

Edizioni dell'Assemblea
144

Ricerche

Andrea Buzzini

**Le Ferrovie dello Stato
per la costruzione dell'impero coloniale
in Etiopia**

REGIONE TOSCANA



Consiglio Regionale

Luglio 2017

Le Ferrovie dello Stato per la costruzione dell'impero coloniale in Etiopia / Andrea Buzzini ; [presentazione di Eugenio Giani ; prefazione di Riccardo Nencini].
– Firenze : Consiglio regionale della Toscana, 2017

1. Buzzini, Andrea 2. Giani, Eugenio 3. Nencini, Riccardo 4. Toscana <regione>. Consiglio regionale

385.0963

325.3450963

Ferrovie – Etiopia – 1932-1936

CIP (Cataloguing in Publication)

a cura della Biblioteca della Toscana Pietro Leopoldo

Volume in distribuzione gratuita



Fondazione delle Ferrovie dello Stato



Associazione "L'arte di Apoksiomeo"

Consiglio regionale della Toscana

Settore "Biblioteca e documentazione. Archivio e protocollo.

Comunicazione, editoria, URP e sito web. Tipografia"

Progetto grafico e impaginazione: Daniele Russo

Pubblicazione realizzata dal Centro stampa del Consiglio regionale della Toscana
ai sensi della l.r. 4/2009

Luglio 2017

ISBN 978-88-89365-90-8

Sommario

Presentazione	9
Prefazione	11
Introduzione	15
Prologo	17
Capitolo I Verso la decisione dell'aggressione	23
1.1 Dai buoni rapporti iniziali ai piani operativi di De Bono del 1932	23
1.2 Badoglio e i tentativi di direzione dei militari	28
1.3 Il Promemoria del 30 dicembre 1934: la svolta	30
1.4 Iniziativa e direzione politica di Mussolini	35
1.5 Alla ricerca del motivo della guerra	37
Capitolo II L'incidente di Ual-Ual	39
2.1 Luoghi e antefatti	39
2.2 L'incidente di Ual-Ual	42
2.3 L'intesa franco-italiana	44
2.4 L'Etiopia si rivolge alla Società delle Nazioni	50
2.5 La Conferenza di Stresa e le sue conseguenze	55
2.6 L'Italia prende le sue decisioni	58
2.7 Le posizioni del Vaticano e delle altre Nazioni nei mesi antecedenti la guerra d'Etiopia	66
Capitolo III Le ferrovie al servizio del regime per la crisi etiopica	73
3.1 Le ferrovie coloniali da strumento di influenza economica a mezzo logistico di guerra	73
3.1.1 Eritrea: Ferrovia Massaua-Asmara	81
3.1.2 Eritrea: La Teleferica	98
3.1.3 Somalia: Ferrovia Mogadiscio - Villaggio Duca degli Abruzzi	99
3.1.4 La Ferrovia francese Gibuti-Addis Abeba	104
3.2 Le Ferrovie dello Stato: mezzo di trasporto per soldati e mezzi di guerra verso il porto di Napoli	111
3.3 Intendenza in A.O. Costituzione e preparazione - Servizio Trasporti e Tappe	116

Capitolo IV Ottobre '35 - maggio '36, la creazione dell'Impero	127
4.1 ottobre 1935: inizio delle ostilità, De Bono al comando	127
4.2 Il piano Hoare - Laval	133
4.3 Seconda fase delle operazioni: Badoglio riorganizza la macchina da guerra	136
4.4 Terza fase: le grandi battaglie campali decise e vinte da Badoglio	138
4.5 - 9 maggio 1936: l'Impero sui "colli fatali" di Roma. Le Ferrovie dell'Impero	142
Conclusioni	151
Fonti e bibliografia	153

A Stefania,
Giulia ed Elisa

L'Autore ringrazia:

- *Il Presidente del Consiglio regionale della Toscana Eugenio Giani*
- *L'Assessore alle Infrastrutture, mobilità, urbanistica e politiche abitative della Regione Toscana, Vincenzo Ceccarelli*
- *La Fondazione delle Ferrovie dello Stato per il materiale fotografico gentilmente concesso, proveniente dall'Archivio storico delle Ferrovie*
- *Il Colonnello dell'Arma dei Carabinieri Dr. Orazio Anania, Presidente dell'Associazione "L'arte di Apoxiomeo", per la preziosa e cortese collaborazione prestata*
- *L'Università degli studi di Urbino Carlo Bo presso la quale si è laureato.*
- *Il Prof. Paolo Nepi, Università degli studi Roma Tre, per i preziosi consigli offerti*

Presentazione

Ringrazio Andrea Buzzini per averci offerto l'opportunità di pubblicare nella collana editoriale del Consiglio regionale – Edizioni dell'Assemblea – questa sua ricerca che, come si vede anche dalla ricca bibliografia riportata in fondo al volume, è certamente frutto di un lavoro puntuale e approfondito. Un testo di grande interesse, che amplia la sezione più prettamente dedicata alla memoria e agli studi. La nostra collana, nata nel 2008, ha infatti l'obiettivo di ospitare e diffondere ricerche, materiali, esperienze che accrescono il patrimonio conoscitivo a disposizione della comunità toscana e di tutti i lettori interessati. Raccoglie testi di provenienza diversa, dalle pubblicazioni di carattere accademico a strumenti di natura tecnica o didattica, da documenti storici a racconti di esperienze personali. Oltre a favorire la salvaguardia della memoria e dell'identità dei luoghi, la collana, infatti, tende a valorizzare e mettere in circolazione conoscenze particolari, portatrici di punti di vista inediti, che difficilmente troverebbero una collocazione editoriale tradizionale. Il volume “Le Ferrovie dello Stato per la costruzione dell'impero coloniale in Etiopia” ne è un chiaro esempio. Infatti, indagando su un aspetto particolare della conquista italiana in Etiopia, permette di ricavare conferme sul giudizio storico che quell'avventura ha rappresentato per il paese, ma anche la consapevolezza odierna che determinate opere infrastrutturali hanno poi rappresentato – e molte tutt'ora rappresentano – un patrimonio a disposizione delle comunità locali. Una ricerca perciò sul quel periodo storico, ma anche sul ruolo delle Ferrovie al servizio del regime nella crisi etiopica. Un volume di grande interesse che, sono certo, sarà di aiuto agli studiosi o agli studenti che vorranno indagare su un periodo così importante della nostra storia nazionale.

Eugenio Giani

Presidente del Consiglio regionale della Toscana

Prefazione

L'opera di Andrea Buzzini ricostruisce la seconda Campagna italiana d'Etiopia seguendo due direttrici: da un lato l'opera riferisce sui prodromi della guerra, i preparativi bellici e il contesto in cui sono maturate le decisioni politiche e militari del regime fascista; dall'altro lato l'autore dedica un ampio spazio allo sviluppo delle comunicazioni e delle infrastrutture durante l'occupazione del Corno d'Africa.

L'Italia della metà degli anni Trenta era un Paese lacerato da grandi contraddizioni economiche e sociali. Secondo un'ampia trattazione storiografica, operare una svalutazione competitiva della Lira, insieme ad una serie di provvedimenti di rilievo, avrebbe potuto dare una risposta politica alla "grande crisi", senza cercare la via della guerra. Una scelta del genere sarebbe stata la sconfessione di quella politica economica di rivalutazione della Lira fascista, volta a raggiungere il cambio di 90 lire per una sterlina inglese. Un atto di debolezza inaccettabile per il forlivese Benito Mussolini, l'"uomo solo al comando" che passò dagli editoriali pacifisti ed antibellicisti del 1914 sulle colonne dell'*Avanti!*, alla fondazione, nella milanese Piazza San Sepolcro, dei Fasci italiani di combattimento. Una parabola politica ed umana che portò Mussolini alla Presidenza del Consiglio del Regno d'Italia e all'instaurazione definitiva del regime.

Le pagine del presente saggio ricordano una delle fasi più drammatiche del periodo pre-bellico del Regime Fascista. In un'Europa in pieno riarmo, l'Italia voleva chiudere la "questione etiopica", rimasta aperta dopo la bruciante sconfitta nella Battaglia di Adua per mano delle forze del negus Menelik II. Mussolini, mettendosi a capo di quella che il Generale Emilio De Bono aveva tratteggiato come un'operazione di polizia su larga scala, decise di triplicare le forze e i mezzi in campo. Il Duce portò in Africa mezzo milione di uomini e mise alla loro testa la Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale, i volontari "in camicia nera". Non doveva vincere l'Italia. Non solo, perlomeno. Era il Fascismo a dover trionfare militarmente ed esteticamente dinanzi la Società delle Nazioni.

Il 6 maggio 1936, dal balcone di Palazzo Venezia, Mussolini annunciò la fine delle ostilità e proclamò la nascita dell'Impero. Ventiquattro ore dopo, Vittorio Emanuele III fregiò della Gran Croce dell'Ordine militare di Savoia il capo del Fascismo. Una manifestazione di forza e di grandez-

za che configgeva con la realtà delle cose: se in Italia si dispensavano gli Onori di rito, in Etiopia c'era uno Stato ancora da occupare per oltre due terzi, con numerosi soldati irregolari abissini nel sud e nell'ovest del Paese.

L'intervento militare in Etiopia rappresentò una delle pagine più oscure della storia italiana del Novecento. L'opera di Andrea Buzzini dedica un ampio spazio ad uno degli aspetti storicamente meno indagati dell'unica vittoria militare del fascismo: gli investimenti infrastrutturali che l'Italia fece nel Paese a seguito della sua parziale e mai definitiva conquista. Piani stradali, ferrovie e raccordi furono costruiti al fine di vincere l'aspra geografia etiopica e garantire gli sbocchi marini. *“Le infrastrutture create dal Fascismo nelle zone di conquista – argomenta l'autore nelle conclusioni alla presente opera – significarono una risorsa e una modernizzazione del territorio e di esse poterono godere le popolazioni autoctone. Il prezzo da pagare fu la libertà, ma con il ritorno all'indipendenza esse continuarono ad avvalersi di quei benefici”*. Al netto dell'orrore della Guerra di conquista e dell'aggravante utilizzo di armi chimiche (pubblicamente ammesso solo sessant'anni dopo, nel 1996 dal Ministro della Difesa Domenico Corcione), l'affermazione contenuta nella presente opera, in merito allo sviluppo impresso al Paese grazie agli investimenti statali italiani, risulta corretta. Non solo, rappresenta il perno argomentativo attorno al quale il presente saggio è stato elaborato.

L'impegno bellico italiano, di fatto, è proseguito parallelamente alla costruzione e al potenziamento del sistema ferroviario. Una sorta di “cura del ferro” per il trasporto regolare di materiali bellici e per permettere la formazione di affidabili e rapidi mezzi di comunicazione. La costruzione di queste infrastrutture, sfidando gli altipiani e le irregolarità delle terre africane, rappresentò uno sforzo ingegneristico di rilievo per l'epoca. Valga ad esempio la costruzione della ferrovia Massaua-Asmara, sviluppo della linea che permise di raggiungere un traffico mensile di 25.000 tonnellate di utili, un rapido servizio su rotaia – all'epoca di primissimo rilievo – e uno sviluppo economico che si protrasse anche nei decenni successivi, non solo dopo la fine dell'occupazione fascista, ma anche dopo il crollo stesso del Regime.

La ricostruzione storica operata nel testo, mette in opportuno rilievo un fatto storico decisivo, al quale faccio seguire una generalizzazione conclusiva: dopo una serie di ovvi interventi di manutenzione, ancora oggi i ponti, le gallerie e i terrapieni costruiti dagli italiani nelle zone di conquista, rappresentano importanti infrastrutture che vengono utilizzate a beneficio

di tutta la popolazione. Per estensione: i collegamenti infrastrutturali e gli snodi, in maniera ancora più decisiva nell'attuale mondo globalizzato, consentono una sempre maggiore definizione della rete di Beni e Servizi che, pur non incidendo sempre in maniera diretta sul sistema produttivo, rappresentano la spina dorsale dello sviluppo economico dell'Italia. Un miglioramento della rete dei collegamenti, non solo permetterebbe di crescere in efficienza e accessibilità dei servizi, ma incentiverebbe ulteriormente gli investimenti privati a beneficio della collettività tutta. Il caso etiopico, sebbene storicamente lontano dal nostro presente storico, insegna che non vi può essere sviluppo senza creare collegamenti opportuni e senza investire in quelli che oggi chiamiamo *hub*, utilizzando un termine preso in prestito dall'Informatica. “*Historia magistra vitae*” è la massima contenuta nel *De Oratore* di Marco Tullio Cicerone. Niente di più vero, aggiungo.

Riccardo Nencini

Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Introduzione

Al di là della partecipazione ai due conflitti mondiali, la guerra per la conquista dell'Etiopia è stata la più grande guerra dell'Italia unita; scatenata dal fascismo fu di fatto l'unico conflitto internazionale vinto dalla dittatura mussoliniana nel corso del Ventennio.

Assai rilevante nella storia d'Italia, la guerra d'Etiopia contribuì a pregiudicare l'equilibrio europeo e le relazioni internazionali, rivelatisi ambedue instabili nel corso degli anni Trenta e destinati, anche a causa dell'aggressione fascista all'Etiopia ad alimentare il difficile clima che avrebbe condotto alla Seconda guerra mondiale.

Questo libro si propone di riferire sui prodromi della guerra italo-etio-pica, di esaminare i preparativi dell'Italia per l'invasione dell'Etiopia e di evidenziare gli sforzi di questa per difendersi, nonché di studiare il contesto e il carattere delle decisioni politiche, diplomatiche e militari prese dai dirigenti degli Stati europei nell'affrontare i problemi posti dalla decisione di Mussolini d'invadere l'Etiopia. Essendo il progetto a conoscenza di tutti da molti mesi prima dell'ottobre 1935, i dirigenti inglesi e francesi, quelli della Società delle Nazioni, della Germania, degli Stati Uniti e la Chiesa cattolica, ebbero tutto il tempo per valutare quali sarebbero stati gli sviluppi e le conseguenze del conflitto imminente. Il modo in cui essi agirono prima che la guerra avesse inizio, e le riflessioni sulle conseguenze che la vicenda italo-etio-pica avrebbe provocato sull'Europa, rispecchiarono le decisioni adottate e le posizioni da loro assunte, ancor prima che le truppe italiane varcassero le frontiere etiopiche.

