



## LE TRE PREVISTE INVASIONI DI MALTA

L'8 giugno il comando congiunto italo-tedesco concluse la pianificazione dell'invasione di Malta pe quanto concerneva le forze di terra e dell'aria. Il 13 giugno, da parte sua, la Regia Marina approvò la direttiva "DG8 bis" relativa ai movimenti navali dell'operazione e, a questo punto, il piano era completo. In base ai piani, la data esatta dell'invasione di Malta andava posta in relazione alla riconquista di Tobruk, ma si parlava insistentemente della terza o della quarta settimana di luglio. Kesselring aveva già indicato la possibile data del 13 luglio, in una notte di luna nuova. Tutti i reparti di cui era prevista la partecipazione all'invasione dell'isola ricevettero l'ordine di approntamento per il 10 luglio, anche se gli Alti Comandi della Luftwaffe fecero sapere che si sarebbero rese necessarie da due a tre settimane per trasferire un numero sufficiente di velivoli dall'Africa in Sicilia.

Il 15 giugno, durante una conferenza al Berghof, Hitler finalmente informò l'ammiraglio Raeder che l'invasione di Malta era temporaneamente sospesa a causa delle difficoltà nel trasferire dalla Russia all'Italia alcuni reparti di paracadutisti e i velivoli da trasporto che avrebbero dovuto prendere parte all'operazione. Hitler aggiunse che nutriva seri dubbi sulla fattibilità dell'Operazione *Herkules* mentre era ancora in corso l'offensiva estiva in Russia e che, nel frattempo, potevano continuare i bombardamenti e il blocco navale di Malta, consentendo di assumersi il rischio calcolato di procrastinare l'invasione (19). Era chiaro che Hitler, avendo ormai deciso di posticipare l'Operazione *Herkules*, stava accampando scuse nel tentativo di annullarla in via definitiva.

Il 21 giugno Rommel riconquistò Tobruk, impadronendosi di grosse quantità di rifornimenti (soprattutto carburante) abbandonati dall'Esercito britannico e non distrutti nella conciliazione della ritirata. Forse prevedendo inconsciamente il corso degli eventi, il 21 giugno Mussolini scrisse a Hitler ribadendogli l'importanza della necessità di conquistare Malta; il

**Un'operazione più volte programmata dall'Asse, ma mai attuata**

JOSEPH CARUANA

Parte 2ª

*Sopra il titolo.*  
Motozattere da sbarco in costruzione nel cantiere di Monfalcone dei C.R.D.A. nella primavera del 1942. In primo piano la MZ 712 quasi pronta per il varo (coll. E. Bagnasco).

La motolancia da sbarco ML 687 in esercitazione a Livorno nell'estate del 1942. Queste piccole unità, assieme alle "MZ", erano le migliori di cui disponeva la Forza Navale Speciale (g.c. F. Cappellano).

### Note

(19) *The Führer Conferences on Naval Affairs*, op. cit., pag. 285.

(20) *The Royal Navy in the Mediterranean*, Vol. 2, op. cit., pag. 248.

(21) *British intelligence in WW II*, Vol. 2, op. cit. pag. 400.

(22) Nello stesso tempo anche gran parte delle numerose motozattere da sbarco italiane tipo "MZ" cominciarono a essere avviate in Africa settentrionale per contribuire al servizio di cabotaggio messo in atto per rifornire sul campo le truppe italo-tedesche sul fronte di El-Alamein (n.d.r.).

(23) Quanto qui riportato è in parte basato sul volume *Operazione C3* op. cit. e su ricerche condotte in vari archivi italiani da Davide Pastore.

(24) Era inizialmente previsto l'impiego anche dei tre battaglioni del 2° reggimento *Fallschirmjaeger*, che furono però trattenuti sul fronte russo.

(25) È molto probabile che, a causa della bassa quota a cui sarebbero stati effettuati i lanci, i reparti si sarebbero mischiati sul terreno, per poi ricostituirsi organicamente in un secondo tempo. Inoltre, la maggior parte degli aerei - sempre per via della bassa quota dei lanci - avrebbero dovuto effettuare due passaggi sull'obiettivo per consentire il lancio di tutti gli uomini a bordo.

(26) Tutti gli autocarri e i semoventi (anche quelli sbarcati a Gozo), avrebbero potuto utilizzare solamente le strade perché, come già ricordato, l'intera isola di Malta era - e in parte lo è ancora - letteralmente disseminata di muretti a secco, delimitanti le varie proprietà terriere - che, di fatto, impedivano i movimenti "fuoristrada" di pressoché qualsiasi mezzo.

(27) Si veda *The Naval War in the Mediterranean*, op. cit., pag. 225. Tuttavia, *The Luftwaffe War Diaries*, op. cit., pag. 312, afferma che erano disponibili circa 500 Ju-52, ma la cifra sembra - in effetti - esagerata.



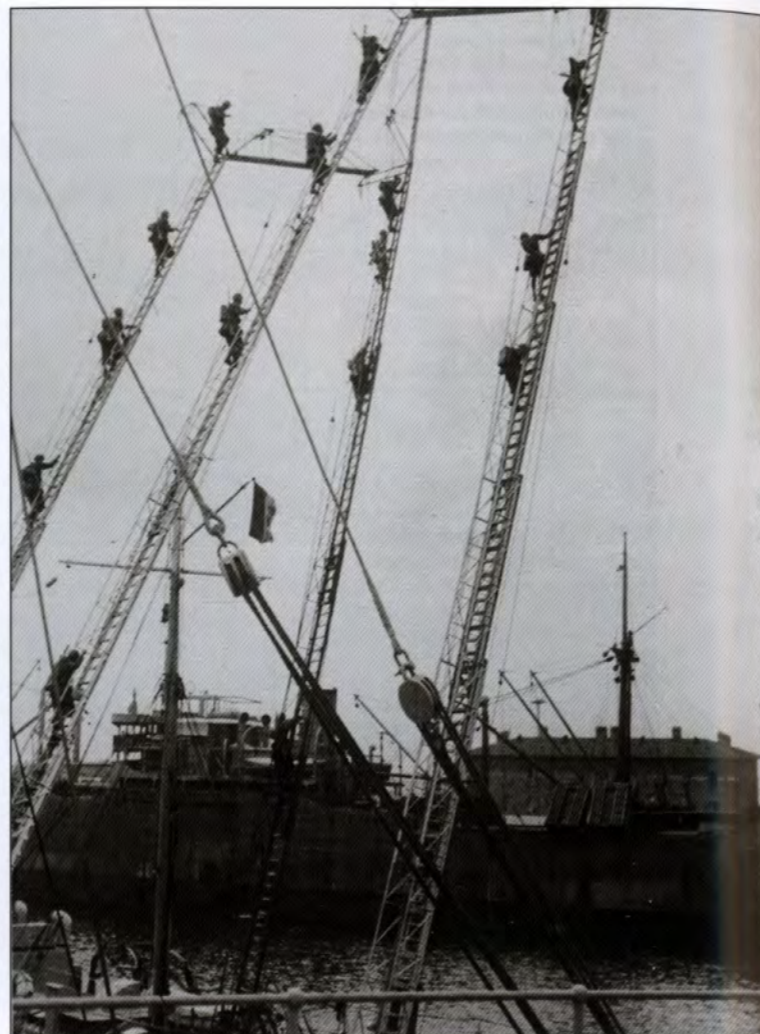
giorno successivo Rommel chiese a Kesselring il permesso di proseguire la sua avanzata in Egitto senza dover attendere l'invasione di Malta, corroborando la richiesta con il fatto che le ingenti scorte di carburante di cui si era impadronito a Tobruk gli avrebbero consentito di talonare l'armata britannica in ritirata, impedendone la riorganizzazione. Rommel riteneva che, invece di fermare l'offensiva africana dell'Asse nell'attesa della caduta di Malta, sarebbe stato più conveniente proseguire l'avanzata in Egitto sconfiggendo ancora, se possibile, le forze britanniche. Inoltre, Rommel, citando quanto affermato da Kesselring il 10 maggio, ribadiva che Malta aveva subito tali e tanti danni dalle incursioni aeree da non costituire più un pericolo per le linee di comunicazione marittime dell'Asse dirette dall'Italia all'Africa. Rommel concluse il suo intervento nei confronti di Kesselring affermando che poteva arrivare a Port Said in 10 giorni e che, con il porto di Alessandria in mano agli italo-tedeschi, il problema costituito da Malta sarebbe semplicemente venuto a mancare di per sé. Kesselring ribadì invece che l'invasione di Malta sarebbe stata portata a termine come pianificato e, a questo punto, subito dopo essersi congedato da lui, Rommel chiese un incontro direttamente con Hitler.

