

GIUSEPPE FIORAVANZO

LA PUGLIA NELLA STRATEGIA DEL MEDITERRANEO

Chiunque osservi una carta del Mediterraneo, anche senza essere persona di alta cultura e di spiccato spirito di osservazione, nota subito la caratteristica posizione dell'Italia nel centro del bacino ed ha l'impressione che la Puglia sia come un dito indice, proteso verso sud est.

E' poichè le impressioni visive sono le più eloquenti e le più ricche di conseguenze per lo spirito umano, quel « chiunque » capirà subito che da tali premesse geografiche doveva nascere l'Impero Romano e che, nel seno dell'Impero Romano prima e nel corso della nostra storia poi, la Puglia doveva avere preminente importanza nei rapporti tra l'Italia e i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo orientale.

Infatti la posizione centrale dell'Italia giustifica il fatto storico del predominio di Roma: soltanto da una posizione centrale si possono irradiare in tutte le direzioni linee di forza ideali, culturali, politiche e militari. La distanza, cui queste linee di forza possono far sentire la loro influenza, dipende dal raggio d'azione dei mezzi dei quali dispone il popolo così privilegiato dalla giacitura geografica del suo paese: nell'antichità, con la marina a remi, Roma non poteva agire stabilmente oltre i confini del Mediterraneo; oggi — sia detto per inciso — gli Stati Uniti, con le moderne navi e coi velivoli di grande autonomia, possono assolvere un compito analogo nel grande Mediterraneo intercontinentale costituito dagli Oceani Atlantico e Pacifico, del quale occupano la posizione centrale. Altamente suggestivo mi sembra questo riaccostamento tra due eventi storici così lontani l'uno dall'altro nel tempo e nello spazio, apparentemente così difformi, ma sostanzialmente identici.

Roma fondò il suo edificio imperiale sopra due pilastri geogra-

fico-strategici: la Sicilia e la Puglia. La Sicilia, per l'espansione verso occidente attraverso l'Africa e per il controllo delle comunicazioni fra i due bacini mediterranei comunicanti attraverso il Canale di Sicilia; la Puglia, per le affermazioni verso oriente.

Fermandoci a considerare la Puglia, che costituisce il nostro tema, seguiamo quel tale « chiunque » nelle constatazioni che gli sono suggerite dall'osservazione della carta.

Egli vede questa penisola dattilomorfa protendersi verso l'opposta costa balcanica all'estremo meridionale dell'Adriatico a metà distanza tra il Golfo di Venezia e di Trieste e l'isola di Creta. Vede ancora che essa si avvicina talmente alla costa balcanica da ridurre l'apertura dell'Adriatico a sole 40 miglia, formando il Canale di Otranto. Quaranta miglia: tante quante potevano senza timore osare di affrontare le antiche navi a remi, quando gli uomini erano assai timorosi di lanciarsi in mare aperto perdendo di vista la terra. Quaranta miglia: tante quante oggi una nave da guerra può percorrere in un'ora ed un velivolo in cinque minuti.

Ciò significa dal punto di vista della strategia — che si può definire come la scienza dello sfruttamento dello spazio ai fini delle attività umane, e non soltanto belliche — che stando in Puglia si possono dominare le comunicazioni tra l'Adriatico e il resto del Mediterraneo, si può facilmente trasferirsi sull'altra sponda e si hanno le più brevi comunicazioni marittime con tutto l'Oriente: vicino, medio e lontano

Ma una mirabile cosa vede ancora il signor « chiunque »: vede che in nessun tratto di costa italiana vi sono due porti naturali, così confortevoli e capaci, come quelli di Brindisi e di Taranto.

Allora egli si spiega tutto: si rende conto dei motivi profondi della gloriosa e tormentata storia di questa regione, di cui in questo Congresso tante rievocazioni si stanno facendo con grande dottrina.