Il periodo viene altresì analizzato, oltre agli aspetti internazionali anche con un'altra chiave di lettura: le comunicazioni.

Nella seconda metà dell'Ottocento e nel primo ventennio del Novecento furono soprattutto le ferrovie di penetrazione dai porti verso l'interno a costituire il più impegnativo investimento coloniale delle potenze europee. Le strade ferrate rappresentarono un mezzo indispensabile sia per l'occupazione effettiva dei possedimenti d'oltremare, sia per l'opera delle imprese minerarie e agricole, nonché un fattore di aspra rivalità internazionale, essendo necessarie per estendere l'influenza economica e realizzare così vasti "imperi informali".

La storia delle ferrovie, in particolar modo delle linee ferroviarie delle

colonie italiane, assume quindi un particolare rilievo in occasione della conquista dell'Etiopia. Le due ferrovie italiane, in Eritrea ed in Somalia, assieme alla linea francese Gibuti Addis-Abeba e alle altre infrastrutture di trasporto e comunicazione, furono una preziosa risorsa per la costruzione dell'Impero mussoliniano in Etiopia.

Dopo la sera del 9 maggio 1936, in cui Mussolini affacciandosi al balcone di piazza Venezia proclamò l'Impero condividendo con il Paese un entusiasmo senza eguali, si iniziò la ristrutturazione delle vie di comunicazione nelle terre appena conquistate; le ferrovie coloniali furono incrementate e utilizzate per trasportare uomini, mezzi e ogni strumento utile alla costruzione delle strade, ritenute da sempre un mezzo valido di unione e di scambio tra i popoli.

Prologo

Nel Maggio 1936 Benito Mussolini proclamò l'avvento in Africa orientale dell'Impero Italiano: l'Etiopia, ultimo Paese africano libero dal dominio straniero, era stato conquistato dall'esercito italiano.

Hailè Selassìè riparò in Inghilterra e il Re d'Italia assunse il titolo d'Imperatore. La conquista dell'Etiopia fu qualcosa di più di un episodio nella fase tardiva della storia dell'imperialismo europeo in Africa, fu anche un avvenimento di grande portata nella storia d'Europa dopo la prima guerra mondiale.

L'invasione italiana dell'Etiopia nell'ottobre 1935 fu una sfida portata in maniera diretta al sistema postbellico della sicurezza collettiva, quale era stato istituito dalla Società delle Nazioni. Quella sfida non fu raccolta: la Società non riuscì a proteggere uno dei suoi membri, e quindi il successo della guerra di conquista condotta dall'Italia costituì un ulteriore prova di debolezza e di paralisi dell'organismo ginevrino. I suoi membri più forti, la Gran Bretagna e la Francia, si mostrarono tiepide sostenitrici delle clausole del trattato; ottennero certo l'applicazione di sanzioni economiche contro l'Italia, ma poi si ritrassero sempre più in un isolamento difensivo, rendendo quelle sanzioni effimere ed eludibili. In quella situazione, la Germania fu incoraggiata a riarmarsi e a violare i Trattati di Versailles e di Locarno e l'Italia, superate le limitate sanzioni impostele dalla Società delle Nazioni, incominciò dal 1936 a discostarsi dai suoi precedenti legami con le democrazie occidentali, per seguire un indirizzo che doveva condurre all'Asse Roma-Berlino. "Il caso Italo-Etiopico", ebbe a dire il segretario generale della Società delle Nazioni Joseph Avenol, "fu un veleno per l'Europa".¹

Per gli Etiopici, la minaccia d'invasione in atto non costituì una novità perché da molto tempo erano abituati a impugnare le armi per combattere in difesa della propria indipendenza nazionale. Nei tre quarti di secolo precedenti essi vi erano stati costretti in numerose occasioni e avevano combattuto contro gli eserciti invasori di almeno quattro differenti nemici stranieri: inglesi, egiziani, sudanesi, e italiani. Nel 1935, dunque, per loro non fu affatto una cosa nuova dover lottare contro gli italiani.

L'Italia era il nemico che ras Adula aveva sconfitto nel 1887 con la

1 G. W. Baer, *La guerra italo-etiopica*, Bari, Laterza, 1970, pp. I-XI

battaglia di Dogali e che l'Imperatore Menelik aveva combattuto per le discordanti interpretazioni del Trattato di Wucialiè (Ucciali) del 1889; era inoltre il Paese le cui truppe d'invasione Menelik aveva sbaragliato nella battaglia di Adua del 1896.²

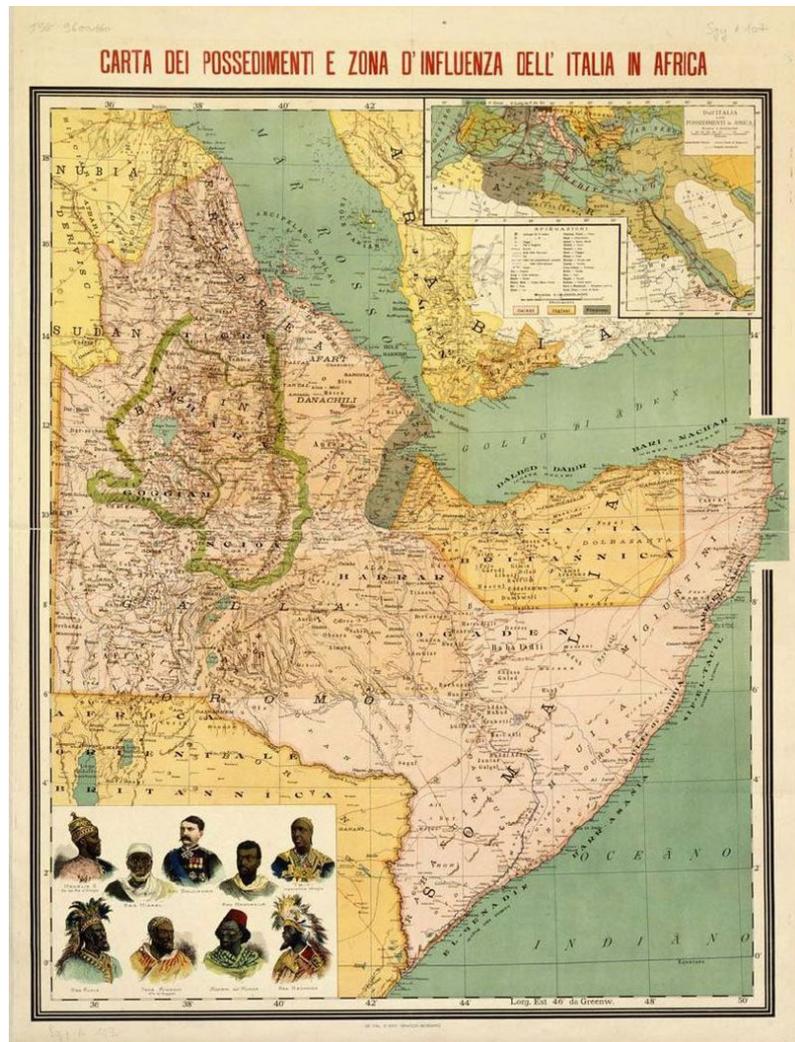


Figura 1: Carta dei possedimenti e zone d'influenza dell'Italia in Africa³

2 R. Pankurst, in *Le guerre coloniali del fascismo*, a cura di Angelo Del Boca, Bari, Laterza, 1991, pp. 256-257

3 *Im.ne lib. da Wikipedia*

Il Trattato di Ucciali del 1889, pur con tutte le imperfezioni e gli inconvenienti che lo accompagnarono, sancendo il protettorato italiano sull'Impero, indicava che fino da allora i possedimenti italiani nell'Africa Orientale avevano un naturale destino: quello di gravitare verso l'Etiopia.

I protocolli Rudini-Dufferin del 1891 e quelli successivi Crispi-Clarke Ford del 1894, nella delimitazione delle sfere d'influenza dell'Italia e dell'Inghilterra attribuivano all'influenza italiana un territorio che, salvo per brevi tratti, corrispondeva a tutta l'Etiopia moderna. Più tardi, mutate le circostanze nel Trattato tripartito del 1906 tra Italia, Inghilterra, e Francia, pur senza mutare la sostanza dei protocolli predetti, si precisò quanto doveva accadere in caso di mutamento dello Status quo in Etiopia, ossia:

a) salvaguardia per l'Inghilterra e per l'Egitto nel bacino del Nilo di quanto riguarda la regolamentazione delle acque di questo fiume e dei suoi affluenti;

b) salvaguardia degli interessi dell'Italia per quanto riguarda l'hinterland dell'Eritrea e della Somalia e l'unione territoriale tra di esse;

c) salvaguardia degli interessi francesi per l'*hinterland* della Somalia francese e per la zona necessaria alla ferrovia da Gibuti ad Addis Abeba.

Nell'accordo Mussolini-Graham del 1925, Inghilterra e Italia si impegnavano a prestarsi reciproco appoggio da una parte per la costruzione di una ferrovia italiana attraverso il territorio abissino che congiungesse l'Eritrea alla Somalia a ovest di Addis-Abeba; dall'altra per una diga, di costruzione britannica sotto il lago Tana, e un'autostrada dalla diga alla frontiera del Sudan.

Si prevedeva poi che, l'influenza italiana per l'Abissinia oltre che nel territorio attraversato dalla progettata ferrovia, poteva estendersi anche in quello dove sarebbero dovute sorgere le opere Britanniche del lago Tana.

Per 40 anni l'Italia si sforzò di esercitare un'influenza ispirata alla pacifica collaborazione. Le sue benevole disposizioni sono provate dall'appoggio dato all'Etiopia per la sua ammissione nella Società delle Nazioni, e più ancora dal trattato di amicizia e collaborazione del 1928 che prevedeva la cessione all'Etiopia di una zona franca nel porto di Assab e la costruzione di una camionabile fino a Dessiè.

I normali rapporti diplomatici tra i due stati si protrassero per tutto il 1934 per poi avviarsi inesorabilmente verso un progressivo cambiamento destinato a diventare conflitto. Il Duce iniziò una mole imponente di opere realizzate attraverso gli organi responsabili in Italia e nelle Colonie. In particolar modo, nel campo logistico, al fine di assicurare la possibilità di

afflusso sollecito delle truppe dalla madre patria e vennero iniziati imponenti lavori stradali, edilizi, idrici e collegamenti in virtù dell'intenzione ormai maturata di un attacco all'Etiopia.⁴



Figura 2: L'impero Coloniale Italiano dal 1936 al 1941⁵

Nel 1935 iniziò infatti una campagna di grandi dimensioni senza però un obiettivo politico-militare reale (la distruzione delle forze armate del

4 A. Lessona, *Le Colonie D'Italia in Dal Regno All'Impero*, Roma, Reale Accademia Dei Lincei, 1937, pp. 694-697

5 *Im.ne lib. da Wikipedia*

Negus era ancora un mezzo e non un fine) e soprattutto senza alcuna preoccupazione per il futuro.

Tutte le ambiguità della politica mussoliniana si riassumono in questo punto: l'assoluto silenzio sul futuro dell'impero.

Che all'impero si dovesse arrivare, era detto molto chiaramente nel promemoria del 30 dicembre 1934 e nella grandiosità dei preparativi bellici; quale funzione, quale assetto, quali prospettive l'Impero dovesse avere, questo mancava nel promemoria come in tutte le successive prese di posizione di Mussolini e dei suoi. La ragione era chiara: l'Impero non era un obiettivo concreto, bensì solo il mezzo per procurare prestigio al regime e commesse statali all'economia nazionale.⁶

Le strade ferrate rappresentarono dall'Ottocento in poi un mezzo indispensabile sia per l'occupazione effettiva dei possedimenti d'oltremare, sia per l'opera delle imprese minerarie e agricole, nonché un fattore di aspra rivalità internazionale, essendo necessarie per estendere l'influenza economica e realizzare così vasti "imperi informali".

Tutti i progressi tecnologici nei trasporti e nelle comunicazioni dovuti alla rivoluzione industriale, dal telegrafo al telefono, dal piroscampo al treno e agli autoveicoli, vennero utilizzati dagli europei per assicurarsi il controllo dei propri territori in Africa.

Dalla seconda metà dell'Ottocento in poi e, successivamente, durante il periodo fascista furono soprattutto le ferrovie di penetrazione dai porti verso l'interno a costituire il più impegnativo investimento nel "continente nero" da parte delle potenze coloniali.⁷

La costruzione dell'infrastruttura ferroviaria non fece negli anni Trenta sensibili passi avanti; maggiore impegno venne dedicato, per esigenze militari, ai tronchi già in esercizio: un potenziamento della ferrovia fu deciso alla fine del 1932, quando venne approntato il primo programma per l'offensiva contro l'Etiopia.⁸

Il Governatore dell'Eritrea, in data 16 dicembre 1932, scrisse la seguen-

6 G. Rochat, *Militari e Politici nella preparazione della campagna D'Etiopia*, Istituto Nazionale per la Storia del movimento di liberazione in Italia, Milano, Franco Angeli Editore, 1971, pp. 111-112

7 S. Maggi, *Colonialismo e Comunicazioni-Le strade ferrate nell'Africa Italiana*, Napoli, Esi, 1996

8 A. Del Boca, *Gli Italiani in Africa Orientale, la conquista dell'impero*, Bari, Laterza, 1986, pp. 175-178

te lettera indirizzata al Comando delle truppe coloniali, al Direttore dell'esercizio ferroviario e all'Ingegnere capo delle opere pubbliche:

“Portare rendimento ferrovia pendici orientali Massaua-Asmara a 12 coppie giornaliere di treni sul tronco Massaua-Ghinda e 6 copie sul tronco Ghinda-Asmara [...], dotare stazione militarmente più importante di piani caricatori adeguati al massimo traffico prevedibile durante e dopo la mobilitazione. Costruire i piani caricatori in modo da ottenere contemporaneamente carico e scarico maggior numero possibile vagoni. Avere possibilmente vicino piani caricatori spazio sufficiente per terminare sgombero materiali e per ammassamento truppe. Dare precedenza assoluta lavori”.⁹

9 *Lettera del Governatore dell'Eritrea in data 16 dicembre 1932*, in Archivio Storico Diplomatico del Ministero degli Affari Esteri, *Archivio Storico del Ministero dell'Africa Italiana*, posiz. 35/12, fasc. n. 49 “1921-1935. Eritrea. Ferrovie Eritrea”.