Il 23 giugno il dittatore tedesco si trovò d'accordo con Rommel sul fatto che l'invasione di Malta poteva venire posticipata per favorire l'avanzata dell'*Afrika Korps* in Egitto e inviò un dispaccio a Mussolini chiedendogli di acconsentire alla continuazione della campagna in Egitto senza dover ricorrere agli sbarchi a Malta.

[...] È sempre stato un mio intendimento non dare tregua, con tutte le mie forze, a un esercito sconfitto [...] Vi chiedo di emanare ordini per la totale distruzione dell'esercito britannico in Africa in accordo con il Vostro Comando Supremo, al fine di favorire l'avanzata del Feldmaresciallo Rommel [...]



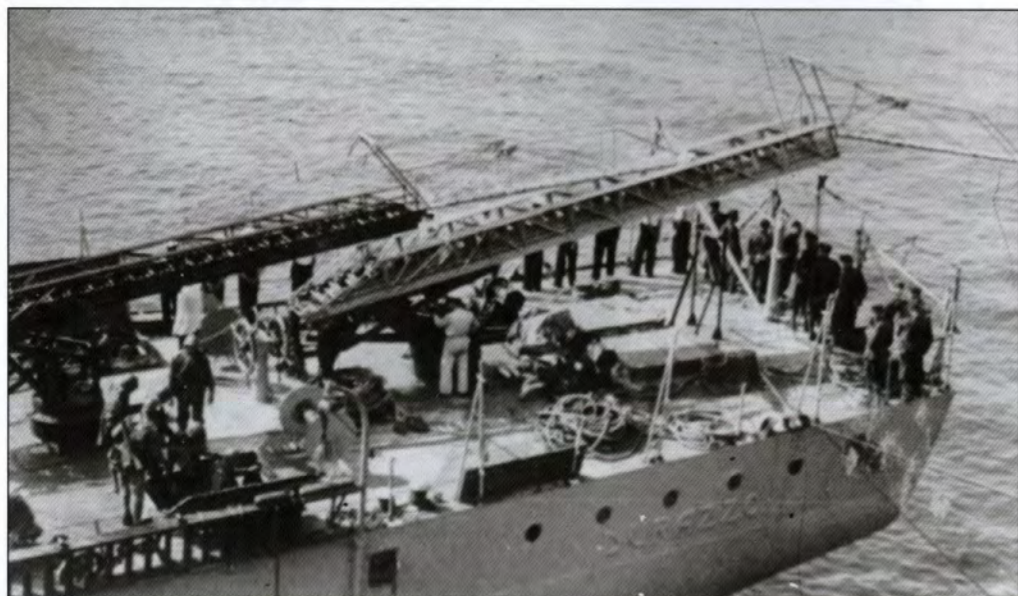
L'arcipelago maltese.



Esistono diverse versioni di questo messaggio, ma il senso è chiaro e univoco. Il giorno successivo, 24 giugno, Mussolini rispose accettando di procrastinare l'invasione di Malta; il 25 giugno a Sidi Barrani, nel corso di un incontro presieduto dal generale Cavallero e alla presenza di Kesselring, Rommel confermò che poteva avanzare in Egitto sfruttando le riserve di carburante catturate a Tobruk, promettendo di raggiungere il Nilo in 10 giorni. Kesselring dissentì, affermando che il piano era pericoloso in ragione della stanchezza delle truppe tedesche e della vicinanza degli aeroporti ancora in mano britannica, ma Hitler gli ordinò di non muovere più obiezioni e di fornire a Rommel tutta l'assistenza necessaria. Di conseguenza, anche Cavallero - su ordine di Mussolini - autorizzò l'immediato avvio dell'operazione "Aida", ovvero l'avanzata in Egitto. Il 26 giugno, il Comando Supremo italiano rinviò ufficialmente

*Da sinistra.*  
Un posamine della classe "Durazzo" in esercitazione, con le scale estensibili di cui è stato dotato, nella zona di Calafuria, a sud di Livorno, nell'estate del 1942 (coll. E. Bagnasco).

Un particolare delle scale estensibili su cui stanno esercitandosi le Camicie Nere da sbarco della F.N.S. (coll. E. Bagnasco).



La zona di poppa del posamine Durazzo con le scale in posizione di sgombro. Per addestrare le truppe all'impiego delle scale estensibili fu mobilitato un reparto di Vigili del Fuoco (coll. E. Bagnasco).

Mezzi da sbarco della F.N.S. in esercitazione a sud di Livorno nell'estate del 1942. In questa foto si distinguono tre "MZ", una motocisterna della classe "Sesia", un posamine classe "Durazzo", un piccolo rimorchiatore e due motobragozzi (g.c. L. Fulvi).

(28) *World War Two*, Orbis, Vol. 3, pag. 865.

(29) *The Luftwaffe War Diaries*, op. cit., pag. 312.

(30) Successivamente, questi enormi alianti furono convertiti in aerei da trasporto con l'installazione di sei motori, e da allora furono noti come Messerschmitt 323. In realtà, non è certo se e come i Me 321 sarebbero stati utilizzati, perché gli Heinkel He111Z modificati per il loro traino non erano ancora disponibili.

(31) *The Naval War in the Mediterranean*, op. cit., pag. 229.

(32) Il "King's Own Malta Regiment" aveva una forza di 5.500 uomini complessivamente, su quattro battaglioni di fanteria, uno di genieri e reparti ausiliari. Soltanto un battaglione di 1.000 uomini aveva ricevuto un vero e proprio addestramento militare, mentre gli altri 4.500 militari erano coscritti e riservisti, spesso cacciatori che dovevano utilizzare in servizio il loro fucile da caccia (mantenendo, tra l'altro, il munizionamento a pallini: letale per uccelli di piccola taglia, ma del tutto inadatto nei confronti

*Da sinistra.*  
Sbarco su spiaggia di un carro "M" da una motozattera (g.c. A. Riccio).