Capisce l'origine illirica delle genti messapiche, donde quell'interesse e quella comprensione « scesa per li rami » dei Pugliesi per gli intricati problemi dell'Europa orientale e dell'Asia, di cui la più recente e civile riprova è costituita dalla Fiera del Levante; capisce perchè di qui salparono i Romani contro Filippo di Macedonia, contro Antioco e contro i Parti; perchè Brindisi fu la base di operazione di Pompeo nella fase risolutiva della sua guerra contro i pirati che infestavano il Mediterraneo; perchè la stessa Brindisi fu il centro strategico della lotta tra Cesare e Pompeo; perchè Roma segnò indelebilmente sul terreno nel III secolo a. C. l'importanza, militare e com-

merciale, della Puglia, con la via Appia collegante la metropoli con Taranto e Brindisi (la prima in ordine di tempo — si ricordi — delle grandi strade romane), prolungata da Durazzo attraverso la penisola balcanica con la via Egnazia e doppiata secoli dopo da Traiano con la via Traiana, corrente da Benevento per Canosa e poi presso il mare sino a Brindisi; perchè da Bari salparono nel 1096 i primi Crociati e in seguito dai porti pugliesi trassero tanto alimento le successive Crociate; perchè tanti potentati si contesero nei secoli successivi alla caduta dell'Impero Romano questa terra; perchè — facendo un grande salto nel tempo — il primo e più diretto collegamento tra l'Inghilterra e il suo impero passava con la Valigia delle Indie per la Puglia e per Brindisi.

La Valigia delle Indie! Quanto sono vicini a noi e pur così lontani quei tempi! Due guerre mondiali hanno scavato un incolmabile abisso tra la *Pax Britannica* e la non più — o per essere ottimisti — non ancora *Pax Humanitatis*, per la quale si son pur combattute queste due guerre.

Nella prima la Puglia ha esercitato una funzione strategica decisiva.

Si trattava di conseguire gli obiettivi principali di recidere le comunicazioni marittime dell'Impero Austriaco col resto del mondo e d'impedire l'uscita dall'Adriatico delle sue forze navali e dei suoi sommergibili per rendere sicure le comunicazioni nostre e dell'Intesa. Subordinatamente a questi due obiettivi fondamentali bisognava assicurare i rifornimenti delle nostre truppe, inviate in Albania con lungimirante preveggenza fin da prima della nostra partecipazione alla guerra e poi accresciute per numero e potenza nella grave contingenza del cedimento del fronte serbo.

Quali basi migliori di Taranto e di Brindisi per il contemporaneo conseguimento di questi obiettivi?

Brindisi, base più avanzata, vide così per tutta la guerra una grande concentrazione di naviglio leggero, silurante e sommergibile — italiano ed alleato — coi compiti seguenti:

— vigilare senza interruzione sulle provenienze dal nord verso il Canale di Otranto per prevenire tempestivamente la Squadra da battaglia dislocata a Taranto di qualsiasi iniziativa nemica che richiedesse il suo intervento;

— sfruttare le stesse crociere di vigilanza per coprire a distanza le comunicazioni tra le basi della Puglia e i porti albanesi;

— utilizzare i porti pugliesi e in particolare Brindisi, per eseguire i trasporti diretti in Albania con scorta antisommergibile;

— inviare, pure da Brindisi, sommergibili in agguati verso le coste dalmate con doppia funzione di esplorazione e di insidia;

— eseguire scorrerie offensive nell'Adriatico.

Tutti ricordano la prima notte delle ostilità, quando unità austriache, riuscendo a passare tra le maglie della crociera di sorveglianza stabilita attraverso l'Adriatico a nord del Gargano, riuscirono a sparare frettolose cannonate contro Termoli, Campomarino, Vieste, Manfredonia, Barletta. Contemporanea azione contro altre località indifese svolsero altre navi nemiche nel Medio e Alto Adriatico per « danneggiare di sorpresa... il nuovo avversario e infliggere un sensibile colpo alla sua forza morale » come scrisse l'ammiraglio Haus nel suo ordine di operazione. Come risultato concreto della proditoria iniziativa austriaca (proditoria, perchè colpì località indifese o « aperte », e quindi non bombardabili secondo le norme internazionali) noi perdemmo al sud il cacciatorpediniere *Turbine* e gli Austriaci ebbero al nord molto malconci l'incrociatore *Novara* e una torpediniera.

Fu questa la prima ed ultima iniziativa offensiva di qualche rilievo contro le nostre coste presa dalla Marina austriaca durante tutta la guerra, che sarebbe continuata senza gravare in modo particolare sulla nostra Marina se alla fine del 1915 non si fosse determinato il cedimento dell'esercito serbo di fronte alla schiacciante superiorità avversaria.