Capitolo I Verso la decisione dell'aggressione

1.1 Dai buoni rapporti iniziali ai piani operativi di De Bono del 1932

Sino al 1932 è impossibile trovare tracce tangibili di un effettivo interesse di Mussolini per l'Etiopia.

Anzi, nel 1922, anno di inizio dell'attività del governo Mussolini, da una lettera inviata l'11 dicembre da parte di Piacentini, ministro plenipotenziario ad Addis Abeba, al presidente del Consiglio e ministro degli Esteri, Mussolini, possiamo prendere atto che gli interessi dell'Italia erano principalmente di natura commerciale:

“Durante tre anni mia permanenza Addis Abeba ho cercato con tutte le mie forze togliere dall'animo del Governo etiopico sospetto di sentimenti radicati sulle intenzioni Italia occupare Etiopia o perlomeno Tigrè. Risultato di questo lavoro tenace, ispirato assoluta lealtà, è stato distruzione ogni sospetto di questo Governo a nostro riguardo, importanti concessioni industriali che languivano in vana attesa da sette, otto anni, sono state ottenute ed ora prosperano alla testa di ogni altra industria europea questo paese. Il terreno è così ben seminato per ulteriori concessioni industriali, commerciali ad italiani secondo concetto da V.E. esposto nel suddetto comunicato: Intendiamo promuovere con Etiopia, attraverso Eritrea, attraverso Somalia, i più intensi rapporti commerciali. Si aggiunga a ciò che i rapporti buoni e fiduciosi oggi esistenti fra l'Italia e l'Etiopia sono ottime garanzie per la sicurezza della frontiera delle nostre colonie, non c'è stato nessuna preoccupazione di frontiera da parte dell'Etiopia”.¹⁰

10 I *Documenti Diplomatici Italiani* (d'ora in poi: DDI), VII serie, vol. I, doc. 222



Figura 3: De Bono passa in rassegna le truppe¹¹

I primi segni di un vero interesse di Mussolini per l’Etiopia risalgono al 1932 e sono collegabili chiaramente alle prime *avances* di Laval e al maturare in Mussolini dell’idea di quella nuova politica che doveva portarlo a farsi promotore del Patto a quattro. Il primo di questi segni è costituito dalla missione ispettiva in Eritrea affidata a De Bono e dal piano per una eventuale azione in Etiopia che questi preparò per incarico di Mussolini. Come già si è detto, dal diario di De Bono risulta peraltro che il duce, ricevendo il piano, che si basava sul presupposto di un’azione condotta con l’assenso francese ed inglese, accennava al 1935 come all’anno della sua eventuale attuazione. Questo accenno, unito al fatto che per il momento non si andò oltre lo studio dei piani operativi e nulla fu fatto sul terreno della concreta preparazione delle forze e delle strutture logistiche indispensabili per un’azione militare, lascia intravedere che per Mussolini il problema etiopico anche se era già all’ordine del giorno, non era però ancora entrato nella sua fase più matura, della pratica risoluzione. E, infatti, sino al 1934, nulla fu fatto che potesse essere considerato un ulteriore passo

11 *Im.ne lib. da Wikipedia*

sulla via della concreta decisione di agire in tempi brevi.¹²

In pratica, la questione etiopica entrò in una nuova fase solo nel 1934. Da quanto risulta dal diario di De Bono, Mussolini, prese la decisione di agire ai primi di febbraio, ma in realtà si trattò di una decisione provvisoria, che ebbe solo la conseguenza di affrettare l'elaborazione dei piani militari per tradurla in pratica e di dare il via ai primi stanziamenti straordinari, in aprile, per la preparazione bellica in Eritrea. Una decisione quindi, non ancora irreversibile e che non prevedeva un'attuazione rapida, tanto è vero che ancora in settembre Mussolini pensava che la guerra contro l'Etiopia sarebbe avvenuta entro un paio di anni, dato che occorreva prima provvedere ad una "preparazione internazionale adeguata"¹³ anche convinto come aveva scritto il 10 agosto ai vertici militari che, data la situazione europea conseguente al fallimento della Conferenza per il disarmo e i conflitti in Estremo Oriente:

“tutte le forze armate italiane devono essere tenute in vigile efficienza per poter affrontare nelle migliori condizioni gli avvenimenti che si possono produrre anche improvvisamente com'è accaduto alla fine dello scorso luglio”

e che, quindi,

“qualsiasi impresa che in questo momento sottragga importanti forze militari allo scacchiere europeo deve essere ritenuta come sommamente dannosa e come produttrice una pericolosa diminuzione del nostro potenziale bellico”¹⁴.

Una decisione, che ancora non aveva alle sue spalle neppure una precisa scelta degli obiettivi strategico-politici che si volevano realizzare: si trattava di preparare una guerra totale, volta a distruggere l'Impero Etiopico e a impossessarsene completamente o una guerra limitata, volta ad ottenere solo alcuni vantaggi territoriali.¹⁵

La svolta si ebbe nel 1932, quando il generale Emilio De Bono, mini-

12 R. De Felice, *Mussolini il duce, Gli anni del consenso*, Torino, Einaudi, pp. 604-605

13 G.Rochat, *Militari e politici nella campagna d'Etiopia*, Milano, Angeli, 1971, p. 40

14 *Lettera di Mussolini a De Bono, a Baistrocchi e a Badoglio*, riportata integralmente in G.Rochat, *ivi*, p. 356

15 G.Rochat, *ivi*, p. 95

stro delle Colonie, fu incoraggiato da Mussolini a mettere allo studio una guerra di aggressione. Nelle sue lettere del 29 novembre 1932 ai ministri della Guerra e dell'Aeronautica, De Bono propose una avanzata fulminea con 50.000 ascari eritrei, 35.000 soldati italiani e un centinaio di aerei, tale da sbaragliare le forze abissine alla frontiera prima della loro lenta mobilitazione, per poi occupare l'intero Tigrè.¹⁶

Il 15 dicembre scrisse nel suo diario:

“Ho portato a Mussolini il progetto per un'eventuale azione in Abissinia.

Gli è piaciuto. Comanderei, al caso io. Sarebbe un bel canto del cigno!

Dovrebbe essere pel '35, ma io temo che non abbia ben calcolato spesa e conseguenze! Vedremo”¹⁷.

De Bono ridusse a un mese l'intervallo tra la decisione politica e l'inizio delle operazioni senza tener conto dei tempi assai maggiori chiesti dai suoi tecnici, delle limitate possibilità del porto di Massaua, dell'insufficienza della rete stradale eritrea.

L'Eritrea era divisa in tre zone: il Basso piano orientale, lungo il Mar Rosso, caldo e inospitale, con il porto di Massaua; l'Altopiano, sui 2500 metri, di clima relativamente buono anche per gli europei, con Asmara; e infine il Bassopiano occidentale, digradante verso il Nilo. Da un punto di vista militare la parte vitale della colonia era rappresentata dall'altopiano, dove era concentrata la rete stradale eritrea e il collegamento con il mare tramite la ferrovia a scartamento ridotto Massaua-Asmara, di scarso rendimento, oltre a una camionabile che, come tutte le strade eritree, era stata costruita per il traino animale piuttosto che per il traffico automobilistico.

16 G.Rochat, *Le guerre Italiane 1935-1943*, Torino, Einaudi, 2005, pp. 15-16

17 Diario di De Bono in G. Bianchi, *Rivelazioni sul conflitto Italo-Etiopico*, Milano, Ceis, 1967

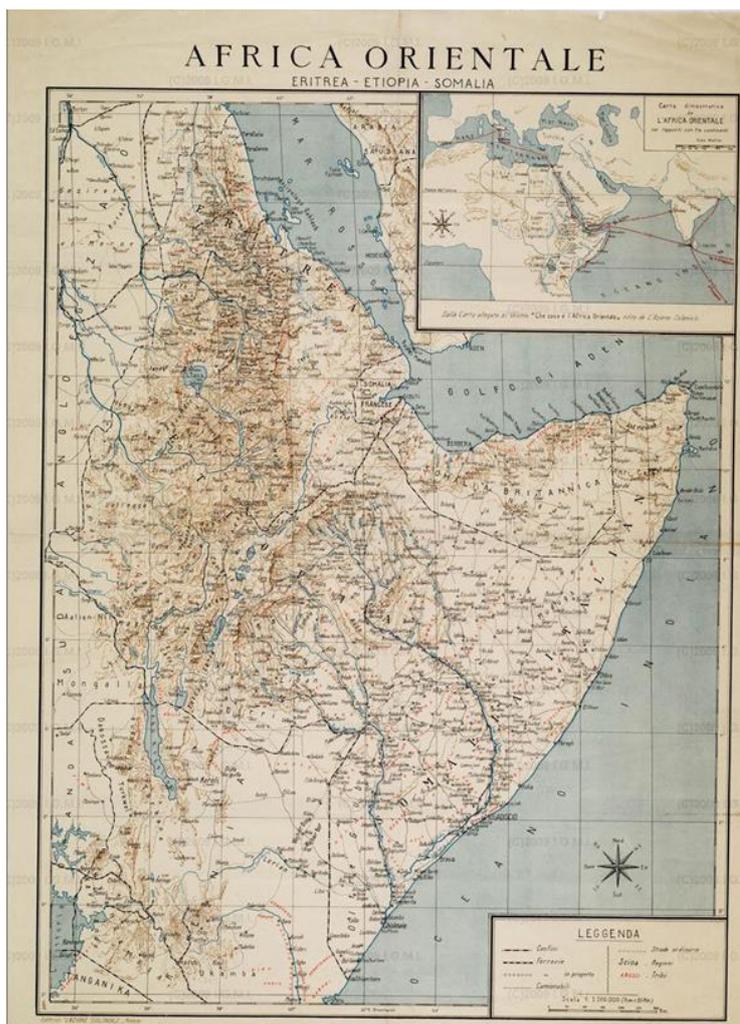


Figura 4: Carta geografica Africa Orientale – AOI¹⁸

Dal collegamento Massaua-Asmara dipendevano le possibilità di vivere e combattere sull'altopiano perché le altre comunicazioni con il mare erano semplici mulattiere maltenute. Durante la stagione delle piogge, da giugno a settembre gli spostamenti e le comunicazioni erano fortemente rallentati.

Il porto di Massaua si trovava ancora nelle vecchie condizioni di capaci-

18 *Im.ne lib. da Wikipedia*

tà e attrezzatura, sufficienti solo al normale e limitato traffico della colonia.

Le strade che conducevano all'altopiano e verso la frontiera, in parte carrarecce o semplici piste, non erano assolutamente atte a consentire e sostenere un traffico intenso di automezzi. I vari servizi (sanità, veterinario, approvvigionamenti di carattere generale, collegamenti radio-elettrici ecc.) erano commisurati alle necessità della popolazione metropolitana della colonia; vi era inoltre scarsa disponibilità di baraccamenti, tettoie, capannoni e comunque nessuna disponibilità di locali atti al ricovero di truppe e di materiali di un corpo di spedizione.

La zona d'azione era a 4000 chilometri dalla madrepatria ed aveva un unico porto, insufficiente e non rapidamente attrezzabile, situato in zona caldissima, con un retroterra di 50 chilometri non facile alla vita per il clima quasi proibitivo al lavoro dei bianchi; sull'altopiano le condizioni ambientali di carattere alpestre miglioravano le possibilità di vita per i bianchi, ma tutto vi era da fare; strade, pozzi, magazzini, collegamenti vari ecc. Tutto da richiedere alla madre patria per l'insufficienza locale di industrie e dell'agricoltura¹⁹.

Mussolini si era ormai orientato verso la guerra all'Etiopia, perciò volle assicurarsi il comando formale delle forze armate per riservare a se e negare ad altri la popolarità legata al prevedibile successo. Che nella seconda metà del 1933 la decisione di aggredire l'Etiopia andasse ormai maturando, è testimoniato dall'improvviso interesse che i comandi dell'esercito rivelarono per la preparazione della campagna. De Bono inviò in visione al ministero della guerra il suo schema di operazioni alla fine del novembre 1932, ma solo nel settembre 1933 il capo di stato maggiore Bonzani trasmise a Baidrocchi (e questi a De Bono) le sue osservazioni in merito.²⁰

1.2 Badoglio e i tentativi di direzione dei militari

Nel febbraio-marzo 1934 si acuirono le critiche degli organi militari all'impostazione offensiva dei piani di De Bono. Dal carteggio di Badoglio risulta che lo Stato Maggiore dell'esercito ne aveva messo allo studio l'esecuzione, giungendo alla conclusione che il tempo di un mese previsto da De Bono per il trasporto di due divisioni e un reggimento alpino, era del

19 F. Dall'Ora, *Intendenza in A.O.*, Roma, Istituto nazionale fascista di cultura, 1937, pp. 10-11

20 G. Rochat, *Militari e politici nella campagna d'Etiopia*, Milano, Angeli, 1971, p. 35

tutto insufficiente. Lo Stato Maggiore chiese perciò un preavviso di venti giorni sulla dichiarazione di guerra, durante il quale concentrare a Napoli gli uomini, i mezzi, e soprattutto le navi necessarie; altri 36 giorni sarebbero bastati per le operazioni di carico, il viaggio, lo sbarco e l'afflusso delle truppe sull'altopiano, sempre che, beninteso, l'informazioni fornite dalle autorità coloniali sull'organizzazione logistica dell'Eritrea fossero esatte. E si intensificarono invece le accuse a De Bono di aver dato per compiuti lavori ancora in progettazione.