Una delle prime "MZ" assegnata alla F.N.S. nel giugno 1942 (USSME).



l'invasione di Malta a settembre del 1942, e Rommel - che nel frattempo non aveva mancato di tenere sotto pressione le deboli linee difensive britanniche - diede immediatamente avvio alle operazioni (20). Sebbene la decisione di preferire l'Egitto a Malta fosse abbastanza logica allo stato dei fatti, il successivo corso degli eventi non diede ragione a Rommel, e l'8ª Armata britannica fermò le truppe italo-tedesche a El Alamein (110 km a ovest di Alessandria) il 30 giugno: da allora, non vi sarebbe stata più alcuna avanzata.

L'arresto del fronte a El Alamein mise subito in grande evidenza il problema della logistica. L'Armata italo-tedesca si trovava a 500 km in linea d'aria da Tobruk (590 effettivi) e una sola strada lo collegava con le retrovie. Fu presto chiaro che era impossibile trasportare su quest'unica rotabile tutto il carburante, le munizioni e i viveri necessari, e le difficoltà incontrate nel corso della prima battaglia di El Alamein (1-17 luglio) ebbero un effetto esiziale sulla progettata invasione di Malta. Il 10 luglio Berlino ordinò a tutti i mezzi da sbarco tedeschi disponibili in Mediterraneo (e di cui era previsto l'impiego negli sbarchi a Malta) di dirigere in Nord Africa per trasportare via mare da Tobruk alle vicinanze di El Alamein la maggiore quantità possibile di rifornimenti. Inoltre, visto l'impasse subito dall'*Afrika Korps* nella prima battaglia di El Alamein, i paracadutisti acuartierati in Sicilia in vista dell'invasione di Malta - le divisioni tedesche VII e "Ramcke", e l'italiana "Folgore" - a partire dal 17 luglio iniziarono a venir trasferite sul fronte egiziano in appoggio, come reparti di fanteria, all'*Afrika Korps* e alle numerose divisioni italiane che vi erano impegnate (21). Il 27 luglio, il capo di Stato Maggiore generale italiano, Cavallero, decise di annullare la progettata invasione di Malta: senza la fondamentale partecipazione dei paracadutisti e dei mezzi da sbarco tedeschi, dare corso all'operazione era del tutto impensabile (22). Come alternativa alla cancellazione della "C3", la





Regia Marina propose di far sbarcare il XVI Corpo di fanteria (le divisioni "Napoli" e "Assietta") a Gozo, dove si pensava di poter allestire basi per Mas e motosiluranti che avrebbero potuto contribuire al blocco di Malta. Questa proposta fu respinta da Cavallero il 18 agosto, soprattutto perché - all'epoca - Gozo era sprovvista di aeroporti ove dislocare reparti della Regia Aeronautica che avrebbero dovuto contrastare i velivoli della RAF di base nella vicina Malta.

Da allora, non si pensò più all'invasione di Malta, i cui abitanti - pur nell'ambito delle distruzioni e dei lutti subiti - erano stati in questo caso tanto fortunati da evitare per ben tre volte il dramma di uno sbarco nemico, e sempre grazie ad avvenimenti che si erano verificati a grande distanza dalla loro isola.

Sbarco di carri "L" da una motocisterna classe "Sesia" nel corso di una esercitazione svoltasi nella zona di Porto Baratti nella primavera del 1942 (g.c. F. Cappellano).

delle truppe nemiche). L'addestramento e il nutrimento della truppe erano deficitari e, in base a quanto riportato a pag. 172 di *Churchill and Malta's War*, op. cit., il 13 aprile 1942 il Malta Defence Committee avvisò il ministro britannico per il Medio Oriente che "...le truppe necessitavano di almeno due mesi di addestramento" per sperare di essere in grado di respingere un'invasione. In ogni caso, a luglio del 1942 l'addestramento doveva ancora iniziare.

(33) A Malta, all'epoca, erano dislocati il caccia di scorta *Badsworth*, i dragamine *Speedy*, *Hythe* e *Rye*, il "trawler" *Beryl* e sette motolance. Il caccia *Matchless* era ai lavori in un bacino per riparare i danni subiti dall'esplosione di una mina (fu pronto il 25 luglio), mentre il dragamine *Hebe* era in posizione di riserva - avendo subito gravi danni, anch'esso per l'esplosione di una mina - nell'attesa che il *Matchless* rendesse disponibile l'unico bacino all'epoca ancora utilizzabile nell'isola.

### "OPERAZIONE C3" / "HERKULES" - PIANO DETTAGLIATO DELL'INVASIONE

Dopo la conquista di Tobruk, gli aerei tedeschi sarebbero stati fatti rientrare in Sicilia per condurre una serie di pesanti bombardamenti di Malta per la durata complessiva di tre settimane. Nella prima settimana l'aviazione italo-tedesca avrebbe dovuto riconquistare la supremazia nei cieli dell'isola; nel corso della seconda sarebbero state attaccate le difese fisse di Malta (soprattutto i numerosi bunker disseminati ovunque, molti dei quali sono ancora visibili ai nostri giorni), mentre la terza settimana avrebbe visto soprattutto l'attacco alle postazioni dell'artiglieria antiaerei.

Un punto fondamentale dell'operazione anfibia era costituito dalla decisione di non far sbarcare il grosso delle truppe sulle spiagge della costa nord-orientale dell'isola (sabbiose e adatte allo scopo, ma molto ben difese), mettendole invece a terra sulla costa sud-occidentale che, ricca di scogliere e falesie, risultava scarsamente difesa. Dopo che i primi reparti fossero riusciti a prendere posizione, un secondo sbarco avrebbe avuto luogo nella zona di Marsa Scirocco.

