 2: 271-312.
- MINNITI, F. (2000). *Fino alla guerra: strategie e conflitto nella politica di potenza di Mussolini: 1923-1940*. Napoli: Edizioni scientifiche italiane.
- MINNITI, F. (2004). La realtà di un mito: l'industria aeronautica durante il fascismo (pp. 43-68). In P. Ferrari (a cura di). *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*. Milano: FrancoAngeli.
- MONTANARI, M. (1990). *Le operazioni in Africa settentrionale. Vol. 1-Sidi El Barrani (giugno 1940-febbraio 1941)*. Roma: USSME.
- MONTANARI, M. (2007). *Politica e strategia in cento anni di guerre italiane. Vol. 3, Il periodo fascista - Tomo secondo - La Seconda guerra mondiale*. Roma: USSME.
- MONTANARI, M. (1999). *L'esercito italiano nella campagna di Grecia*. Roma: USSME.
- PELLICCIA, A. (1985). *Il periodo epico dell'aeronautica (1923-1933): profilo biografico del maresciallo dell'aria Italo Balbo*. Roma: Veant.
- PELLICCIA, A. (1992). *La regia aeronautica: dalle origini alla Seconda guerra mondiale, 1923-1943*. Gaeta: Stabilimento grafico militare.
-

- PIERI, J. (2020). *Verso la guerra: la pianificazione operativa della Regia Aeronautica 1935-1940* (pp. 143-154). In E. Dundovich (a cura di). *Partecipazione, conflitti e sicurezza. Mutamento e dinamiche evolutive dagli anni Cinquanta ad oggi*. Pisa: Pisa University Press.
- PRATT, L. R. (2008). *East of Malta West of Suez: Britain's Mediterranean Crisis 1936-1939*. Cambridge: Cambridge University Press.
- PRICOLO, F. (1971). *La Regia aeronautica nella Seconda guerra mondiale: novembre 1939-novembre 1941*. Milano: Longanesi.
- ROCHAT, G. (1979). *Italo Balbo. Aviatore e ministro dell'aeronautica, 1926-1933*. Ferrara: Italo Bovolenta.
- ROCHAT, G. (1990) L'aeronautica italiana nella guerra d'Etiopia. *Studi Piacentini*. 7: 97-124.
- ROCHAT, G. (2004). La Seconda guerra mondiale: un bilancio complessivo (pp. 433-441). In P. Ferrari (a cura di). *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*. Milano: FrancoAngeli.
- SALERNO, R. M. (2002). *Vital Crossroads: Mediterranean Origins of the Second World War, 1935-1940*. Ithaca, New York: Cornell University Press.
- SANTORO, G. (1957). *L' aeronautica italiana nella Seconda guerra mondiale*. 2 voll. Roma: Edizioni Esse.
- SEGRÈ, C. G. (1990). *Italo Balbo: A Fascist Life*. Berkeley, California. University of California Press.
- STRANG, G. B. (2003). *On the Fiery March: Mussolini Prepares for War*. Westport, Connecticut - London: Praeger.
- STRANG, G. B. (2013). *Collision of Empires: Italy's Invasion of Ethiopia and its International Impact*. Farnham - Burlington, Vermont: Ashgate Publishing Limited.
- SULLIVAN, B. R. (2006). *Downfall of the Regia Aeronautica, 1933-1943*. In R. Higham, S. J. Harris (a cura di). *Why Air Forces Fail. The Anatomy of Defeat*. Lexington, Kentucky: University Press of Kentucky.
- SULLIVAN, B. R. (2010). The Italian Armed Forces, 1918-40 (pp. 169-217). In A. R. Millett e W. Murray (ed.) *Military Effectiveness. Vol. 2 - The Interwar Period*. Cambridge: Cambridge University Press.
- VIRTUE, N. G. (2019), Technology and Terror in Fascist Italy's Counter-insurgency Operations: Ethiopia and Yugoslavia (pp. 143-168). In M. Alonso, A. Kramer, J. Rodrigo (ed.). *Fascist Warfare, 1922-1945: Aggression, Occupation, Annihilation*. Cham: Palgrave Macmillan.
- WERNER, M. (1939). *The Military Strength of the Powers*. London: Victor Gollancz LTD.
-