Dalla metà di aprile all'estate 1934 lo Stato Maggiore dell'esercito, con la supervisione di Badoglio mise a punto una serie di piani di mobilitazione per le operazioni contro l'Etiopia che rispondevano alle più probabili esigenze operative. La linea che unificava questi piani era data dalla combinazione di prudenza tattica e aggressività strategico-politica; in altri termini, i capi dell'esercito accettarono pienamente le direttive del governo fascista e prepararono la conquista dell'Etiopia, ma reclamarono più mezzi, più uomini più tempo che non De Bono, i cui progetti avventurosi vennero ufficialmente accantonati.

Si può quindi dire che, mentre De Bono e i suoi uomini avevano previsto una guerra coloniale di limitata entità, poco più di una operazione di grande polizia (le loro richieste di rinforzi dall'Italia si erano ridotte a meno di 20.000 uomini), i capi dell'esercito predisposero invece una guerra di vaste proporzioni, con un corpo di spedizione sugli 80-100.000 uomini, una notevole disponibilità di mezzi tecnici tradizionali e moderni quali l'aviazione e soprattutto forti quantitativi di automezzi. Su questa via ebbero l'appoggio di Mussolini, convinto, per riprendere le parole di Badoglio: "di non poter correre l'alea di un qualche grave scacco nella guerra con l'Etiopia".

La situazione parve favorevole a Badoglio, che passò a trattare De Bono con cameratesca affettuosità. Questa atmosfera serena si dissipò dopo la riunione del 7 maggio 1934, indetta a Palazzo Venezia da Mussolini, cui parteciparono Badoglio, De Bono, Baistrocchi, Valle e Bonzani.

L'unico brano del verbale della riunione che conosciamo suona così:

"E' stato deciso che le forze metropolitane di eventuale impiego in Eritrea non debbano essere inferiori ad un corpo d'armata su tre divisioni, truppe suppletive e servizi, come da piano particolareggiato che sarà concretato dal capo di stato maggiore dell'esercito. Resta affidato allo stato maggiore dell'esercito lo studio dettagliato dei trasporti e l'organizzazione di tutti i servizi e l'eventuale anticipato di-

slocamento in Libia del predetto corpo d'armata metropolitano.”²¹

Per quanto isolato dal suo contesto, questo brano è illuminante: conferma infatti che Mussolini, pur avendo accettato l'impostazione più ampia e cauta chiesta dai militari per la campagna d'Etiopia, non aveva alcuna intenzione di estromettere De Bono e il Ministero delle Colonie dal lavoro preparatorio.

Badoglio colse l'occasione e il 29 maggio espresse un parere scritto del tutto negativo sulla designazione di De Bono, perché troppo anziano, sprovvisto di doti di organizzatore e portato a sottovalutare le reali necessità e la forza del nemico:

“Per queste considerazioni, concludeva Badoglio, io dichiaro a vostra eccellenza che in coscienza non ritengo sia sua eccellenza il Generale De Bono l'uomo indicato per una situazione quale è quella che vi è attualmente in Eritrea”.²²

Il generale inviò copia della lettera al Re, già abbastanza preoccupato per suo conto della situazione.

Questa presa di posizione, così autorevole ed esplicita, era destinata a cadere nel vuoto: come è noto, Mussolini non tolse la sua fiducia a De Bono che, come Ministro delle Colonie e comandante designato della campagna d'aggressione, continuò a tenere le fila della preparazione bellica. Bisogna perciò concludere che i tentativi dei militari di assumere la direzione della preparazione finirono con un sostanziale fallimento e, da maggio a dicembre 1934 la preparazione della guerra contro l'Etiopia procedette senza colpi di scena né contrasti dichiarati, affidata a De Bono con la supervisione assai elastica di Badoglio ed il concorso piuttosto marginale dello Stato maggiore dell'esercito ²³.

1.3 Il Promemoria del 30 dicembre 1934: la svolta

In questa situazione – se non di incertezza, certo molto aperta – si arrivò al 30 dicembre, quando Mussolini impartì a Badoglio, capo di Stato

21 Cit. in: G. Rochat, *op.cit.*, p. 55

22 *Ibidem*, p. 62

23 G. Rochat, *ivi*, pp. 36-63

maggior generale, e agli altri suoi principali collaboratori, le direttive e il “piano d’azione per risolvere la questione italo-abissina”.

Dalla lettura di queste direttive è possibile ricavare alcuni concetti che a stretto rigore dovrebbero essere considerati rispecchianti il punto di vista di Mussolini e, dunque, tali da spiegare le ragioni della sua improvvisa decisione di bruciare i tempi e di ritenere perciò superati gli ostacoli che quattro - cinque mesi prima lo avevano indotto a pensare che un’azione in Etiopia fosse in quel momento “sommamente” dannosa e pericolosa e necessitasse di un paio d’anni di preparazione. Al punto che, come si legge nel primo paragrafo delle direttive a Badoglio, egli era ora convinto che :

“Il problema dei rapporti italo-abissini si è spostato in questi ultimi tempi su un piano diverso: da problema diplomatico è diventato un problema di forza; un problema storico che bisogna risolvere con l’unico mezzo col quale tali problemi furono sempre risolti: coll’impiego delle armi”.²⁴

Il primo di questi concetti riguardava la situazione interna dell’Etiopia. Per il duce essa era caratterizzata da un progressivo sostanziale rafforzamento statale, politico e militare del governo di Addis-Abeba. Tenendo conto di tutto ciò egli scrisse :

“Bisogna trarre la prima logica conclusione: il tempo lavora contro di noi. Più tarderemo a liquidare il problema e più sarà difficile il compito e maggiori i sacrifici. Seconda non meno logica conclusione: bisogna risolvere il problema il più presto possibile, non appena cioè i nostri apprestamenti militari ci diano la sicurezza della vittoria”.²⁵

Il secondo concetto esternato dal duce nelle direttive riguardava la situazione internazionale, alla quale era dedicato tutto l’ottavo paragrafo:

“Condizione essenziale, ma non pregiudiziale della nostra azione è quella di avere alle spalle un’Europa tranquilla almeno per il biennio

24 *Promemoria di Mussolini per Badoglio, Direttive e piano d’azione*, in G. Rochat, *op. cit.* p.376

25 *Promemoria di Mussolini per Badoglio, Direttive e piano d’azione*, in G. Rochat, *op. cit.* p. 377

1935-36 e 1936-37 che dovrebbe essere il periodo risolutivo. Un esame della situazione quale si presenta agli inizi del 1935, permette di prevedere che nei prossimi anni, sarà evitata la guerra in Europa, come è stata evitata nel luglio e nell'ottobre del 1934. Elementi di stabilizzazione sono: gli accordi dell'Italia con la Francia. Tali accordi allontanano il pericolo di un nuovo attacco della Germania all'Austria. D'altra parte la conseguenza inevitabile degli accordi italo-francesi è il miglioramento delle relazioni italo-jugoslave. La crisi politica durerà a lungo. Questo indebolirà per molto tempo Belgrado, che dovrà dedicarsi ai problemi politici di ordine interno. Altrettanto dicasi della Germania il cui apparato militare è lungi da quell'efficienza che può consentire di prendere iniziative di guerra, senza contare le ragioni di ordine interno che consigliano alla Germania di fare per qualche tempo ancora, una politica di pace. La Polonia che pareva dovesse diventare una pedina del gioco tedesco, sta facendo un molto pronunciato movimento di conversione verso la Francia. Ciò funziona da rallentatore al dinamismo del Terzo Reich. La conclusione che si può ricavare da questo esame sommario è che ci sarà in Europa un ulteriore periodo di pace.”²⁶

Da questa analisi della situazione etiopica e internazionale derivavano a loro volta altri tre concetti estremamente importanti. Il primo riguardava gli obiettivi strategico-politici da conseguire. Nelle sue direttive Mussolini a questo proposito fu esplicito:

“Decisi a questa guerra, l'obiettivo non può essere che la distruzione delle forze armate abissine e la conquista totale dell'Etiopia. L'Impero non si fa altrimenti”.²⁷

Il secondo riguardava i tempi dell'operazione. Questa doveva essere non solo definitiva ma anche rapida. Si dovevano predisporre quindi:

“grandi mezzi militari e un'azione politica anche nell'interno dell'Abissinia allo scopo di dividere e indebolire l'Impero, suscitando con tutti i mezzi le opposizioni di quei capi che sembravano

26 *Promemoria di Mussolini per Badoglio, Direttive e piano d'azione*, in G. Rochat, *op. cit.* p. 377

27 *Ibidem*

insofferenti”.²⁸

Tutti questi preparativi dovevano essere ultimati per l'autunno del 1935. Sino allora la politica doveva impedire tutti gli incidenti che potevano anticipare il conflitto. Dopo questa data le operazioni dovevano essere portate avanti con la massima energia e rapidità:

“Più sarà rapida la nostra azione e tanto minore sarà il pericolo di complicazioni diplomatiche. *More nipponico* non ci sarà nemmeno bisogno di dichiarare ufficialmente la guerra e, in ogni caso, si insisterà sul carattere puramente difensivo delle operazioni.”

A questo scopo si sarebbe fatto largo uso di mezzi meccanizzati, di aerei e di gas asfissianti.²⁹ Nelle direttive l'accento a questi ultimi era indiretto ma non per questo meno esplicito:

“Bisogna concentrare almeno 250 apparecchi in Eritrea e 50 in Somalia. Carri armati 150 in Eritrea e 50 in Somalia. Superiorità assoluta di artiglierie e di gas. Dovizia di munizioni [...]”

Il terzo concetto che scaturiva dall'analisi generale della situazione internazionale riguardava, infine, l'atteggiamento delle altre grandi potenze. Un primo significativo accenno lo si trova già nel settimo paragrafo:

“La Francia democratica e massonica ha liquidato con una guerra in piena regola Abd el Krim. Ha approfittato del momento in cui la Germania era ancora inerme o quasi. “

Pur nella sua brevità, il senso di questo riferimento storico è eloquente. Da esso risulta chiaro come Mussolini vedesse l'impresa etiopica strettamente condizionata a una sua realizzazione prima che la Germania fosse stata militarmente in grado di approfittarne per prendere iniziative in Austria o altrove. Mussolini enunciò poi quello che – secondo lui – sarebbe stato l'atteggiamento franco-inglese:

“Nessuno ci solleverà delle difficoltà in Europa, se la condotta delle operazioni militari determinerà rapidamente il fatto compiuto.

28 *Ibidem*

29 A. Del Boca, *I Gas di Mussolini*, Roma, Editori riuniti, 1996

Basterà dichiarare all'Inghilterra e alla Francia che i loro interessi saranno riconosciuti. Dal punto di vista diplomatico sono le uniche nazioni che hanno preso accordi con noi circa l'Etiopia. Imbarazzi da parte della Società delle Nazioni non ne avverranno o saranno tali da non impedirci di condurre a fondo l'impresa."

L'ultimo paragrafo delle direttive era, infine, dedicato alla situazione interna italiana. Anche su di essa Mussolini si mostrò assolutamente ottimista:

"Nessuna preoccupazione dal punto di vista interno. Nelle masse fasciste è oramai diffusa la convinzione della ineluttabilità dell'urto e anche la convinzione che più si tarda e più ardua diventa l'operazione. Nelle masse giovanili il tono è ancora più elevato. I residui del vecchio mondo temono l'avventura perché credono che la guerra sarebbe condotta coi loro sistemi, ma s'ingannano e inoltre non contano politicamente e socialmente nulla. È dal 1885 che questo problema esiste. L'Etiopia è l'ultimo lembo d'Africa che non ha padroni europei. Il nodo gordiano dei rapporti italo-abissini va aggrovigliandosi sempre più. Bisogna tagliarlo prima che sia troppo tardi!"³⁰

Apparentemente chiarissimo e, a suo modo, esauriente, questo documento, in realtà serve solo a provare :

- a) che, decisa l'azione, Mussolini era convinto della necessità di tradurla in pratica e di concluderla nel più breve tempo possibile ed era pronto a questo scopo ad impiegare tutti i mezzi, senza risparmio alcuno.
- b) Mussolini era convinto che, sia pure per motivi diversi, nessuna delle grandi potenze si sarebbe concretamente opposta alla sua iniziativa.
- c) che la Società delle Nazioni non si sarebbe mossa o non avrebbe potuto fare nulla di veramente efficace per impedirlo.
- d) apparentemente, egli sembrava anche convinto che l'Etiopia si andava rafforzando in misura tale da rendere col passare del tempo difficile e pericolosa un'azione che in quel momento, invece, non presentava grandi difficoltà.
- e) infine era sua convinzione che, per risolvere il problema dell'espansione

30 *Promemoria di Mussolini per Badoglio, capo di stato maggiore generale*, Roma 30 Dicembre 1934, Documento riportato integralmente in G.Rochat, *Militari e politici nella campagna d'Etiopia*, Milano, Angeli, 1971, pp. 376-379

sione italiana in Etiopia, non vi fosse altro mezzo che una azione militare in grande stile e portata a fondo sino alla completa occupazione dell'Impero etiopico.