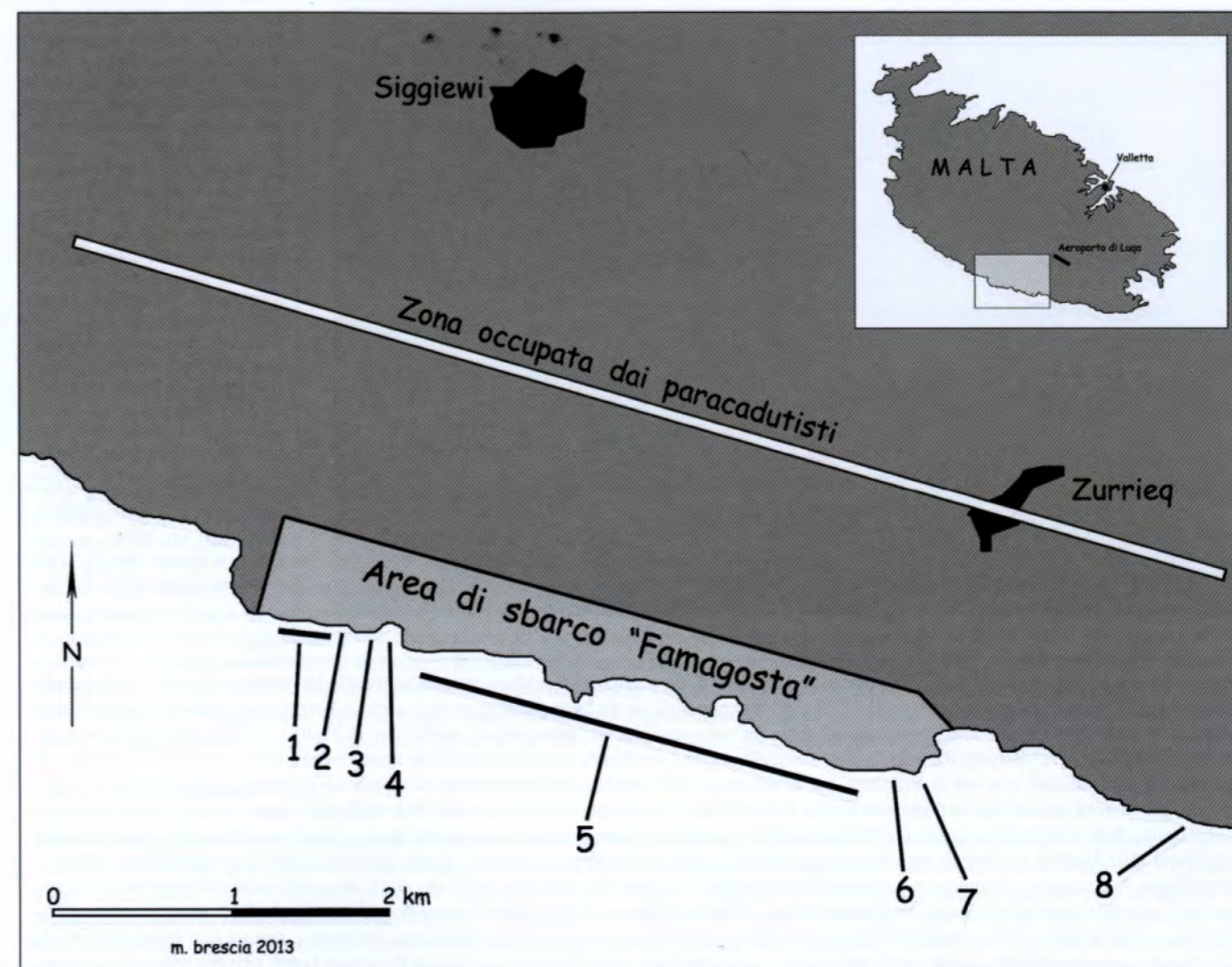
Riprendiamo quindi, brevemente, i punti salienti dell'operazione come riportati nel volume di Mariano Gabriele sull'"Operazione C3" (op. cit.) e da ricerche condotte su varie fonti originali da Davide Pastore (23). Purtroppo, il lavoro di Gabriele riporta soltanto indicazioni generali sul piano di attacco a Malta, concentrandosi sugli sbarchi, ma non approfondendo quelli che avrebbero dovuto essere i successivi movimenti delle truppe d'invasione sull'isola. In effetti, erano previste due alternative.

Il piano "EN", ossia quello principale, prevedeva il lancio di paracadutisti nella zona centrale e sud-occidentale dell'isola, seguiti da sbarchi sulle coste sud-occidentali che avrebbero dovuto portare all'occupazione della zona sud-orientale di Malta. Un successivo sbarco a Marsa Scirocco avrebbe permesso di consolidare le posizioni, per poi conquistare l'intero territorio maltese. In alternativa, il piano "N" andava messo in atto solo se si fossero verificate circostanze molto favorevoli, nel caso le truppe sbarcate sulla costa di sud-ovest fossero riuscite a conquistare l'intera isola, senza rendere necessario il secondo sbarco sulla costa di sud-est. La descrizione che segue è quindi riferita al piano "EN".

#### Giorno "X"

Consistenti attacchi aerei avrebbero dovuto scardinare le difese antiaerei di Malta, distruggendo le piste e le infrastrutture degli aeroporti. Nel pomeriggio, le navi da battaglia *Doria* e *Dulio* avrebbero effettuato bombardamenti costieri a Ghajn Tuffieha (nome in codice *Beyrouth*), a Mellieha Bay (nome in codice *Alessandretta*) e a Bhar-ic-Caghaq (nome in codice *Giaffa*).

L'invasione sarebbe iniziata con il lancio di tre ondate di paracadutisti sulle colline sovrastanti la costa sud-occidentale dell'isola, da Dingli (a nord-ovest) a Bubaqra (a sud-est). Il primo lancio avrebbe avuto luogo alle 13.30, il secondo alle 16.15 e il terzo alle 19.00. Le tempistiche dei lanci sono ricavate dall'ordine di operazioni di Kesselring n. 7170/42, app. 5, del 31 maggio 1942. A causa della presenza di numerosi muretti a secco che suddividevano le campagne di Malta, fu deciso che - eccezion fatta per un'operazione secondaria a Benghisa - non sarebbero stati utilizzati alianti se non dopo la cattura dell'aeroporto di Hal Far. Il primo lancio sarebbe stato effettuato da



8.000 paracadutisti, in aggiunta a 220 manichini nella zona centrale di Malta per generare confusione tra i difensori; tra gli uomini del primo lancio vi sarebbe stato un reparto, agli ordini del colonnello Von Der Heydre, ai quali era affidato il compito di distruggere le postazioni di artiglieria antiaerei nella zona ancora attiva dopo i bombardamenti della settimana precedente. Anche gli altri due lanci sarebbero stati costituiti da 8.000 paracadutisti ciascuno, di cui 13.000 tedeschi del VII *Fliegerkorps* (il 1° e il 3° Reggimento *Fallschirmjaeger*, composti da tre battaglioni ciascuno, agli ordini del generale Kurt Student) (24) e dei tre battaglioni della "Brigata Ramcke", ossia il 4° Reggimento *Fallschirmjaeger* del generale Bernhard Ramcke. Era inoltre previsto il lancio di tre compagnie di genieri e di ulteriori com-

In alto.

L'area di sbarco "Famagosta" secondo i piani.

1. Zona rocciosa: impiego delle scale;
- 2 e 3. zone rocciose di difficile accesso;
4. piccola spiaggia;
5. spiaggia e rocce: sbarco principale;
- 6, 7 e 8. sbarchi secondari.



Mezzi corazzati a bordo del traghetto *Aspromonte* a Gaeta nell'estate del 1942 (USMM).



Sbarco di carri "M" da una motozattera (coll. E. Bagnasco).

(34) Va tenuto tuttavia presente che, sebbene l'esito dell'operazione di invasione avrebbe potuto alla fine concludersi positivamente, il livello delle perdite italo-tedesche sarebbe stato prevedibilmente altissimo. Innanzitutto avrebbero influito negativamente la lentezza e la precarietà con le quali si sarebbero svolte molte delle operazioni di presa di terra dal mare, sia per la configurazione assai aspra di numerosi dei punti di sbarco prescelti, sia per l'inadeguatezza di molte delle unità navali che si era tentato in qualche modo di adattare allo scopo. Infatti, tra il naviglio da sbarco assegnato alla "C3", solo poco più di un centinaio di mezzi (ML, MZ, MFP e, parzialmente, le quattro "Sesia") erano veramente idonei allo scopo: tut-

