

MILLE AEROPLANI ITALIANI PER LA SPAGNA

Angelo Emiliani



Resumen

El artículo gira alrededor del apoyo del gobierno fascista de Benito Mussolini a la causa franquista, en concreto la cesión de mil aviones de la fuerza aérea italiana que intervinieron activamente en el bombardeo de numerosas ciudades republicanas.

Palabras clave: Aviación italiana, bombardeos aéreos, fascismo

Abstract

The article is about the support of the fascist government of Benito Mussolini to the pro-Franco cause, in particular the cession of around thousand airplanes of the Italian Air Force that took part actively in the bombing of numerous republican cities.

Keywords: Italian Air Force, air raids, fascism

Nella primavera del 1998 i maggiori giornali italiani pubblicarono una vivace polemica che aveva per sfondo la guerra civile spagnola. L'aveva innescata il commento dell'ex ambasciatore Sergio Romano ad un libro sulla partecipazione a quel conflitto di due personaggi, uno dalla parte dei repubblicani e l'altro nelle fila dei nazionalisti. La tesi sostenuta da Romano - ospite di molte trasmissioni televisive in veste di storico e di commentatore politico - era che dal luglio 1936 all'aprile 1939 si combatterono in Spagna due guerre distinte: fra fascismo e antifascismo fino a metà del 1937 e fra fascismo e comunismo a seguito del massiccio intervento militare e politico dell'Unione Sovietica. L'ex ambasciatore concludeva affermando che l'orgoglio spagnolo fece di Francisco Franco un dittatore crudele ma lungimirante e che, in fondo, ebbero ragione coloro che si schierarono dalla sua parte.

Ma non è di questo, ovviamente, che vogliamo parlare. Nel suo scritto, Sergio Romano forniva anche i dati dell'intervento italiano nella guerra civile: "In dicembre (del 1936) partirono per la Spagna 3.000 camicie nere e negli anni seguenti il corpo crebbe sino a comprendere 50.000 *volontari*, 80 aerei, 2.000 cannoni, una larga parte della flotta". Numeri così fantasiosi e lontani dalla realtà non devono sorprendere: persiste infatti in Italia, e forse anche altrove, la tendenza della storiografia ufficiale a trascurare linee di ricerca che affrontino compiutamente gli aspetti militari e tecnici, negando agli stessi una valenza interpretativa e finendo così per incorrere in equivoci - come nel caso di Sergio Romano - tutt'altro che secondari.

Com'è noto a chi si occupa di storia della guerra civile spagnola, anche da semplice appassionato o da attento lettore, i numeri del coinvolgimento italiano sono ben altri: se si discosta poco dal vero, per eccesso, il numero dei cannoni, risultano invece del tutto strampalati quelli riferiti alle truppe e ancor più agli aeroplani. Complessivamente - secondo la Relazione conclusiva dell'Ufficio "S"

(Spagna) del Ministero degli Esteri - furono inviati in Spagna quasi 80.000 uomini. Se a questi si aggiungono gli operai militarizzati, il personale sanitario e i marinai coinvolti nelle operazioni di guerra, il totale arriva ai "centomila" più volte citati dallo stesso capo del fascismo Benito Mussolini e dal suo ministro degli Esteri Galeazzo Ciano.