1.4 Iniziativa e direzione politica di Mussolini

La guerra coloniale, per la quale De Bono aveva chiesto poche decine di migliaia di uomini, diventando nel 1935, "guerra nazionale", grazie all'iniziativa di Mussolini richiese l'invio in Africa di 570.000 militari e 68.500 civili, 67.000 quadrumedi, 29.400 automezzi e due milioni di tonnellate di materiali, più 386 aerei.

Quindi, dal gennaio 1935, il ruolo direttivo di Mussolini fu azione di stimolo e di guida nei riguardi dei capi militari, chiedendo loro molto più di quanto si attendessero, ma anche fornendo loro più di quanto richiedevano.

Nel 1935 Mussolini era capo del Governo e ministro degli Esteri, degli Interni, della Guerra, della Marina, dell'Aeronautica e dal 17 gennaio delle Colonie. Inoltre era anche Duce del fascismo, capo del partito e comandante generale della milizia. Quindi dipendevano direttamente da lui tutti gli organismi responsabili della preparazione della guerra all'Etiopia e cioè i ministeri della Guerra, della Marina, dell'Aeronautica e delle Colonie, nonché il Capo di Stato Maggiore generale, consigliere tecnico del capo del Governo, e De Bono, alto commissario in Africa orientale.

L'unico tra i maggiori protagonisti della preparazione che non aveva titolo per rifarsi direttamente a Mussolini era Graziani, governatore della Somalia dal 7 marzo 1935, il quale trovò modo di appellarsi ugualmente al dittatore ogni qual volta ebbe bisogno di imporre la realizzazione dei suoi programmi. Fra tutti questi enti non esistevano rapporti di subordinazione, ma piuttosto differenze anche gravi nell'impostazione politico-strategica e aspre rivalità di potere. Ne scaturì logicamente una notevole dispersione di energie e di mezzi, che contrastava apparentemente con la chiarezza degli obiettivi di fondo della politica mussoliniana; senonché questa dispersione non può ritenersi casuale o dovuta a forza maggiore, bensì va vista come pienamente organica al regime.

La guerra di Etiopia trova la sua origine nella ricerca di prestigio che il regime impersonava nella figura del duce, costretto a cumulare tutte le cariche per mantenere il suo ruolo di capo indiscusso e, nel medesimo tempo, di arbitro e mediatore tra i diversi gruppi di potere, concorrenti anche

se socialmente omogenei, che sostenevano il fascismo.

Mussolini, perciò, poteva appoggiare un gruppo contro l'altro, non però organizzarli in un sistema funzionale. In questa prospettiva si spiega l'irrazionale assetto degli alti comandi nella guerra di Etiopia: la dipendenza diretta da Mussolini permise ad ognuno degli organi interessati di difendersi dalle altrui ingerenze, mentre lasciava al dittatore il ruolo di protagonista³¹.

La responsabilità della preparazione della guerra non fu affidata al Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, ma a uno speciale comitato nell'ambito del Ministero delle Colonie .

Benché pronto a prestare consigli all'esercito, Mussolini insisté che doveva trattarsi di una guerra fascista, posta sotto la sua personale direzione, e al comando del corpo di spedizione nominò Emilio De Bono, un fascista in vista che aveva partecipato alla campagna africana del 1887 e aveva lasciato l'esercito molti anni prima. Volle inoltre che il nerbo dell'esercito provenisse dalle camicie nere della Milizia, questo perché, in prima linea stava lo scopo di procurar gloria militare al regime, e quindi Badoglio e lo Stato Maggiore dell'esercito dovettero accontentarsi del secondo posto³².

Nell'ottobre 1934 il sottosegretario agli Esteri Fulvio Suvich disse ad Aloisi che Mussolini contava di cominciare la guerra entro un paio d'anni, alla fine della stagione delle piogge. I due diplomatici sperarono che quei due anni potessero dar tempo a un mutamento di idee e che, in qualche modo, il conflitto non si sarebbe realizzato. I preparativi per la guerra erano però in corso ed era ormai difficile fermarli, e a Roma circolavano già voci di una prossima invasione dell'Etiopia. Le fece notare l'ambasciatore americano Breckinridge Long, il quale riferì in settembre che alcune fabbriche lavoravano tre turni al giorno per produrre materiale bellico, che erano state ordinate stoffe per uniformi e che una fabbrica nei pressi di Milano aveva ricevuto un ordine per 500.000 elmetti coloniali.

I Consoli americani che vigilavano nei porti italiani riferirono d'una notevole attività. Munizioni di origine svizzera venivano inviate in Africa orientale sotto l'indicazione di "chiodi metallici"; bananiere, che di solito all'andata compivano il viaggio a vuoto, trasportavano invece materiali da guerra, come facevano anche le navi mercantili per lo spazio disponibile.

31 G. Rochat, *op. cit.*, pp. 104-111

32 D. M. Smith, *Le guerre del duce*, Trento, Oscar Mondatori, 1993, p. 81

A quell'epoca anche gli abissini cominciarono a manifestare a Roma le loro preoccupazioni. L'incaricato di affari etiopico chiese che fosse ribadito il trattato di amicizia italo-abissino e, solo a fini propagandistici, venne diramata a Roma il 29 settembre 1934 una dichiarazione comune di reciproca amicizia. La parte italiana del comunicato affermava fra l'altro: "l'Italia non ha alcuna intenzione che non sia amichevole nei confronti del governo etiopico, al quale siamo legati dal trattato di amicizia del 1928".

L'Italia si preparava però alla guerra, anche se era ancora da definire il calendario delle operazioni. Quel che mancava a Mussolini erano un "atto aperto" da parte dell'Etiopia, che gli fornisse la scusa per un'invasione immediata, e un accordo con la Francia, analogo allo scambio di note del 1925 con l'Inghilterra che, a suo parere, avrebbe dato all'Italia una garanzia di libertà di azione. Queste due esigenze furono presto soddisfatte. L'incidente di Ual-Ual del 5 Dicembre 1934 venne esibito per fornire un pretesto all'invasione; i colloqui del 6-7 gennaio 1935 con il ministro degli Esteri francese Pierre Laval risposero all'attesa di Mussolini: la Francia non si sarebbe opposta alla sua guerra.³³

1.5 Alla ricerca del motivo della guerra

Le direttive del 30 dicembre non servono minimamente a spiegare perché Mussolini ritenesse che la situazione fosse così mutata da rendere possibile ciò che quattro-cinque mesi prima non lo era. Da qui la necessità di allargare l'indagine e cercare di risalire, per così dire, alla ragione primaria della decisione di Mussolini, in maniera da capire quanto su di essa influirono le singole motivazioni. Vari studiosi, italiani e stranieri, hanno sostenuto che la vera ragione dell'aggressione mussoliniana all'Etiopia andrebbe ritrovata nella grave situazione e nelle contraddizioni economico-sociali dell'Italia nel 1934-1935. La "grande crisi" era stata così duramente sentita dall'Italia che per fronteggiarla sarebbero stati necessari energici provvedimenti che Mussolini ed il regime non volevano e non potevano adottare, tra questi innanzi tutto una svalutazione della lira, che il duce rifiutava in assoluto, perché sarebbe stata la sconfessione della politica della "quota novanta" e, quindi, un gravissimo colpo al suo prestigio personale e alla credibilità del sistema. Da qui la scelta, obbligata per Mussolini e per il fascismo, della guerra: solo la strada del riarmo e della guerra, "avrebbe

33 G.W. Baer, *La guerra italo etiopica*, Bari, Laterza, 1970, pp. 50-52

potuto rimettere in moto il sistema economico italiano mediante le commesse belliche alle industrie".³⁴ Quindi proprio il fallimento della politica economica e sociale fascista portò alla guerra, destinata per un breve periodo a vivificare la produzione e, contemporaneamente, a rilanciare il credito del regime scosso dalla crisi economica, con una mobilitazione di massa intorno a una guerra di vaste dimensioni e di sicuro e travolgente successo³⁵. Ma la spiegazione della guerra di Etiopia non va cercata solo in motivi di politica interna, essa va altresì individuata nella convinzione che Mussolini aveva maturato, che solo in quel momento nessuna delle altre potenze gli avrebbe potuto impedire di espandersi in Etiopia e che dal loro comportamento di fronte alla sua iniziativa egli si sarebbe potuto fare un'idea precisa per il futuro del loro reale atteggiamento non solo verso l'Italia ma anche verso il fascismo³⁶.

34 F. Catalano, *L'economia italiana di guerra(1935-1943)*, Milano, Istituto Nazionale per il Movimento di Liberazione, 1969, pp. 3 sgg.

35 G. Rochat, *Militari e politici nella campagna d'Etiopia*, Milano, Angeli, 1971, pp. 105 sgg.

36 R. de Felice, *Mussolini il duce, gli anni del consenso*, Torino, Einaudi, 1974, pp. 614

Capitolo II L'incidente di Ual-Ual

2.1 Luoghi e antefatti

Il fortino di Ual-Ual, che nel dicembre 1934 entrò di prepotenza nella storia dell'umanità, non era altro che una trincea circolare del diametro di 70 metri, rafforzata con tronchi e ramaglie tagliati nella vicina boscaglia. All'interno della spianata delimitata dalla trincea i *dubat* avevano costruito una trentina di capanne destinate a loro stessi e alle loro famiglie, e due ricoveri rettangolari più capaci e robusti adibiti l'uno a deposito di munizione, l'altro ad alloggio per i bianchi di passaggio. Intorno al forte, per un raggio di un centinaio di metri gli alberi e gli arbusti erano stati tagliati per impedire attacchi di sorpresa.

Con i suoi 359 pozzi, scavati a ridosso del fortino, Ual-Ual era il punto più importante dell'Ogaden.

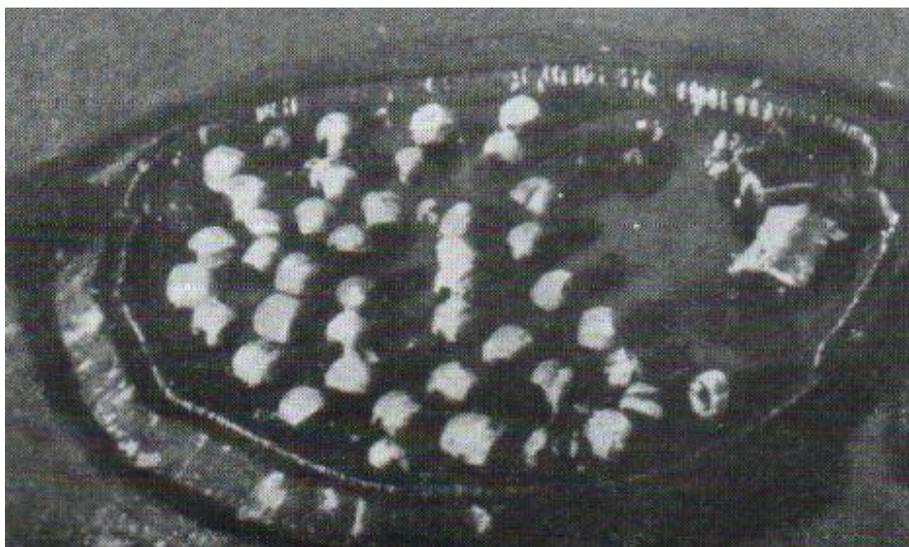


Figura 5: Il Fortino di UAL – UAL ³⁷

37 *Im.ne lib. da Wikipedia*

Gli italiani si attestarono definitivamente a Ual-Ual sin dal 1930, forzando il dettato dell'art. 4 della convenzione italo-etiopica del 1908 e in base alla tesi, assai fragile, che la linea d'acqua Gherlogubi,-Ual-Ual,-Uarder, -Galadi costituiva il legittimo e antichissimo confine del sultanato di Obbia, occupato stabilmente durante il governatorato di De Vecchi.³⁸

Poco discosto da Ual-Ual a circa 13 km vi era Uarder, sede del comando di settore, dove risiedeva l'ufficiale bianco capo delle forze militari e degli affari civili, che aveva tra i suoi compiti quello importantissimo di regolare i turni di abbeverata ai pozzi delle tribù suddite italiane e delle straniere, delle carovane in transito, molte delle quali provenivano dalla Somalia Britannica.

Davanti ai pozzi di Ual-Ual il 22 novembre 1934 si presentarono numerose forze etiopiche assieme alla missione anglo-etiopica di determinazione dei pascoli³⁹.

La commissione di frontiera era in viaggio da due settimane e, fino ad Ado, viaggiando in territorio britannico, si era servita della sola protezione di un plotone cammellato somalo.

Superato Ado, l'eventualità di disordini provocati dagli italiani suggerì un motivo valido per avere una scorta maggiore, che divenne il più numeroso contingente abissino.

Non era stata progettata in modo esplicito e diretto un'azione offensiva contro l'Italia, ma la presenza degli inglesi quadrava perfettamente con il progetto dell'imperatore Hailè Selassie relativo a una dimostrazione militare; gli inglesi erano a loro volta interessati a sapere chi controllava il bassopiano, perché attraverso l'Ogaden passavano le tribù protette, provenienti dalla Somalia britannica.

Questo costante movimento di popolazioni soggette, attraverso l'Ogaden, rendeva importante per tutti e tre i paesi, i cui rappresentanti stavano ora convergendo su Ual-Ual, il controllo dei vitali punti d'acqua.

L'Inghilterra e l'Etiopia erano d'accordo che fosse una di loro a possedere i pozzi, ma tutte e due non volevano il controllo italiano, a cui si opponevano anche gli abissini.

L'indagine svolta dalla commissione era di carattere tale da poter essere

38 De Bono a Grandi, *Informazioni su alcune occupazioni effettuate nell'Ogaden lungo il confine con l'Abissinia*, Roma 1930, in DDI, VII serie, vol. IX, doc. 95

39 Silvio Lessona, *L'incidente di Ual Ual e la sua risoluzione*, Conferenza tenuta a Roma ed a Firenze nell'anno 1935.

utilizzata dal governo inglese anche per l'eventualità di un trasferimento di territorio etiopico all'Inghilterra: Hailè Selassie aveva nutrito il proposito di cedere agli inglesi alcune terre che confinavano con la Somalia britannica, ricevendone in cambio un corridoio che desse all'Etiopia un accesso al mare.