pagnie armate con pezzi da 37 e 75 mm anticarro. Altri 11.000 paracadutisti sarebbero stati italiani della Divisione "Folgore", al comando del generale Enrico Frattini, composta dal 2°, 3° e 4° Reggimento, su tre battaglioni ciascuno, e da un battaglione dotato di cannoni anticarro da 47 mm. Era previsto che i paracadutisti tedeschi venissero lanciati nella zona di nord-ovest di Malta (il 1° Reggimento) e in quella di sud-est (il 3° e la "Brigata Ramcke"), mentre quelli italiani avrebbero dovuto occupare le zone centrali dell'isola (25). Il compito di tutti questi paracadutisti non era di avanzare, ma di attestarsi sulle colline alle spalle della costa sud-occidentale di Malta, al fine di proteggere gli sbarchi previsti per la notte successiva (Operazione "Famagosta") dall'eventuale attacco di carri armati nemici. Sulla base dell'esperienza fatta a Creta a giugno del 1941, quando le armi erano state lanciate separatamente dai reparti, questa volta i paracadutisti sarebbero stati lanciati insieme al loro equipaggiamento. Infine, sarebbero stati lanciati anche gli 850 uomini del battaglione "Loreto" della Regia Aeronautica, il cui compito era quello di riparare e consentire il rapido riutilizzo degli aeroporti catturati (Hal Far, ma forse anche l'incompleta pista di Qrendi). Nella tarda serata, 30 aerei tedeschi DFS-230 sarebbero dovuti atterrare nella zona di Fort Benghisa sbarcando 300 uomini. Quelli sbarcati direttamente all'interno del perimetro del forte dovevano catturare e distruggere i due cannoni da 234 mm che ne costituivano l'armamento principale e che avrebbero potuto battere la costa di Benghisa Point, ove era previsto uno sbarco durante la notte; gli uomini sbarcati all'esterno, invece, avrebbero dovuto contrastare eventuali reparti britannici presenti in zona. Era previsto che gli aerei fossero dotati di razzi installati in modo tale da ridurre al massimo la corsa d'atterraggio, e le navi da battaglia *Doria* e *Duilio* avrebbero effettuato - tra le 18.00 e le 20.00 - un bombardamento del forte, prima dell'arrivo degli aerei.

#### Giorno "X + 1"

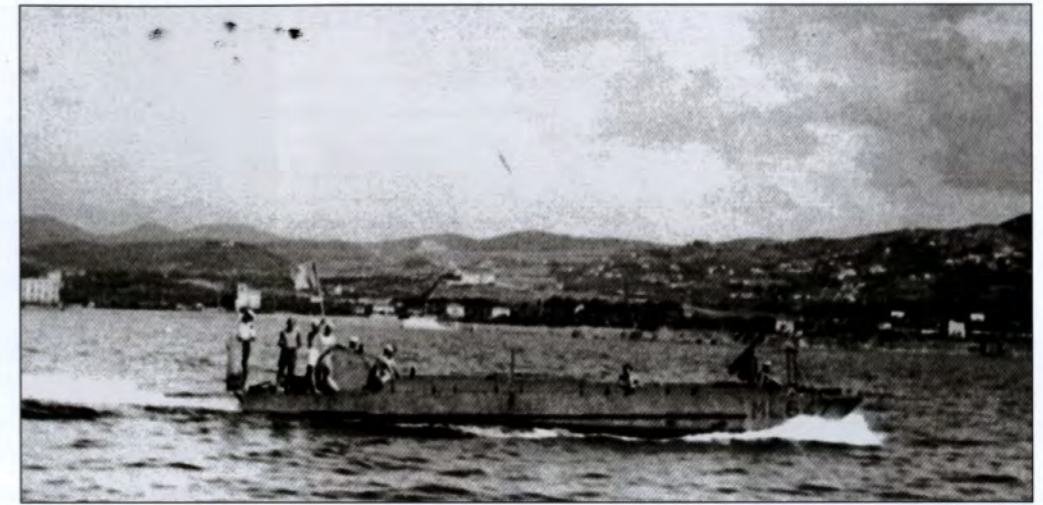
A partire dalle 01.00 i mezzi da sbarco avrebbero iniziato a mettere a terra truppe a Ghar Lapsi, Wied-iz-Zurriq e nel basso tratto di costa compreso tra queste due località (Operazione "Famagosta"). I primi a sbarcare sarebbero stati 2.000 italiani del Gruppo battaglioni Camicie Nere da sbarco e del Reggimento "San Marco" della R. Marina, dotati di 60 motociclette, il cui compito era quello di attestarsi nella zona dello sbarco. Sarebbero poi seguiti 1.100 genieri tedeschi, anch'essi con 60 motociclette, il cui compito era quello di distruggere le difese passive sulle spiagge (sbarramenti di filo spinato, cavalli di frisia ecc.). A questo punto sarebbe sbarcato il grosso delle truppe, ossia la divisione "Friuli" (gen. Giacomo Carboni), equipaggiata con 150 motociclette, 30 automezzi, 24 trattori TL 37, 72 cannoni (16 da 20 mm, 24 da 47, 24 da 75 e 8 da 65) e 54 mortai da 81 mm. La "Friuli" sarebbe stata seguita dai 675 uomini del X Raggruppamento Corazzato, dotati di 230 motociclette e otto semoventi M41 armati con pezzi da 75 mm. Infine, sarebbe sbarcata la divisione "Livorno" del generale Domenico Chirieleison: 9.850 uomini con 170 motociclette, 24 automezzi e sedici semoventi L40 armati con cannoni da 47 mm (26); la divisione disponeva anche di tre L40 in versione carro comando, 24 trattori e 72 cannoni (24 da 20 mm, 24 da 47 e 24 da 75), oltre a 63 mortai da 81 mm. Le due divisioni - ciascuna su due reggimenti da tre battaglioni ciascuno - avrebbero dovuto completare lo sbarco entro le 19.00 del giorno "X + 1".

Nel frattempo, a partire dalle 01.00, 1.900 uomini del Gruppo "Camicie Nere" sarebbero sbarcati nei pressi di Benghisa (Operazione "Larnaca") per congiungersi con i paracadutisti che nel frattempo avevano conquistato il forte; lo sbarco sarebbe stato protetto da motosiluranti tedesche che avrebbero dovuto contrastare eventuali movimenti navali nemici nella zona. Alle 03.00, un'ottantina di uomini dello stesso reparto sarebbero sbarcati all'estremità della penisola di Delimara per distruggere una batteria antiaerei ubicata all'esterno del forte omonimo.

Nel corso della notte era prevista anche l'invasione di Gozo (Operazione "Cipro"), con otto separate spiagge per gli sbarchi dove, alle 01.00, dovevano prendere terra 1.000 uomini del Gruppo "Camicie nere" e del "San Marco". Trenta minuti dopo, avrebbero fatto seguito 9.200 uomini della Divisione di fanteria "Superga", agli ordini del generale Dante Lorenzelli, forniti di 150 motociclette, 8 automezzi, 32 semoventi L40 con pezzi da 47 mm, sei carri comando L40, 8 trattori, 48 cannoni (6 da 20 mm, 24 da 47 e 8 da 75) e 63 mortai da 81 mm. Le zone di sbarco erano ubicate a Dahlet Qorrot, San Blas, Ramla, Marsalfom, Qbajjar, Xwejni, Dwejra e Xlendi.

Le divisioni "Friuli", "Livorno" e "Superga" costituivano il XXX Corpo del R.E. (gen. Sogno). Le forze da attacco speciali comprendevano 4 battaglioni del Gruppo "Camicie Nere" da sbarco e due del Reggimento "San Marco". In totale, il giorno "X + 1" sarebbero sbarcati 35.805 soldati italiani, oltre ai genieri tedeschi.

La ML 647 fuori Livorno. Nel 1942 vennero realizzate circa 100 unità di questo tipo con numerazione tra 601 e 700 (g.c. A. Riccio).