Questo evento mutò radicalmente la situazione. Si dovette costituire d'urgenza un fronte albanese, provvedere al salvataggio dei Serbi in ritirata verso il mare e ricostruirne l'efficienza per ritrasportarli a combattere sul fronte macedone, organizzato anch'esso di urgenza in prolungamento di quello albanese per sbarrare agli Imperi Centrali il passo verso il Mediterraneo orientale.

Più le situazioni sono gravi e più si valuta l'importanza delle posizioni strategiche. La Puglia diventò la grande base logistica degli eserciti inviati oltremare, il caposaldo operativo per la sicurezza dei trasporti, il capotesta occidentale del grande sbarramento retale antisommergibile che, partendo da Otranto e arrivando fin presso Corfù, chiuse definitivamente nel 1918 il libero Mediterraneo ai sommergibili tedeschi inviati ad operare dalle basi austriache.

Poche cifre rievocano l'intensità del traffico che dal novembre 1915 si svolse dai porti di Brindisi (per l'Albania) e di Taranto (per Salonico) fino alla fine del conflitto.

a) *Assistenza ai Serbi in ripiegamento e salvataggio del loro*

esercito con profughi e con prigionieri austriaci (22 novembre 1915 - 5 aprile 1916):

Piroscafi impiegati: 45 italiani con 202 viaggi; 25 francesi con 101 viaggi; 11 inglesi con 19 viaggi.

Trasporti eseguiti: 260.985 uomini; 10.153 quadru-
pedi; 30.000 tonnellate di materiali.

b) *Costituzione del fronte albanese (1 dicembre 1915 - 5 aprile 1916):*

Viaggi - piroscafo eseguiti: 238 (con sole navi italiane).

Trasporti effettuati: 81.855 uomini; 16.215 quadru-
pedi; 42.000 tonnellate di materiali.

c) *Numero delle missioni eseguite a protezione e scorta dei trasporti di cui alle lettere a) e b):*

Da navi di superficie: 688, di cui 443 da navi italiane e 245 da navi alleate.

Da sommergibili: 471, di cui 141 da smg italiani, 158 inglesi e 172 francesi.

d) *Perdite subite e inflitte:*

Subite: 11 unità militari, di cui 3 italiane, 5 inglesi e 3 francesi; 8 piroscafi, di cui 6 italiani e 2 francesi.

Inflitte: 7 unità militari (2 cacciatorpediniere e 5 sommergibili).

e) *Traffico complessivo dal 5 aprile 1916 in poi per l'alimentazione del fronte albanese e per la partecipazione italiana con 50.000 uomini alla lotta sul fronte macedone dall'agosto 1916 in poi:*

Viaggi - piroscafi: 2864 (quasi tutti italiani).

Trasporti eseguiti: 660.000 uomini; 163.000 quadru-
pedi; 540.000 tonnellate di materiali.

Con questa febbrile attività, durata tre anni, la Puglia ha assolto la sua missione strategica tra il 1915 e il 1918, contribuendo potentemente a consentire il successo dell'Intesa, reso certo dalla padronanza dei mari e anticipato nel tempo dalla vittoria tutta italiana di Vittorio Veneto.

Vent'anni dopo, dalle braci male spente del primo conflitto divampava l'incendio del secondo.

Situazione radicalmente diversa per l'Italia, ma non per la Puglia che ancora una volta è stata trincea di prima linea nella lotta, pur così nuova nell'impostazione strategica e nella sua condotta aereo-navale.

Si trattava questa volta d'impedire il traffico dell'avversario attraverso il Mediterraneo e di consentire il nostro con la Libia e con l'Egeo. Ovviamente, la miglior dislocazione per le nostre forze marittime sarebbe stata in Sicilia: dalla Sicilia entrambi gli obiettivi, quello offensivo e quello difensivo, sarebbero stati agevolmente conseguiti con gli stessi mezzi. Ma, per la vicinanza della base aerea di Malta, non si potevano tenere le navi nelle basi sicule, così come l'Inghilterra non poteva tenere a Malta le sue navi per non esporle agli attacchi aerei partenti dalla vicina Sicilia.

Basi sicule e base di Malta potevano soltanto essere saltuariamente usate dai due contendenti per appoggio saltuario di reparti leggeri.

Così noi dovemmo stabilire le basi principali in Puglia, mentre agli Inglesi non rimase altra scelta che dislocare due flotte alle due estremità del Mediterraneo: Gibilterra e Alessandria.