Un tale trasferimento avrebbe aumentato in notevole misura l'estensione e il valore della Somalia inglese e avrebbe soprattutto posto fine per l'Etiopia al pericolo d'una penetrazione italiana nei bassi piani di sud-est.

Quando la commissione giunse davanti ai pozzi di Ual-Ual, il governo britannico era al corrente che quel territorio si trovava sotto l'occupazione italiana, tanto che Anthony Eden, in una risposta data il 21 Febbraio alla camera dei comuni, dichiarò che l'esistenza a Ual-Ual di una guarnigione italiana era nota al governo inglese almeno sin dal 1932.

Quella occupazione era considerata illegale dal governo di Londra: il facente funzione di Capo di Dipartimento egiziano al ministero degli Esteri inglese, difatti affermò il 15 ottobre 1934 che i pozzi di Ual-Ual erano chiaramente in territorio abissino, comunque si interpretasse il trattato del 1908.

Davanti al fortino di Ual-Ual, vennero allestiti gli accampamenti e su quello inglese, dietro suggerimento della sezione abissina, fu innalzata la bandiera britannica. Invece di piantarla nella terra, la bandiera fu innalzata su un bidone posto sul terreno, a indicare che gli inglesi, a differenza degli italiani, riconoscevano la sovranità territoriale dell'Etiopia.

Clifford, a capo della Commissione inglese, inoltrò una protesta formale a Cimmaruta, capitano Capo del presidio, per il fatto che le autorità italiane impedivano alla commissione di muoversi liberamente nella zona di Ual-Ual e di trasferirsi liberamente in Abissinia.

Dopo la risposta di Cimmaruta, il quale dichiarò la sua non competenza come soldato, si ebbe una pausa momentanea, ma in seguito all'arrivo di due aeroplani da Uarder che sorvolarono in maniera minacciosa gli accampamenti della commissione Clifford, il comandante britannico decise di ritirare la sezione britannica della commissione. Rimasero davanti ai pozzi i 400 abissini comandati da Sciferra.⁴⁰

40 G.W. Baer, *La guerra italo etiopica e la crisi dell'equilibrio europeo*, Laterza, Bari, 1970, pp. 59-69

2.2 L'incidente di Ual-Ual

Il 5 dicembre 1934, dopo essersi fronteggiate per giorni, partì da una delle due file un colpo di origine imprecisata, cui seguì un breve ma accanito combattimento, che si concluse all'alba del giorno 6, con gli abissini sconfitti ed in fuga verso Ado, e gli italiani tuttora padroni di Ual-Ual. Le perdite abissine furono di 107 morti e 45 feriti, i dubat italiani ebbero 30 morti e circa 100 feriti.⁴¹

La decisione del governo italiano di assumere ad Ual-Ual un atteggiamento forte, era una manifestazione del proposito mussoliniano di imbarcarsi in una campagna etiopica. Dall'estate del 1934 in poi, in tutti gli incidenti con l'Etiopia, l'Italia agì senza scendere a compromessi. Il progetto italiano era di provocare un incidente, che potesse essere usato come motivazione di guerra soltanto dopo che fossero stati completati i preparativi militari.

Dal momento che i preparativi militari erano appena incominciati, parve ad alcuni che fosse prematuro valersi in quel senso dell'episodio di Ual-Ual. Tuttavia l'incidente era stato il più importante verificatosi sino a quel momento e si richiedeva un atteggiamento risoluto e fermo perché fornisse il terreno all'azione futura.

Ammettere la sovranità etiopica sull'Ogaden, ritirarsi dai pozzi, sarebbe stata una sconfitta vergognosa. Pertanto il governo italiano decise di sfidare l'Etiopia con una manifestazione di forza sul posto, di affermare le volontà italiane, di contestare quelle abissine e di fare dello scontro di Ual-Ual il primo passo sulla strada della conquista.⁴²

Immediatamente dopo l'incidente di Ual-Ual, il Ministero degli Esteri etiopico e l'incaricato d'affari italiano ad Addis Abeba, Mombelli, si scambiarono note di protesta, accusandosi a vicenda sulle responsabilità dello scontro. La nota italiana chiese scuse e riparazioni, il cui ammontare sarebbe stato precisato in seguito. Quei passi aprirono la fase diplomatica del conflitto italo-etiopico.⁴³

Il 9 dicembre il governo abissino invocò l'articolo 5 del trattato di amicizia, conciliazione ed arbitrato firmato nel 1928, che disponeva la soluzione mediante conciliazione o arbitrato di controversie che non potessero es-

41 Lettera del governatore Rava a De Bono, DDI, VII Serie, vol. XVI, doc. 61

42 G.W. Baer, *op. cit.*, pp. 69-71

43 DDI, VII serie, vol. XVI, docc. 250-252-253.

sere risolte attraverso i normali procedimenti diplomatici. L'11 dicembre, senza far riferimento alla dichiarazione etiopica, il governo italiano chiese soddisfazione morale e materiale per l'incidente di Ual-Ual, ivi comprese scuse ufficiali da parte dell'Etiopia, il riconoscimento del diritto italiano a occupare Ual-Ual attraverso l'omaggio reso colà alla bandiera italiana, la consegna alle autorità italiane di frontiera del fuoriuscito somalo Omar Samantar, colpevole dell'assassinio del capitano Carolei, e un compenso di 200.000 talleri quale indennizzo per i numerosi morti e feriti provocati fra le truppe italiane.⁴⁴

Inoltre Mussolini incaricò Mombelli di esprimere al governo etiopico il rifiuto di sottoporre la controversia all'arbitrato previsto dal trattato di amicizia e il 14 dicembre venne nuovamente rinnovata la richiesta di riparazioni e di scuse dovute. Mussolini rinnovò pertanto le domande già presentate.⁴⁵

Hailè Selassìè si trovò dinanzi al problema di come mantenere la pace e al tempo stesso alla esigenza di salvaguardare il prestigio e la sicurezza dell'Etiopia.

I ministri inglese e francese ad Addis Abeba, preoccupati di arginare l'incidente prima che questo si sviluppasse in un conflitto più vasto, premettero sul governo etiopico perché accettasse le richieste italiane, ma Hailè Selassìè non poteva far ciò, poiché si rendeva conto che avrebbe incoraggiato Mussolini ad ulteriori azioni e richieste.

Hailè Selassìè si rivolse all'unico tribunale che non potesse negargli di ascoltarlo; l'unica istituzione che, pur non amando l'Etiopia, non poteva danneggiarla. La notte del 14 dicembre 1934, cioè il giorno stesso in cui gli italiani respinsero ufficialmente la clausola arbitrale del trattato del 1928, l'Etiopia, agendo secondo il paragrafo 2 dell'articolo 11 del patto societario, sottopose ufficialmente il problema italo-etiopico al consiglio della Società delle Nazioni.

Quella mossa infastidì gli italiani, Mussolini infatti non poteva consentire che la Società delle Nazioni prendesse in esame la questione e mettesse in serio rischio la sua libertà di azione.

Quindi la diplomazia iniziò ad agire sugli inglesi e sui francesi, facendo soprattutto leva sull'argomento che rendeva inammissibile la discussione con un rappresentante di un popolo della stessa razza delle Colonie.

44 DDI, VII Serie, vol. XVI, doc. 258

45 Ivi, doc. 272

Venne comunicata al governo abissino la disponibilità ad una conversazione diplomatica e nell'ordine del patto di amicizia.⁴⁶

Quello che più importava all'Italia era di ottenere mano libera dalle potenze europee: nessuna guerra in Abissinia poteva essere condotta di fronte ad un'opposizione attiva dell'Inghilterra e della Francia.

Mussolini non credeva che sarebbero sorte difficoltà da parte europea, purché l'azione italiana si svolgesse presto, mentre il clima politico era favorevole.

Il 20 dicembre, con le direttive emanate, Mussolini si propose di intraprendere nove mesi dopo una guerra di conquista coloniale. L'obiettivo strategico era preciso: l'instaurazione del dominio fascista nell'Africa orientale, attraverso l'invasione e la conquista dell'Etiopia. Fu fissata la data per l'inizio delle operazioni: ottobre 1935. E a questo scopo era necessario giungere a un accordo con la Francia.

2.3 L'intesa franco-italiana

Vario fu, sul finire degli anni Venti ed all'inizio degli anni Trenta, l'andamento delle relazioni franco-italiane: da fredde, nel migliore dei casi, a decisamente ostili. Le iniziative di revisionismo e di espansionismo in politica estera dell'Italia allarmarono ed infastidirono i francesi.

Il revisionismo dell'Italia era una minaccia al sistema di Versailles e l'espansionismo di Mussolini una minaccia per almeno una delle nazioni della Piccola Intesa, la Jugoslavia, che temeva d'essere accerchiata dall'Italia. Affacciata sull'Adriatico, con l'Italia padrona di Trieste e Fiume, circondata dall'Albania, dall'Ungheria e dalla Bulgaria, Paesi questi che l'Italia cercava di tirare dalla sua parte, la Jugoslavia vedeva nell'Italia un nemico dichiarato.

A rendere tese le relazioni tra la Francia e l'Italia vi erano altri due problemi: uno si riferiva alla posizione degli italiani in Tunisia, l'altro era quello dei compensi coloniali all'Italia secondo l'articolo 13 del trattato di Londra del 1915.

Nel 1868 l'Italia e il bey di Tunisi firmarono un accordo che conferiva diritti giudiziari e garanzie civili ai cittadini italiani emigrati a migliaia su quella sponda del Mediterraneo.

46 Ivi, doc. 404

Quando nel 1881 impose sulla Tunisia un protettorato, la Francia acconsentì a rispettare i privilegi accordati nel 1868 ai residenti italiani ma, nel 1896, dopo la sconfitta di Adua, la Francia costrinse il bey a ripudiare l'accordo del 1868. Le immediate proteste italiane portarono ad un compromesso:

l'Italia riconobbe il protettorato francese sulla Tunisia e la Francia istituì le convenzioni di settembre 1896, che confermavano sostanzialmente le garanzie accordate dal bey. Queste convenzioni permisero agli italiani di conservare e trasmettere la nazionalità, di avere le proprie scuole con insegnamenti di lingua italiana ed altri privilegi.

La Francia iniziò successivamente a rinnovare le convenzioni di tre mesi in tre mesi e ad attribuire la cittadinanza francese ai nuovi nati nel protettorato francese; l'Italia, dal canto suo, non rinunciò mai a rivendicare la piena cittadinanza italiana per i suoi connazionali dell'altra sponda.

Il secondo problema, negativo per le relazioni franco-italiane, era il debito contratto con l'Italia per effetto del trattato di Londra.

Il patto consisteva in un "equo compenso" affinché l'Italia entrasse in guerra a fianco degli alleati.

Mentre nel 1924 l'Inghilterra aveva ceduto all'Italia l'Oltregiuba per liquidare la sua partita, il contributo della Francia era ancora rimasto in sospeso. Gli italiani reclamavano dalla Francia, nel 1919, la Costa francese dei Somali, il controllo della ferrovia Gibuti-Addis Abeba, e alcune rettifiche di frontiera ai confini meridionali e occidentali libici. Le prime richieste erano già state respinte nel 1915 e tutto ciò che la Francia era disposta a concedere era una piccola correzione del confine occidentale libico, che dava all'Italia un maggior controllo su alcuni pozzi lungo le carovaniere, e poche migliorie nello stato giuridico degli italiani in Tunisia.

Contrasti politici e interessi territoriali dividevano quindi Francia e Italia, ma nel 1933, di fronte all'affermazione della Germania nazista in Europa, si manifestarono nuove necessità, e fra le due sorelle latine ebbe finalmente inizio un riavvicinamento.

La paura di una Germania ormai decisamente avviata verso un pericoloso mutamento interno portò nel maggio 1935 a un trattato franco-russo di mutua assistenza firmato da Laval, con cui i francesi rinnovarono i loro sforzi per attirare l'Unione Sovietica nello schieramento antitedesco.

Esistevano, infatti argomenti su cui i due Paesi andavano d'accordo: entrambi erano contrari a ogni intervento tedesco in Austria ed entrambi temevano per le sorti dell'Europa, una volta che la Germania, irrequieta,

si fosse riarmata.

Sin dal marzo 1933 Mussolini ammise che i due punti in discussione tra Francia e Italia, - lo statuto degli italiani in Tunisia e il problema della rettifica della frontiera libica - non erano insolubili, ma si presentava un elemento nuovo: l'Italia non poteva intervenire in Etiopia senza prima avere ottenuto dalla Francia un benessere analogo a quello avuto dall'Inghilterra nel 1925.

Senza il consenso di tutti i firmatari del trattato del 1906 si correva il grave rischio che qualsiasi espansione in grande stile dell'Italia nell'Africa Orientale portasse a un conflitto europeo.

Ma quando la Francia mostrò di cercare l'appoggio dell'Italia in Europa, e per ottenerlo appariva disposta a sacrificare la propria zona di influenza in Etiopia, i tempi sembrarono maturi perché l'Italia si avvantaggiasse di quella possibilità suggerita dai francesi. Una sola difficoltà sbarrava ancora la strada a un tale accordo: le aspirazioni italiane in Tunisia. In quel momento l'Italia non era forte abbastanza da sfidare la Francia per la Tunisia, mentre appariva più credibile la possibilità di creare un vasto Impero italiano nell'Africa Orientale.

Una logica valutazione del problema, richiedeva che, per ottenere in concreto il dominio dell'Etiopia, l'Italia rinunciasse alle sue risolte, ma per il momento meno importanti pretese in Tunisia.