Per quanto si riferisce agli aeroplani, una ricostruzione veritiera e documentata delle forniture, sia in termini di valore economico che più semplicemente di quantità, è ancora quasi tutta da scrivere. La ricerca presenta in effetti molte difficoltà, dovute anche alle diverse modalità escogitate e messe in pratica per inviare in Spagna materiali aeronautici. Nella penisola iberica furono spediti aeroplani, motori e parti di ricambio prelevati dalle linee di volo dei reparti e dai magazzini della Regia Aeronautica, altri provenivano direttamente dalle case costruttrici ed erano stornati da commesse che ne prevedevano un diverso utilizzo. Furono allestite spedizioni in volo e via mare, alcune comprendenti l'organico al completo - macchine, equipaggi di volo e personale specializzato - di intere Squadriglie e Gruppi e altre che riguardavano pochi o singoli velivoli. Nei primi mesi di guerra partirono dall'Italia aeroplani destinati all'Aviación del Tercio poi, dall'inizio del 1937, all'Aviazione Legionaria e all'Aviazione Legionaria delle Baleari; quest'ultima conservò sempre un'ampia autonomia amministrativa, logistica e operativa, anche nei collegamenti e nei rapporti con la madrepatria. Consistenti aliquote furono cedute o vendute all'Aviazione nazionalista o passarono di mano nel corso della guerra. Parecchi aeroplani andarono perduti nel corso dei trasferimenti, molti furono quelli che rientrarono in Italia, temporaneamente o definitivamente, per essere sottoposti a manutenzioni e grandi riparazioni. Altri ancora arrivarono in Spagna quando la guerra era già finita.

All'inizio del 1939 lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica incaricò il t.col. Vincenzo Liroy, allora

capo dell'Ufficio storico, di raccogliere e ordinare tutta la documentazione relativa all'intervento in Spagna. Lo stesso ufficiale, in un articolo pubblicato un anno dopo sulla "Rivista Aeronautica", segnalò le grandi difficoltà nell'eseguire il compito affidatogli. La successiva entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale interruppe o rese ancor più difficile questo lavoro. Seguirono decenni durante i quali non fu consentita agli storici e ai ricercatori la consultazione dei documenti conservati negli archivi militari italiani.



Così per oltre cinquant'anni, nell'impossibilità di accedere alle fonti primarie, a costituire un riferimento costante sono state le cifre fornite dall'Agenzia Stefani il 27 febbraio 1941 e ampiamente riportate dalla stampa - "763 aeroplani ripartiti in 29 squadriglie" - all'indomani del deludente incontro fra Mussolini e il gen. Franco a Bordighera. I ricercatori sono venuti così a trovarsi per lungo tempo nella bizzarra situazione di dover misurare gli esiti delle loro ricostruzioni con un dato già dichiarato, ma non verificabile. D'altra parte né l'apertura degli archivi militari, avvenuta nella seconda metà degli anni Novanta, né la successiva pubblicazione di opere di ampio respiro, hanno fornito risposte esaurienti ai tanti interrogativi da tempo in sospeso. Vediamo perché.

Il prospetto allegato alla relazione della Direzione generale dei Servizi e Commissariato, redatta sulla base dei conti e degli inventari chiusi il 30 giugno 1940, fornisce la cifra totale di 764 aeroplani: dieci Caproni AP.1, due Breda 28, 13 Fiat BR.20, 23 Breda 65, due Caproni Ca.100,

sei Fiat CR.20, due Fiat CR.30, 83 Fiat CR.32, 112 Fiat CR.32*bis*, 37 Fiat CR.32*ter*, 144 Fiat CR.32*quater*, due Fiat G.8, 12 Fiat G.50, 68 IMAM Ro.37*bis*, 28 IMAM Ro.41, 100 Savoia Marchetti S.79, 84 Savoia Marchetti S.81, dieci Cant Z.501, quattro Cant Z.506, tre Macchi M.41, 16 Caproni Ca.310, tre Savoia Marchetti S.55.

Per quanto ufficiale e apparentemente inoppugnabile, il dato non corrisponde al vero. Mancano infatti quattro Breda 28, almeno sei Fiat BR.20, sette Caproni Ca.135, tre Cant. Z.501 e un Breda 64, velivoli il cui invio in Spagna è pressoché certo. Circa gli S.79, un altro importante documento, la Relazione finale sulle attività dell'Ufficio Spagna, riporta un totale di 110 esemplari invece dei 100 risultanti dal prospetto sopra citato. Ma gli studi più recenti e accurati - svolti mettendo a confronto e verificando i numeri degli esemplari inviati con le singole spedizioni, perduti per tutte le cause, rimasti in Spagna alla fine della guerra e rientrati in Italia in momenti diversi - portano il totale degli S.79 coinvolti nel conflitto a non meno di 135.