#### Attività varie del giorno "X + 1"

In mattinata, mentre i paracadutisti avrebbero continuato a difendere la direttrice Dingli-Bubaqra, il grosso della forza di invasione avrebbe iniziato ad avanzare verso l'interno. La divisione "Friuli" e reparti del X Raggruppamento Corazzato si sarebbero mossi verso sud-est, impadronendosi di Zurriq e dell'aeroporto di Hal Far, raggiungendo poi Benghisa (distante 8 km) in serata. La "Livorno" e altri elementi del X Raggruppamento Corazzato si sarebbero invece diretti all'interno dell'isola per raggiungere Zejtun (a 9 km dalla costa) nelle prime ore del giorno "X + 2". Gli uomini sbarcati di fronte a Benghisa dovevano invece prendere di slancio Birzebbuga e congiungersi con la divisione "Friuli". A Gozo, la divisione "Superga" avrebbe conquistato la città di Victoria. Le navi e i mezzi da sbarco, una volta completati gli sbarchi dell'Operazione "Famagosta" e quelli a Gozo, dovevano rientrare rapidamente nei porti siciliani per imbarcare i restanti effettivi della "Friuli" e della "Livorno", nonché le divisioni "Assietta" e "Napoli", trasportando poi questi reparti a Malta.

#### Attività varie del giorno "X + 2"

Mentre i paracadutisti avrebbero continuato a restare attestati tra Dingli e Bubaqra, gli altri reparti avrebbero consolidato la proprie posizioni nella zona sud-occidentale di Malta, a Birzebbuga e a Marsa Scirocco, preparando le spiagge per i successivi sbarchi. Dopo aver raggiunto Zejtun, la "Livorno" e il X Raggruppamento Corazzato, insieme a reparti della "Friuli", dovevano tenere la linea difensiva da Zurriq a Zejtun per evitare lo sfondamento di eventuali reparti britannici provenienti dalla zona centrale dell'isola. Nel frattempo, altri reparti della divisione "Friuli" avrebbero avanzato verso nord-est, occupando Marsascala, a tre km di distanza, la penisola di Delimara e il relativo forte. Nel frattempo, la divisione "Superga" avrebbe completato l'occupazione di Gozo (che, si noti, all'epoca non disponeva di alcuna difesa fissa o mobile).

A questo punto, il piano operativo introduceva il giorno "N", definito come il primo giorno in cui la presenza a terra delle forze dell'Asse fosse diventata certa. Poiché era previsto che alla fine del giorno "X + 2" l'intera zona sud-orientale di Malta fosse ormai in mano agli italo-tedeschi, si può pensare con verosimiglianza che il giorno "N" sarebbe stato, in effetti, il giorno "X + 3".

#### Giorno "X + 3" ("X + N")

Poco prima dell'alba, 9.000 uomini della divisione di fanteria "Assietta" (gen. Pietro Zaglio) sarebbero sbarcati sulla spiaggia *Famagosta* con

te le altre unità, grandi e piccole, erano frutto di adattamenti poco più che improvvisati, legati soprattutto a una pressoché completa inesperienza italiana in fatto di operazioni anfibe contrastate. La vasta documentazione fotografica disponibile in merito da sola dimostra questo stato di cose. Anche poche truppe - non contrastate da mezzi corazzati che, come già detto, avrebbero avuto molte difficoltà a procedere rapidamente verso l'interno - sarebbero state sufficienti a procurare gravi perdite agli attaccanti nel tradizionale - e in questo caso inevitabilmente lungo - periodo di crisi rappresentato dalle difficoltà insite nella presa

Motolance tipo "ML" in esercitazione lungo la diga foranea del porto di Livorno (USMM).





Il traghetto *Aspromonte*, già delle Ferrovie dello Stato, in esercitazione fuori Gaeta nell'estate del 1942 (USMM).



Motobragozzi da sbarco in esercitazione nel golfo di Baratti nella primavera del 1942 (g.c. A. Curami).

un equipaggiamento composto da 26 motociclette, 62 automezzi, 12 trattori, 56 cannoni (8 da 20 mm, 24 da 47, 24 da 75) e 45 mortai da 81 mm. Più tardi, nella stessa zona, era previsto lo sbarco di altri reggimenti delle divisioni "Livorno" e "Friuli" con 20 motociclette, 25 automezzi, 17 trattori, 31 cannoni (19 da 47 mm e 12 da 100), 16 semoventi L40 con cannoni da 47 mm e tre L40 in versione carro comando (tutti gli L40 appartenevano alla "Livorno"). Sarebbero poi seguiti 3.800 uomini del X Raggruppamento Corazzato con 71 motociclette, 43 automezzi, 12 trattori e 18 cannoni (12 da 75 mm e 6 da 90).

Nella mattinata, varie ondate di mezzi da sbarco preceduti da dragamine italiani, dovevano far sbarcare la divisione "Napoli" (gen. Giulio Gotti Porcinari) su varie spiagge nella zona di Marsa Scirocco (Operazione "Larnaca"). Era previsto lo sbarco di 8.900 uomini con 26 motociclette, 76 automezzi, 20 trattori, 56 cannoni (8 da 20 mm, 24 da 47, 20 da 75) e 45 mortai da 81 mm. Alle 10.00 era previsto un terzo sbarco, ossia i 3.200 uomini dell' "Artiglieria di Corpo d'Armata" equipaggiati con 90 motociclette, 54 automezzi, 36 trattori, e 36 cannoni (24 da 105 mm e 12 da 149); insieme, sarebbe sbarcato il 66. Panzer Battalion tedesco con 45 carri (12 IVG, 5 IP, 5 IJ, 10 KV1, un KV2 e 12 carri ex-sovietici T-34 di preda bellica).

Una volta completata questa operazione, le navi e i mezzi da sbarco sarebbero rientrati a Catania e a Siracusa per imbarcare i restanti reparti dell'"Assietta", della "Napoli" e dell'"Artiglieria di Corpo d'Armata". Le divisioni "Assietta" e "Napoli" costituivano il XVI Corpo del R.Esercito (gen. Carlo Rossi); a questo punto era previsto l'invio, con destinazione Malta, del personale ausiliario e civile, mentre alcune navi si sarebbero dirette a Gozo per imbarcare i reparti della "Superga" non necessari per mantenere il controllo dell'isola.

Nel corso del giorno "X +3" sarebbero stati fatti sbarcare 25.700 militari italiani, oltre ai tedeschi del 66. Panzer Battalion.

#### Attività varie del giorno "X + 3" ("X + N")

Terminato lo sbarco nella zona *Famagosta*, la divisione "Assietta" avrebbe dovuto raggiungere la zona di Dingli, distante 4 km, e congiungersi con i paracadutisti tedeschi ivi attestati; da Birzebbuga, a 13 km di distanza, doveva sopraggiungere anche il grosso dell' "Artiglieria di Corpo d'Armata" mentre i reparti della "Napoli" dovevano unirsi ai paracadutisti italiani attestati a Qrendi, a 8 km di distanza. In teoria, tutti questi movimenti sarebbero stati effettuati in zone già in mano alle truppe dell'Asse e, nel frattempo, la divisione "Livorno" avrebbe dovuto raggiungere e superare la zona di Zabbar-Cottonera, mentre era previsto che la "Friuli" conquistasse l'area di Luqa/Paola, comprensiva della base aerea di Luqa.

#### Attività varie del giorno "X + 4" ("X + N + 1")

La divisione "Assietta" e l' "Artiglieria di Corpo d'Armata", muovendo da Dingli, avrebbero raggiunto Rabat e l'aeroporto di Ta Qali e - successivamente - la costa nella zona di Madliena, a 10 km di distanza. Nel frattempo, la "Napoli" avrebbe dovuto avanzare su Zebbug e Balzan, sino alla zona costiera di Pembroke (a 11 km). A questo punto, con la conquista di ampie zone sulla costa settentrionale dell'isola, Malta sarebbe stata tagliata in due. In mattinata, reparti della divisione "Superga" provenienti da Gozo dovevano sbarcare tra Ghallis e Qalet Marku (Operazione "Giaffa") congiungendosi a Madliena con la divisione "Assietta", mentre gli altri reparti italiani avrebbero consolidata la propria presenza nella zona centrale di Malta.