Ma, mentre per noi il mantenimento delle comunicazioni con la Libia costituiva un obiettivo vitale, per gli Inglesi la via trasversale attraverso il Mediterraneo era stata sostituita da quella intorno al Capo di Buona Speranza, e soltanto per alimentare Malta essi si videro costretti undici volte in 39 mesi ad affrontare il cimento, quasi sempre duramente pagato.

E' storia di ieri. Taranto fu la base del grosso delle nostre forze, mentre il naviglio di scorta al traffico era dislocato nei porti di partenza dei convogli, tra i quali porti principale Napoli. Da Taranto la flotta, tempestivamente informata dalla ricognizione aerea lontana dei movimenti delle due Squadre britanniche così lontane dal Mediterraneo Centrale era sempre in condizioni d'intervenire tempestivamente, come di fatto avvenne. Brindisi ebbe invece una precipua funzione durante la disgraziata guerra contro la Grecia.

La lotta fu aspra e sanguinosa per noi e per gli Inglesi. Nulla è più eloquente per rammentarlo che dare le cifre delle perdite. Questa citazione ha un grande valore anche dal punto di vista etico, perchè l'onore nazionale si misura anche alla stregua delle perdite subite ed inflitte, testimoniando esse del valore e del coraggio della stirpe.

a) *Perdite di navi militari nel solo Mediterraneo (10 giugno 1940 - 8 settembre 1943).*

ITALIANE		INGLESI	
Numero	Tonnellaggio	Numero	Tonnellaggio
342	314.000	238	412.000

Ad un maggior numero di unità italiane corrisponde un tonnellaggio inferiore, perchè presso di noi è stata prevalente la quantità di piccole navi destinate al logorante e mortale servizio di scorta ai convogli.

b) *Perdite di navi mercantili nel solo Mediterraneo (10 giugno 1940 - 8 settembre 1943):*

ITALIANE		INGLESI	
Numero	Tonnellaggio	Numero	Tonnellaggio
1324	2.105.521		non ancora a noi noti

Sia detto per inciso, la Marina ha pagato poi il suo tributo alla guerra di liberazione con la perdita di altre 319 navi militari per 244.000 tonnellate (senza dire di 126 unità ancora in costruzione per 135.000 tonnellate, in gran parte autodistrutte) e di altre 915 navi mercantili per 901.619 tonnellate.

I marinai, militari e mercantili, hanno fatto un vero olocausto di sè alla Patria: un olocausto che si esprime in circa nove decimi del naviglio, sia militare sia mercantile, inabissato.

Quanto alla preminente funzione di Brindisi nelle operazioni e nei traffici verso l'Albania, la Grecia e l'Egeo, basti ricordare che quello scacchiere orientale richiese il trasporto di 894.000 uomini (con la perdita del 0,2 per cento), dei quali 525.000 durante le operazioni belliche sul fronte greco, e di 1.388.000 tonnellate di materiali (con la perdita del 0,5 per cento). L'esiguità delle perdite in questo scacchiere testimonia dell'efficienza protettiva combinata con la scarsa possibilità di offesa da parte dell'avversario, dislocato in posizione troppo eccentrica per poter attaccare con frequenza.

Dopo l'armistizio la Puglia costituì la grande base operativa dell'8. Armata britannica con Taranto come centro principale di raddobbo del naviglio alleato e italiano (quasi duemila navi riparate in venti mesi), nonché la base dell'Aeronautica alleata e italiana. Il grande attacco aereo tedesco del 2 dicembre 1943 su Bari testimonia dei rischi cui è stata esposta la gente di Puglia in quel periodo.

Dai campi della Puglia, è bene ricordarlo, si son levati in volo, per l'eroica abnegazione e tenacia degli aviatori italiani, i nostri logori superstiti velivoli per portare il loro aiuto nei cieli della Jugoslavia a quel popolo serbo, combattente per la sua libertà, già una volta da noi salvato ventotto anni prima. In 18 mesi di attività i nostri piloti svolsero 485 missioni di guerra, ossia in media quasi una

al giorno con rischi gravi, dovuti in modo eminente alla scarsa efficienza degli apparecchi.

Da questa terra di Puglia, due volte testimone della disinteressata opera fraterna svolta dagli Italiani per i popoli jugoslavi, si levi l'auspicio di una non lontana pacificazione politica e spirituale dell'Adriatico tormentato.