L'incidente di Ual-Ual era avvenuto il 5 dicembre; il 14 l'Etiopia si rivolse alla Società delle Nazioni; il 30 dicembre Mussolini rese note le sue direttive in 14 punti per risolvere la questione italo-abissina; e subito cercò di raggiungere un accordo a ogni costo con la Francia e, se i diplomatici di carriera non vi fossero riusciti, si prospettava l'esigenza di colloqui diretti fra i due ministri degli Esteri italiano e francese.

Questi fatti spiegano l'affrettata e inattesa partenza di Laval da Parigi la notte del 3 gennaio. Laval si addossò personalmente la responsabilità diplomatica dell'accordo con l'Italia, lasciando in gran parte all'oscuro il Quai d'Orsay di quanto stava per negoziare con Mussolini.

Il 6 gennaio 1935, la sera, dopo cena, a seguito di una giornata di trattative dagli esiti parziali, Mussolini e Laval si ritirarono per un'ora in una conversazione privata e quando riapparvero a mezzanotte Laval disse a un giornalista francese: "C'est fini".

Il 7 gennaio i due Paesi firmarono un trattato, un protocollo, varie dichiarazioni e un accordo segreto relativo all'Etiopia.



Figura 6: Roma, Palazzo Venezia, firma del trattato italo-francese⁴⁷

Le dichiarazioni affrontavano i problemi dell’Austria e della Germania: Francia e Italia si accordavano per consultarsi nel caso di minaccia all’indipendenza austriaca e proponevano congiuntamente una convenzione per il reciproco non intervento fra l’Austria e altri “Stati particolarmente interessati”, compresa la Jugoslavia.

Sulla questione del riarmo, i due paesi affermarono che nessuno Stato aveva il diritto di modificare unilateralmente gli obblighi derivategli dai trattati per aumentare i propri armamenti e si accordavano per consultarsi in caso di violazione in materia.

Tre degli accordi relativi all’Africa furono portati a conoscenza del pubblico.

C’era in primo luogo una disposizione che consentiva all’Italia una rettificazione della frontiera meridionale libica, con l’aggiunta di 44.000 miglia quadrate di deserto arido e popolato, e attribuiva all’Eritrea circa 13 mi-

47 *Im.ne lib. da Wikipedia*

glia e mezzo della costa sullo stretto di Bab el Mandeb, compreso il nudo isolotto di Dumayrah.⁴⁸ Seguiva un accordo di collaborazione economica che prevedeva l'acquisto, da parte italiana, di 2500 azioni, circa il 7 per cento, della ferrovia Gibuti- Addis Abeba di proprietà francese:

“[...] Les deux Gouvernements se sont mis d' accord pour développer les relations économiques entre leurs territoires métropolitaines, leurs possessions et les pays avoisinants. Ils prendront les dispositions nécessaires pour aménager les meilleures conditions de cette collaboration entre autres par l'élargissement de la participation italienne dans le Chemin de fer franco-éthiopien”.⁴⁹

Il terzo strumento diplomatico era un protocollo per la liquidazione progressiva dei diritti e privilegi italiani in Tunisia.

La misura delle concessioni coloniali di Mussolini alla Francia era stata notevole.

E agli occhi dell'opinione pubblica sembrò che esse fossero esorbitanti rispetto a ciò che lo stesso Mussolini sembrava aver ottenuto con sua soddisfazione, e in contrasto con le precedenti richieste relative ai diritti giudiziari e alle garanzie civili dei cittadini italiani emigrati in Tunisia e ivi residenti; le concessioni coloniali sembrarono altresì esorbitanti anche in riferimento ai compensi coloniali da tempo richiesti dall'Italia sulla base del Trattato di Londra del 1915. Il patto, rappresentava la mercede offerta all'Italia affinché entrasse in guerra a fianco degli alleati, ma mentre l'Inghilterra aveva ceduto all'Italia l'Oltregiuba per liquidare questa partita, la Francia, nel corso degli anni si era resa disponibile solo per una piccola correzione del confine libico. Ma gli italiani, con gli accordi Laval-Mussolini finirono con l'accettare l'umiliante boccone d'una piccola porzione di deserto senza valore e di una minuscola striscia costiera sul Mar Rosso.

Le 2500 azioni della ferrovia di Gibuti, inoltre, erano un pegno insignificante, che non portava al controllo della società.

Più tardi Laval disse che un granello di deserto libico non solo era servito a pagare le clausole del trattato di Londra, ma che era stato dato in cambio dell'abolizione dei diritti italiani in Tunisia.

Nulla negli accordi del 7 gennaio 1935 colpisce più di questa capitolazione, di questa manifesta rinuncia al sogno italiano di dominio in Tunisia.

48 G.W.Baer, *op. cit.*, pp. 83-97

49 DDI, VII Serie, vol. XVI, doc. 413

Ora le antiche aspirazioni, che tanto a lungo avevano fatto parte del pensiero italiano, quelle rivendicazioni a un privilegio o, almeno al riconoscimento dell'identità nazionale nella vicina terra di Tunisia, furono dunque abbandonate.

Nei documenti pubblici italiani nulla fornì adeguata giustificazione ai brindisi che salutarono gli accordi del 7 gennaio.

Nulla di quanto era elencato nel trattato o nelle dichiarazioni aveva un valore paragonabile alle pretese cui Mussolini aveva rinunciato.

La vicenda sollevò forti malumori e manifestazioni, soprattutto fra gli studenti; a Roma si diceva che se in Italia ci fosse stato un Parlamento, Mussolini sarebbe stato rovesciato. Di fronte al malcontento dell'opinione pubblica la stampa fascista con fatica riuscì a nascondere quello che appariva un insuccesso.

Mussolini aveva un valido motivo per rinunciare palesemente alle aspirazioni che erano state per lungo tempo la chiave di volta della politica coloniale italiana e per accettare il progetto francese relativo alla stabilità europea.

Mussolini aveva bisogno del benestare anche tacito da parte della Francia ai suoi piani sull'Abissinia, né poteva ottenerlo finché la Francia fosse rimasta diffidente e ostile.

I vantaggi prodotti da questo stato di cose, per Mussolini, valevano molto di più del dominio di una striscia di deserto libico e dei diritti italiani in Tunisia.

L'intesa con la Francia e in particolar modo con Laval generò profonda soddisfazione in Mussolini: segnò il raggiungimento di un prestigio da molto tempo sognato. I due uomini erano fatti per capirsi, avevano precedenti e gusti simili: le loro origini umili, la "gioventù tormentata" di socialisti, il disprezzo delle rigide ideologie e della normale procedura democratica cementarono la loro intesa, almeno apparentemente.

Le conversazioni, disse Laval, "incominciarono con un'intesa anziché con un malinteso".⁵⁰

Formalmente l'accordo fu, per volontà di Laval, mantenuto nel generico e si concretizzò in una lettera segreta di Mussolini allo stesso Laval. Grazie all'ambiguità della lettera, Laval poté successivamente sostenere di non aver mai voluto dare "mano libera" a Mussolini in Etiopia tranne che

50 G.W.Baer, *op. cit.*, pp. 97-100

sotto il profilo economico.⁵¹

Formalmente Laval non strinse quindi nessun accordo segreto relativo al futuro politico dell'Etiopia e altresì, non dette a Mussolini alcuna approvazione ufficiale a una guerra di aggressione, ma, al di fuori questo, i dinieghi di Laval non possono essere accettati alla lettera.

La verità è che a Roma Laval era disposto a dare a Mussolini mano libera in Abissinia, perché considerava conveniente pagare a quel prezzo l'amicizia italiana.

Per Laval l'Etiopia era semplicemente un Paese africano senza importanza che non conosceva e che era disposto a vedere sacrificato, se poteva, con quel mezzo, garantire in maggior misura la sicurezza della Francia in Europa.

Certamente egli sapeva che nel gennaio 1935 Mussolini si stava preparando alla guerra contro l'Abissinia. La gravità dell'incidente di Ual-Ual gli era stata illustrata dal delegato etiopico a Ginevra nel dicembre 1934. In gennaio, gli pareva una pazzia irritare Mussolini per via di "quella mechina sorgente [...] in capo al mondo". Pertanto, pur non avvallando una guerra di aggressione contro l'Etiopia, Laval non disapprovò un certo qual impiego della forza da parte italiana.

Quel tenersi di proposito nel vago, nell'ambiguo, gli consentiva di essere, a rigore, credibile nelle sue eventuali e future smentite d'aver avvallato la guerra, e al tempo stesso permetteva a Mussolini di poter trarre l'altrettanto esatta conclusione che l'Italia aveva l'adesione e la simpatia della Francia. Scrollando le spalle, oppure ammiccando Laval poté far intendere a Mussolini che non l'avrebbe criticato troppo, se avesse tentato una spedizione militare.

La Francia non avrebbe sbarrato la strada alla campagna d'Abissinia. Bastò quello per accontentare Mussolini e per determinare l'intesa franco-italiana del 7 gennaio 1935.⁵²

2.4 L'Etiopia si rivolge alla Società delle Nazioni

Nel periodo che intercorre da dicembre 1934 ad aprile 1935, l'attenzione generale in campo internazionale si concentrò sulle conseguenze dell'incidente di Ual-Ual.

51 R. De Felice, *op. cit.*, pp. 529-530

52 R. De Felice, *op. cit.*, p. 531

Significativa fu l'attività diplomatica, in quanto condusse al vergognoso fallimento dei primi tentativi di conciliazione da parte della Francia e dell'Inghilterra, all'attuazione del piano italiano di rinvii tattici, e, soprattutto, compromise in modo critico la Società delle Nazioni.

Dopo lo scontro di Ual-Ual, vi fu subito uno scambio di proteste, ognuna delle due parti sostenne che l'altra aveva compiuto un'aggressione non provocata.

Fiduciosa della sua posizione giuridica, l'Etiopia invocò il 9 dicembre 1934 l'articolo 5 del trattato bilaterale di amicizia del 2 agosto 1928, che richiedeva di sottoporre a una procedura di conciliazione o di arbitrato le questioni fra l'Italia e l'Etiopia che non fossero regolabili attraverso le normali vie diplomatiche, senza far ricorso alle armi.

Mussolini, in data 11 dicembre 1934, rispose reclamando all'Etiopia un eccezionale elenco di riparazioni che comprendevano gli onori da rendere alla bandiera italiana e un indennizzo in denaro.⁵³

Ad Addis Abeba, il governo etiopico, preso atto che l'Italia respingeva fermamente l'arbitrato, il 14 dicembre maturò l'idea d'inviare un telegramma al segretario generale della Lega ginevrina.

La presa di posizione etiopica non era una richiesta di intervento, ma richiamandosi solo ai termini del paragrafo 2 dell'art. 11, gli etiopici speravano di attirare l'attenzione sulla controversia, di fare appello all'opinione pubblica mondiale attraverso il libero tribunale ginevrino e di indicare che, qualora le trattative bilaterali fossero fallite, avrebbero invocato l'assistenza della Società delle Nazioni.

Non ricevendo aiuto da nessuna parte, Heruy telegrafò al Segretario Generale della SDN chiedendo la piena applicazione dell'articolo 11 del Patto per l'adozione di tutte le misure atte a salvaguardare la pace. L'ottantaquattresima sessione del Consiglio fu fissata per l'11 gennaio, e la comunicazione etiopica fu trasmessa ai suoi membri.

Mussolini non era disposto a cedere nulla all'Etiopia, ma soprattutto non voleva che la Società delle Nazioni si dichiarasse competente a decidere sul conflitto; compito immediato della diplomazia fu quello di evitare che ciò accadesse. A questo fine venne inviato a Ginevra Aloisi, mentre da parte italiana continuavano imperterriti i preparativi di guerra.

Il 30 dicembre 1934 Mussolini diramò le sue direttive per risolvere la questione italo-abissina; il 7 gennaio De Bono salpò per l'Africa orientale,

53 DDI, VII Serie, vol. XVI, doc. 272

allo scopo di creare la base di rifornimenti necessaria al corpo d' invasione e il 10 venne nominato alto commissario per l'Africa orientale; il 16, giorno dello sbarco di De Bono a Massaua, Mussolini assunse la carica di ministro delle Colonie.

All'inizio del 1935 i membri più importanti della Società delle Nazioni, Inghilterra e Francia, esitarono a impegnarsi in una devozione così sistematica.

Spaventate dalla propria debolezza di fronte a una Germania che si stava riarmando, esse guardavano fuori della Società delle Nazioni alla ricerca della propria sicurezza in Europa.

Due erano le politiche che cercavano di perseguire:

- conciliarsi l'Italia,
- appoggiare l'autorità della Società delle Nazioni.

Di fronte alla vicenda etiopica, tali direttive si mostravano divergenti e contraddittorie, a rischio di entrare in conflitto diretto e palese, con conseguenze di ulteriore imbarazzo per i governi sostenitori. L'unico mezzo per evitare di essere costretti a scegliere fra Ginevra e Roma era di tenere la controversia italo-etiopica al di fuori della Lega.

Avenol, segretario generale della Lega, succeduto a Drummond nel 1933, fu il personaggio chiave negli sforzi per impedire all' Etiopia di iscrivere le sue lamentele all'ordine del giorno del Consiglio.

Avenol non assunse mai una posizione netta e nei confronti dell'aggressione: al pari di Laval, non voleva né contrastare né umiliare l'Italia.

Più specificatamente, egli mostrò al vicesegretario generale, il giurista italiano Pillotti, tutte le comunicazioni etiopiche prima che queste fossero rese pubbliche, in modo che il governo italiano avesse tutto il tempo di formulare una risposta adatta quando la questione venisse posta ufficialmente.⁵⁴

In una comunicazione del 18 marzo 1935 lo stesso Pillotti scrisse così al Duce:

“Délégation étiopienne présentera incessamment au nom Gouvernement impérial demande formelle examen par Conseil différent italo-éthiopien motivé par mobilisation italienne envois troupes et armaments et impossibilité obtenir réponse Gouvernement italien à nos demandes répétées de soumettre différend à arbitrage”.⁵⁵

54 G.W. Baer, *op. cit.*, pp. 128-135

55 DDI, VII Serie, vol. XVI, doc. 762

Il Consiglio si riunì a Ginevra, come fissato, l'11 gennaio, con molti membri del Consiglio che guardavano a Londra e a Parigi per ricevere una direttiva.