Il movimento forse più difficile da ricostruire è quello riferito agli aeroplani che rientravano in Italia per poi tornare, spesso ma non sempre, allo stesso reparto impegnato nelle operazioni di guerra in Spagna. La Relazione della Commissione

generale dei Servizi e Commissariato parla di 17 S.81 rimpatriati, ma le cose andarono ben diversamente. Secondo la testimonianza dell'ing. Felice Trojani riportata nel libro autobiografico "La coda di Minosse", la sola Aeronautica Umbra (una succursale della Macchi) della quale era direttore tecnico, eseguì lavori su decine di S.81 ed S.79 provenienti dall'impiego nei cieli spagnoli.

Vediamo ora i Fiat CR.32. Che il numero degli esemplari utilizzati in Spagna sia largamente superiore al dato ufficiale, risulta anche da documenti dell'epoca. Una nota redatta negli ultimi mesi del 1939 e conservata nell'Archivio centrale dello Stato, afferma che a poco più di sei mesi dal termine del conflitto risultavano "reintegrati" in Patria 397 esemplari, vale a dire 21 in più di quelli dichiarati dalla più volte ricordata Relazione. Vale la pena sottolineare che una preoccupazione costante dei vertici della Regia Aeronautica in quegli anni, fu quella di non ridurre in modo inaccettabile la consistenza della linea di volo dei reparti in Italia (oltre che degli organici, delle scorte e delle ore di addestramento) a seguito dell'invio di uomini e materiali in Spagna. Sono tuttavia numerose le prove che attestano come questo risultato non sia mai stato raggiunto. Un esempio: il 31 maggio 1937 il capo di Stato Maggiore, gen. Giuseppe Valle, scriveva al ministro delle Finanze Thaon di Revel affermando che il mancato reintegro in Patria di ogni velivolo ceduto agli spagnoli avrebbe comportato una diminuzione delle forze aeree in Italia di "circa 300 ottimi modernissimi apparecchi inviati in O.M.S." (Operazioni Militari in Spagna, o Oltremare Spagna). E riferiva di un recente colloquio nel corso del quale Mussolini gli aveva detto che la questione era subordinata "al gettito delle entrate e alla campagna granaria". Complessivamente non dovrebbero essere meno di 430-440 i Fiat CR.32 impiegati nel conflitto spagnolo.

Bisogna inoltre considerare che molti altri velivoli italiani furono direttamente o indirettamente coinvolti in quegli avvenimenti. Basti pensare a

quelli imbarcati sulle navi da guerra e in linea nelle Squadriglie della Ricognizione Marittima. Dall'agosto del 1937, durante il "blocco del Mediterraneo", la 142^a, la 145^a e la 188^a furono impegnate in missioni di sorveglianza su rotte di sbarramento dalle coste della Sardegna alla Tunisia per l'avvistamento di navi dirette ai porti della Repubblica. In poche settimane numerosi equipaggi appartenenti a queste Squadriglie effettuarono oltre 100 ore di volo.

Nel conto dovrebbero rientrare anche alcuni velivoli civili. Come il Breda 33 immatricolato I-AAUW (n.c. 3206) che nell'ottobre del 1936, a conclusione di un lungo volo attraverso la Sicilia e l'Algeria, raggiunse Tablada. Costruito nel 1932 a Sesto San Giovanni, il veloce biposto era stato acquistato dal noto pilota sportivo Leonardo Bonzi che lo aveva ceduto a un facoltoso spagnolo simpatizzante dei nazionalisti. In Spagna il Breda 33 fu battezzato *Arriba España* e donato al gen. Gonzalo Queipo de Llano.