#### Attività varie del giorno "X + 5"

Avanzata verso nord-ovest delle divisioni "Assietta" e "Superga" e dell' "Artiglieria di Corpo d'Armata"; Occupazione della Valletta da parte delle divisioni "Friuli" e "Livorno" e del X Raggruppamento Corazzato; occupazione di Sliema da parte della divisione "Napoli". Con un ultimo sbarco a Birzebbuga, 2.200 uomini dell'"Assietta" e della "Napoli" sarebbero scesi a terra, insieme al personale ausiliario e civile imbarcato a Catania e a Siracusa il giorno "X + 3".

#### Attività varie del giorno "X + 6"

Eliminazione delle ultime sacche di resistenza e conquista definitiva dell'isola di Malta.

Durante la settimana dell'invasione, la divisione di fanteria "La Spezia" (su due reggimenti da tre battaglioni ciascuno) sarebbe stata mantenuta di riserva in Sicilia per essere inviata a Malta in caso di necessità. In effetti, i capi militari italo-tedeschi ritenevano che a Malta si trovassero molti più uomini, carri armati e pezzi di artiglieria di quanto non fosse in realtà; nel caso, la divisione "La Spezia" sarebbe stata trasportata ad Hal Far con velivoli da trasporto e alianti Gotha 242, mentre l'equipaggiamento sarebbe giunto a bordo di dodici grossi alianti Messerschmitt 321.

## COMPITI DELL'AVIAZIONE

Gli aerei italiani e tedeschi avrebbero effettuato su Malta continui e pesanti bombardamenti nei giorni precedenti l'invasione, al fine di indebolire le difese dell'isola facendo consumare - nel contempo - grossi quantitativi di munizionamento antiaerei. Durante i combattimenti successivi agli sbarchi, l'aviazione non avrebbe potuto intervenire a causa della vicinanza tra i reparti dell'Asse e quelli che difendevano l'isola; tuttavia, gli aerei della R. Aeronautica e della Luftwaffe sarebbero stati impegnati ad attaccare colonne di rifornimenti e rinforzi inviati verso la linea del fronte, come pure eventuali unità navali o mercantili inglesi dirette verso Malta.

In Sicilia, le forze aeree dell'Asse disponevano di numerosi velivoli: 270 bombardieri italiani e 216 tedeschi, come pure 222 caccia italiani e 189 tedeschi; erano inoltre presenti 168 cacciabombardieri italiani e 127 tedeschi e quasi 400 aerei da trasporto (170 italiani - soprattutto SM.82 e SM.84 - e 126 Ju-52 tedeschi) (27). Sessanta aerosiluranti italiani di base a Pantelleria avrebbero potuto attaccare le navi britanniche dirette a Malta da ponente, mentre i bombardieri tedeschi di Creta si trovavano in una posizione ottimale per colpire i movimenti navali inglesi provenienti da Alessandria. Nel complesso, erano disponibili 940 velivoli italiani e 666 tedeschi (28). Per l'invasione era previsto l'impiego di circa 300 alianti DFS-230, anche se la stesura finale del piano ne limitava di parecchio l'utilizzo a causa dei già ricordati muretti a secco disseminati su tutta l'isola. Se si fosse reso necessario il trasporto della divisione "La Spezia", si sarebbe fatto ricorso a circa 200 alianti Go 242 (29) e a 12 più grossi alianti Me 321 (30), che avrebbero dovuto atterrare all'aeroporto di Hal Far dopo la sua conquista. All'inizio di luglio, i velivoli della RAF presenti sull'isola assommavano a un centinaio di caccia "Spitfire" e a pochi "Hurricane", e i piani dell'invasione ne prevedevano la distruzione a terra o l'abbattimento prima dell'inizio degli sbarchi.

## COMPITI DELLE FORZE NAVALI

La forza navale d'invasione italiana era stata denominata "Forza Navale Speciale" (FNS), alla cui scorta erano destinati dieci cacciatorpediniere (*Da Recco, Euro, Folgore, Freccia, Lampo, Premuda, Saetta, Sebenico, Strale e Turbine*), l'avviso *Diana*, dieci torpediniere (*Castore, Centauro, Climene, Medici, Mosto, Orione, Orsa, Pegaso, Procione e Stocco*), nove motosiluranti, 3 Vas e 12 dragamine. Il *Procione* sarebbe stato la nave di bandiera dell'ammiraglio Tur per gli sbarchi dell'Operazione "Famagosta", mentre l'ammiraglio Biancheri doveva imbarcare sull'*Orione* per dirigere gli sbarchi dell'Operazione "Cipro". Da parte sua, la Kriegsmarine avrebbe messo a disposizione il cacciatorpediniere *Hermes* (già greco), otto motodragamine (*Raumboot*) e una flottiglia di dieci motosiluranti. Un gruppo navale incentrato sulle navi da battaglia *Vittorio Veneto* (amm. Angelo Iachino) e *Cesare*, di base a Napoli, avrebbe fornito - se necessario - la protezione indiretta all'operazione, mentre le altre navi da battaglia *Duilio* (amm. Carlo Bergamini) e *Doria* sarebbero state impiegate per i bombardamenti controcosta e per opporsi a eventuali movimenti navali britannici provenienti da Alessandria. Non è escluso che anche la nave da battaglia *Littorio* (la nuova *Roma* non era ancora disponibile) avrebbe potuto essere aggiunta al gruppo di Iachino, sempre che la nafta necessaria fosse stata disponibile. Le torpediniere e le motosiluranti avrebbero pattugliato le acque tra Trapani e Pantelleria e, in base all'ordine di operazioni "DI.NA.9/4", la X Flottiglia Mas avrebbe inviato alcuni motoscafi siluranti tipo MTSM al largo dell'entrata del Grand Harbour, per attaccare eventuali navi britanniche che avessero cercato di contrastare la flotta d'invasione. Infine, un certo numero di sommergibili sarebbe stato dislocato nel Canale di Sicilia e a sud di Creta.

La forza d'invasione vera e propria sarebbe stata composta da 37 motozattere ("MZ") e 42 motolance da sbarco ("ML") italiane, oltre a 34 MFP (*Marineführprähme*) e 12 pontoni Siebel tedeschi. Era previsto l'impiego di 24 mezzi da sbarco italiani tipo "MF" (ricavati da grossi motoscafi civili) e di 81 piccole motolance d'assalto *Sturmboot* tedesche (velocità 30 nodi, capacità di trasporto sei uomini). Le truppe italiane sarebbero state imbarcate su dieci navi da trasporto (*Aventino, Calino, Città di Tunisi, Donizetti, Francesco Crispi, Italia, Milano, Quirinale, Rosandra e Viminale*) e su altre nove unità di vario tipo: *Aquileia, Mafalda, Sauro e Tabarca*, traghetti *Aspromonte e Messina* e posamine *Buccari, Durazzo e Pelagosa*. La forza d'invasione sarebbe stata completata dalle cisterne acqua *Sesia, Garigliano, Scrivia e Tirso* (adattate per il trasporto di veicoli), da due ulteriori traghetti, tre cisterne acqua, due piccole cisterne per carburanti, sette piroscalfetti da trasporto, due navi ospedale, dieci rimorchiatori, 25 motolance e 30 motovelieri appositamente convertiti. È comunque ragionevole ipotizzare che, nell'imminenza degli sbarchi, altre unità ausiliarie sarebbero state aggregate.

di terra e dalla iniziale costituzione delle teste di ponte muovendosi per forza allo scoperto. Infine, resta tutta da dimostrare l'efficacia dell'eventuale tiro d'appoggio delle siluranti in presenza di comunicazioni radio in fonia dipendenti da apparati notoriamente di modesta efficacia ed efficienza quali erano quelli in dotazione a quel tempo sia alle truppe sia alle unità navali italiane (n.d.r.).



Un motoveliero della F.N.S. a Gaeta nel 1942 (USMM).



### L'invasione poteva riuscire?

Un rapido confronto dei numeri in gioco può dare una risposta abbastanza precisa. Le forze d'invasione sarebbero state composte da un totale di 96.000 uomini (31), mentre le truppe a difesa di Malta raggiungevano a stento i 35.000 uomini, di cui soltanto 13.500 impiegabili come fanteria. In quest'ultima cifra sono compresi gli 8.000 uomini del Royal Army su 11 battaglioni, 1.000 maltesi bene addestrati del "King's Own Malta Regiment" (KOMR) e altri 4.500 militari di leva, sempre facenti parte del KOMR (32). In pratica, i difensori potevano schierare soltanto 9.000 soldati in perfetta efficienza, in aggiunta a una batteria campale armata con poco più di venti cannoni da 25 libbre. Altri 17.500 uomini prestavano servizio con l'artiglieria antiaerei e costiera, ma non erano addestrati al combattimento e non sarebbero stati di alcuna utilità per contrastare l'invasione. Il quadro, infine, era completato da circa 3.400 addetti ai servizi ausiliari (genio, trasporti ecc.); in totale, di stanza sull'isola si trovavano 20.500 militari britannici e 14.560 maltesi. Le forze corazzate avrebbero visto 45 carri tedeschi e 72 semoventi italiani (M41 e L40) contrapposti a soli 14 carri inglesi, tutti di vecchio modello; inoltre, sull'isola iniziavano a manifestarsi una certa carenza nelle riserve di munizioni. In definitiva, anche se i difensori avessero combattuto sino all'ultimo uomo, sarebbero stati annientati in breve tempo.

Il documento noto come *Malta Command Military Defence Scheme - 1942*, una copia del quale è conservata all'Archivio Nazionale di Malta, a Rabat, riporta l'affermazione che non era previsto l'intervento di navi da guerra provenienti da Gibilterra o da Alessandria, e che solo navi eventualmente già a Malta sarebbero state impiegate per contrastare l'invasione (33). Il punto 6 di pag. 3 dello *Scheme* afferma inoltre che la Luftwaffe avrebbe dominato i cieli maltesi e che era più che prevedibile che i caccia della RAF sarebbero stati tutti distrutti a terra ben prima dell'inizio dell'invasione. Le munizioni scarseggiavano al punto che taluni cannoni antiaerei erano autorizzati a sparare soltanto cinque colpi al giorno.

In conclusione, la Royal Navy non sarebbe intervenuta a contrastare lo sbarco ad esclusione - forse - di alcuni sommergibili e nel caso le decrittazioni di ULTRA avessero consentito un intervento tempestivo, gli aerei sarebbero stati distrutti a terra e le truppe a difesa dell'isola avrebbero esaurito in breve tempo le munizioni. Non è escluso che le autorità dell'isola avrebbero potuto arrendersi dopo aver opposto una difesa poco più che simbolica, al momento dell'inizio dell'avanzata dei reparti italiani verso il centro dell'isola.

Tuttavia, anche in caso di riuscita, l'invasione di Malta avrebbe richiesto più tempo di quello inizialmente previsto. Le zone di sbarco indicate per l'Operazione "Famagosta" non erano difese perché la conformazione della costa era tale per cui veicoli ruotati o cingolati avrebbero incontrato difficoltà quasi insormontabili ad avanzare verso l'interno: fatto che sarebbe stato scoperto dagli invasori solo dopo lo sbarco, con tutte le conseguenze del caso. Il leggero equipaggiamento della fanteria avrebbe permesso una risalita verso le colline tenute dai paracadutisti, ma tutti i mezzi sarebbero rimasti bloccati in costa sino a quando non fosse stata realizzata una strada diretta all'interno. Appare quindi probabile che tutti i veicoli e i cingolati sarebbero stati fatti sbarcare in altre zone dell'isola, alle due estremità dell'area di sbarco denominata *Famagosta*. Da qui, gli automezzi, i carri e i semoventi avrebbero potuto dirigersi verso l'interno, ma - a questo punto - i movimenti sarebbero stati possibili non già il giorno "X +1", ma non prima del giorno "X +3". Analogamente, anche gli sbarchi nelle altre zone previste dal piano d'invasione (e in quella di Marsa Scirocco [*Larnaca*] in particolare) avrebbero potuto subire un ritardo di almeno due giorni ma - una volta che gli italo-tedeschi fossero riusciti ad aprirsi una o più direttrici d'accesso verso l'intero dell'isola - il destino di Malta si sarebbe compiuto ineluttabilmente (34).

(Traduzione di M. Brescia)

J. Caruana

Motovelieri e "ML" in  
esercitazione a Livorno (USMM).

#### Bibliografia

Austin, D., *Churchill and Malta's War*, Stroud, Amberley Publishing, 2010

Bagnasco, E., *In guerra sul mare*, Parma, Albertelli, 2005 e "STORIA militare-DOSSIER" n. 1-4, 2012

Bekker, C., *Luftwaffe War Diaries*, London, Gorgi Books, 1974

Bennet, R., *History of the Italian Navy, with particular reference to Malta*, conferenza tenuta al "Maltese Maritime Museum" il 21 giugno 1997.

Burt, J. e Pastore, D., *Planning for the Invasion of Malta, 1942*, in "World at War" Feb/Mar 2011  
Forty, G., *Battle for Malta*, London, Hershman, 2003

Gabriele, M., *Operazione C3: Malta*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare (USMM), 1990

Green, J. e Massignani, M., *The Naval War in the Mediterranean 1940-1943*, London, Chatham Publishing, 1998

Hinsley, F., *British intelligence in the Second World War*, Vol. 2, London, H.M.S.O., 1981

Kesselring, A., *Memoirs of the Field Marshal Kesselring*, London, Kimber, 1953

Lewin, R., *Ultra Goes to War*, London, Hutchinson & Co., 1978

Liddel-Hart, B., *The Other Side of the Hill: Germany's Generals, with their own account of Military Events 1939-1945*, London, Pan Books, 1978

Mallmann Showell, J., *The Führer Conferences on Naval Affairs 1939-1945*, London, Greenhill, 1990

*Malta Command Military defence Scheme - 1942*, Maltese National Archives, Rabat (bundle 27, box 26)

*World War two*, Orbis Publications, London, 1972

Playfair, I., *The Mediterranean and the Middle East*, voll. 2 e 3, London, H.M.S.O., 1956

RN Staff History, *The Royal Navy in the Mediterranean*, Vol. 2, London, Frank Cass, 2002

Shores, C., Cull, B. e Malizia, N., *Malta, the Spitfire Year 1942*, London, Grub Street, 1991.