Attraverso una trafila che non è mai stata chiarita fino in fondo, anche la Repubblica spagnola ha ricevuto un aeroplano di costruzione inglese ma immatricolato in Italia. Si tratta del DH-89 *Dragon Rapide* registrato come I-DRAG il 29 gennaio 1935 per conto dell'"Ala Littoria" e passato nell'agosto del 1936 al conte Franco Mazzotti Biancinelli di Milano. Il velivolo risulta acquistato in Francia dai repubblicani spagnoli attraverso la W.A. Rollason Ltd., trasferito a Barcelona il 14 agosto da Edouard Corniglion-Molinier e cancellato dal Registro italiano il 3 settembre dello stesso anno. Pare che in Spagna il velivolo abbia subito danni gravi in una collisione a terra con un Fiat CR.32 catturato.

In conclusione, il numero degli aeroplani italiani coinvolti in vario modo nella guerra civile spagnola non è molto lontano dai mille. Una cifra ben diversa da quella citata dall'ex ambasciatore Sergio Romano.

Resta da dire di aeroplani che figurano nei

documenti, ma che per ragioni diverse non hanno avuto alcuna parte nella guerra. E' il caso dei già ricordati Caproni Ca.135. Gli accordi per la loro fornitura parlavano inizialmente di otto esemplari dotati di motori Isotta Fraschini Asso XI al costo unitario di 1.283.500 lire. Il numero venne poi ridotto a sette velivoli con motori Fiat A.80. Preceduto da una lunga preparazione costellata di incidenti e affrontato in condizioni meteorologiche sfavorevoli, il volo di trasferimento dalla Sardegna alle Baleari si risolse in una tragedia. Tre aerei con i loro equipaggi scomparvero in mare, due tornarono ad Alghero e altri due soltanto raggiunsero l'isola di Majorca dove rimasero a lungo inutilizzati.

In vista dell'istituzione di una Scuola Caccia, nel novembre 1937 il governo nazionalista chiese a quello italiano alcuni Nardi FN.305. I successivi contatti fra l'Ambasciata spagnola a Roma e il ministero dell'Aeronautica stabilirono che sarebbero andati in Spagna due esemplari biposto e sei monoposto. Dell'affare si parlò a lungo, fino a stabilire il prezzo di vendita: 248.300 e 228.000 lire per ciascun esemplare biposto e monoposto. Seguì la richiesta da parte spagnola di parti di ricambio per un valore complessivo di circa 470.000 lire, ma alla fine non se ne farà niente. In effetti non si comprende quale fosse l'utilità di un addestratore monoplano a carrello retrattile per una forza aerea che non disponeva allora di nessun velivolo da caccia con tali caratteristiche.

Un altro aeroplano che avrebbe dovuto fare il suo esordio bellico in Spagna è il Breda 88. Era stato deciso che il primo reparto ad esserne equipaggiato, con in carico sette apparecchi, avrebbe dovuto costituirsi con piloti dell'Assalto presso il Centro sperimentale di Guidonia in attesa di un trasferimento che poi non avvenne. E' infine priva di ogni fondamento la ricorrente notizia che dà per sicuro l'impiego di due Fiat CR.42 nella guerra di Spagna. Un solo aeroplano di questo tipo giunse nel gennaio 1940 alla Escuela de Caza, allora sull'aeroporto di Reus e comandata

dal magg. Guido Nobili. Lo scopo era presentare il caccia ai piloti e alle autorità spagnole nella speranza di venderne i piani costruttivi e la licenza di produzione. Ma per l'ammodernamento della propria aviazione i vincitori si stavano ormai orientando verso i prodotti dell'industria aeronautica tedesca, alimentando in Italia la sensazione di un comportamento ingrato, data la mole di sacrifici umani e materiali offerti senza risparmio per l'affermazione della causa nazionalista.