Ebbe inizio così una specie di duplice procedura che, alla fine, si rivelò fatale per la Società delle Nazioni. Si alternarono i lavori del Consiglio alle conversazioni, nelle quali il patto istitutivo veniva spesso dimenticato e gli interessi societari trattati come se fossero poco importanti.

Affinché l'argomento presentato dall'Etiopia fosse affrontato, Teclé Harariate presentò a Avenol un memoriale sull'incidente di Ual-Ual, facendo formale richiesta perché l'argomento venisse posto all'ordine del giorno. Avenol dovette accondiscendere e la discussione fu fissata per il 19, mentre veniva diramato il promemoria etiopico.

Le cose si mettevano male per l'Italia, la quale non potendo più affrontare la questione nella Società delle Nazioni avrebbe dovuto accettare la procedura arbitrale secondo il trattato del 1928, e l'arbitrato si sarebbe limitato ad affrontare gli incidenti dell'Ogaden.

Gli abissini commisero un errore non insistendo perché la Società delle Nazioni agisse secondo le loro istanze nonostante fosse evidente che il Consiglio cercasse soprattutto di evitare una qualsiasi presa di posizione sulla sostanza stessa del conflitto.⁵⁶

Per l'Etiopia era vitale ed essenziale far sì che l'attenzione si concentrasse sugli strani preparativi militari, i quali denotavano chiaramente una minaccia diretta all'Abissinia, un pericolo per la pace, una sfida ai principi societari. In un arbitrato bilaterale quelle preoccupazioni fondamentali sarebbero state aggirate trattando quei conflitti di frontiera come l'unico punto di contrasto, isolandoli dai ben più gravi problemi di cui gli quegli incidenti erano appena i sintomi. Ma non si sarebbero impediti il continuo rafforzamento militare italiano e l'ostinazione di Mussolini nel volere la guerra.

Con l'accordo raggiunto a Ginevra il 18 gennaio iniziarono le trattative bilaterali che avrebbero portato alla nomina di una commissione per risolvere la controversia dell'Ogaden. In Italia quell'accordo offrì una utile occasione al fine di mantenere il conflitto italo-etiope al di fuori della competenza della Società delle Nazioni.

Con un pò d'attività diplomatica, prima e dopo la nomina della commissione, l'Italia avrebbe potuto prolungare i negoziati all'infinito, almeno

56 G.W. Baer, *op. cit.*, pp.138-141

sino a ottobre, come sperava Aloisi.

Gli scambi diplomatici ebbero inizio in febbraio. A Ginevra i delegati inglese e francese proposero che le due parti ritirassero le proprie forze dalla zona in contestazione, al fine di evitare ulteriori scontri. Gli abissini non fecero obiezioni al riguardo, e in una serie di note della metà di febbraio invitarono il governo italiano ad avviare trattative per fissare una zona neutra.⁵⁷

Seguirono sul posto prolungate trattative che durarono un mese intero. Il 13 marzo venne raggiunto un accordo e fu fissata la zona neutra, situata tutta in territorio etiopico. La soluzione dell'incidente di Ual-Ual per vie diplomatiche doveva ancora essere affrontata; il governo etiopico, con alcune note dirette al ministro italiano Vinci, richiese ripetutamente che si istituisse una commissione, in armonia con quanto disposto dal trattato e con l'accordo di Ginevra.

Durante tutte quelle settimane fastidiose e deludenti gli etiopici agirono con grande pazienza, perizia e dignità, pronti a iniziare i negoziati.

La condotta dell'Italia fu contraddistinta da una noncuranza assai poco rispettosa e dal costante rifiuto di avviare qualsiasi trattativa sul problema ufficialmente aperto.

Le effettive intenzioni dell'Italia divennero evidenti agli occhi di tutti gli osservatori: i sempre più veloci preparativi militari in Eritrea e in Somalia, la nomina il 7 marzo del generale Graziani a governatore e comandante delle forze armate nella Somalia italiana le denunciavano chiaramente.

Le numerose dichiarazioni bellicose provenienti da Roma esasperarono gli abissini, i quali per uscire da quel vicolo cieco, si rivolsero nuovamente al loro unico rifugio, la Società delle Nazioni.

Il 16 marzo il governo dell'Etiopia informò l'Italia e il Segretario Generale che avrebbe sottoposto al Consiglio una richiesta ufficiale perché fosse esaminata la controversia italo-etiopica; esso, con il richiamo all'art. 15 e facendo appello all'art. 10 del Patto societario sosteneva che in conseguenza del continuo invio di truppe e di materiale da guerra alla frontiera italo-etiopica, si profilava fra l'Etiopia e il Regno Governo italiano una controversia suscettibile di portare a una rottura.⁵⁸

Questo pericolo imminente, dalle conseguenze internazionali estremamente gravi, era aggravato dal fallimento di trattative dirette e dalla man-

57 DDI, VII Serie, vol. XVI, docc. 627, 628, 629

58 Ivi, docc. 783, 838

cata volontà dell'Italia di impegnarsi nell'arbitrato.

L'Etiopia temeva per la propria sopravvivenza e invocando il paragrafo 1 dell'articolo 15 del Patto affidava in maniera definitiva e ufficiale alla Società delle Nazioni la responsabilità per la pace e la giustizia.

La lega non prese alcuna iniziativa, ma un altro avvenimento, più grave e pressante reclamò l'attenzione dell'Europa: la Germania e le sue sempre più palesi infrazioni e violazioni del trattato di Versailles.

Il 16 marzo, la promulgazione a Berlino di una legge per costituire, col reclutamento obbligatorio, un esercito tedesco di dodici corpi d'armata e trentasei divisioni fece sì che Italia, Francia e Inghilterra non tenessero un atteggiamento evasivo come avevano avuto nei confronti dell'Etiopia e decisero di riunirsi a Stresa per consultarsi sull'iniziativa tedesca.

Il calendario della Società delle Nazioni divenne subalterno alla Conferenza di Stresa, Mussolini ne trasse immenso guadagno per la sua politica ambigua e idonea ad allungare i tempi necessari per la preparazione bellica.

L'Etiopia continuò a rivolgersi alla Società delle Nazioni senza alcun esito e, solo il 3 aprile, presentando domanda al segretario generale affinché venisse esaminata la questione, ottenne l'impegno di Avenol di sottoporre all'attenzione dei membri la richiesta etiopica all'inizio della sessione. Nonostante la Lega ginevrina non avesse alcuna intenzione di contrariare l'Italia, apparve chiaro che il Consiglio non poteva più a lungo evitare di prendere ufficialmente in esame l'appello dell'Etiopia.

Gli italiani avviarono la loro politica dilatoria: il 10 aprile, alla vigilia della Conferenza di Stresa, informarono il Segretario Generale che l'Italia era pronta a iniziare trattative dirette per istituire una Commissione di conciliazione.

2.5 La Conferenza di Stresa e le sue conseguenze

La conferenza italo-franco-inglese di Stresa durò dall'11 al 14 aprile 1935.

Le potenze che si apprestavano a partecipare all'incontro di Stresa recavano con se riserve mentali, piuttosto che convinzioni radicate.

Se la Gran Bretagna era incline ad accettare la linea tedesca degli accordi bilaterali, l'Italia, che ostentava fermezza nei confronti della Germania, covava in realtà i fattori della propria debolezza: guardava a Berlino ma era già interamente concentrata con il pensiero sulla conquista africana, almeno dalla visita di Laval a Roma all'inizio del 1935.

In realtà alla conferenza di Stresa Pierre–Etienne Flandin, Mac Donald e Mussolini, e i rispettivi ministri degli Esteri Laval, Simon e Suvich (che in qualità di sottosegretario accompagnava Mussolini capo del governo e ministro degli Esteri) affrontarono soltanto una parte delle problematiche, forse non valutarono sufficientemente i pericoli che si addensavano all’orizzonte della pace e soprattutto, serbando il silenzio sulla questione dell’Etiopia che ormai era al centro dei pensieri di Mussolini, si adeguarono tutti ad una sorta di commedia degli inganni.

Nessun significato infatti poteva avere la condanna del comportamento unilaterale della Germania nazista nel momento in cui l’iniziativa armata dell’Italia in Africa stava rimescolando gli schieramenti e spaccando il fronte di facciata mostrato a Stresa.⁵⁹

La questione etiopica fu evitata, nella speranza che Mussolini, non avendola neppure lui sollevata, fosse d’accordo nel concentrarsi interamente sul pericolo tedesco, Mussolini fu bensì ammonito, in modo informale, che un’invasione italiana avrebbe suscitato una ferma opposizione, ma la cosa finì lì.

Se alcuni diplomatici britannici giudicarono questa mancanza di chiarezza sul problema etiopico un errore e una viltà, altri la ritennero un rischio giustificabile, e qualcuno arrivò a pensare che fosse lecito sacrificare l’Etiopia, se la questione era quella di salvare l’Europa da Hitler.⁶⁰

Mussolini a Stresa credette ancora di poter sostenere una posizione equivoca nei confronti dell’Inghilterra perché, finché l’indecisione del governo di Londra sulla Germania gli avesse impedito di esprimere una posizione precisa sulla controversia italo-etiopica, gli sarebbe rimasto un margine per agire.

Piuttosto che forzare una conversazione che costringesse i britannici a decidersi per una risposta sfavorevole, Mussolini preferì un’incertezza che non gli faceva paura. Prima che gli inglesi potessero prendere una decisione, egli pensò di poterli mettere di fronte al fatto compiuto.

D’altra parte, se quelli preferivano mantenere il silenzio sull’argomento, la cosa andava bene per Mussolini, che ne avrebbe interpretato il silenzio come un consenso. Durante i tre giorni di Stresa le tre potenze ebbero comunque uno scambio di vedute e opinioni sull’Europa.

Si attuò il fronte di Stresa al fine di presentare una comune linea di

59 E. Collotti, *Fascismo e politica di potenza*, Milano, RCS Libri, 2000, pp. 197-199

60 D.M. Smith, *Le guerre del duce*, Milano, Oscar Mondatori, 1993, p. 80

condotta in vista dell'imminente riunione della Società delle Nazioni sul riarmo tedesco. Inghilterra e Italia adottarono una dichiarazione comune che riaffermava il loro proposito di adempiere ai loro obblighi secondo il trattato di Locarno. Gli accordi relativi all'Austria, adottati sino a quel momento in forma bilaterale, furono ribaditi, presenti le tre potenze, con l'impegno a consultarsi sull'indipendenza austriaca.

Fra i Capi di governo e i loro ministri degli Esteri non si ebbe una discussione di nessun genere sul problema etiopico e sulle conseguenze critiche che poteva avere sul futuro della diplomazia europea e sul fronte di Stresa. Per tutta la conferenza Mussolini temette o attese invano dai dirigenti britannici un qualche accenno all'Abissinia.

Il loro silenzio, doveva rientrare evidentemente nelle loro direttive ufficiali, non essendovi possibilità di ignorare i progetti italiani o di ingannarsi sul fatto che i preparativi militari italiani fossero diretti all'invasione dell'Etiopia, Mussolini decise di ricorrere a un ultimo controllo, proprio in chiusura dei lavori. La dichiarazione finale che era stata redatta per la firma diceva:

“Le tre potenze, la cui politica ha per oggetto il mantenimento collettivo della pace, nel quadro della società delle Nazioni, si trovano in completo accordo nell'opporsi, con ogni mezzo opportuno, a qualsiasi ripudio unilaterale dei trattati che possa mettere in pericolo la pace [...]”.⁶¹

Nel leggere la dichiarazione, a questo punto Mussolini fece una pausa e chiese se non fosse necessario aggiungere al testo le parole: “d'Europa” e, ripetendo due volte quelle parole, guardò in giro al tavolo della conferenza a cui non s'era fatta parola dell'Africa, anche se tutti l'avevano in mente.

Mussolini si aspettava una qualche protesta; i francesi non si mossero, a meno che gli inglesi non avessero dato loro il via, ma i dirigenti britannici non dissero una parola, e l'identica e immediata conclusione che ne trassero francesi e italiani fu che quel silenzio era un tacito assenso dato dal governo inglese alle ambizioni italiane in Abissinia.

Le parole “di Europa” furono aggiunte di pugno dallo stesso Mussolini.

La responsabilità del silenzio britannico a Stresa ricade soprattutto su John Simon e sul modo in cui egli concepì e condusse la politica estera britannica; egli non volle inimicarsi Mussolini, perché in simile situazione,

61 *Cit.* in G.W.Baer., *op. cit.*, p.163

di fronte alla minaccia germanica, preferì portare l'Italia a fianco dell'Inghilterra e della Francia.

La Conferenza di Stresa terminò il 14 aprile e i ministri francese e inglese, nonché il delegato italiano Aloisi, presero il treno per Ginevra dove la riunione del Consiglio era fissata per il giorno dopo.

Furono la debolezza e la confusione dei britannici a incoraggiare Mussolini ad adottare una linea di maggior durezza nel conflitto italo-etiope. Egli vide che ora poteva agire da solo. Non c'era più bisogno di venire ad una intesa con i britannici, perché sul terreno diplomatico l'Italia non aveva più bisogno dell'Inghilterra nell'Africa orientale.

Per vincere l'Etiopia "l'Italia farà da sé", si disse, in modo indipendente da Ginevra e da Londra. All'inizio di maggio Mussolini raggiunse il punto dal quale non poteva più tornare indietro. Da allora in poi, egli agì con la maggior rapidità possibile, credendo che nulla in Europa gli avrebbe sbarrato la strada.

Tutti gli sforzi dovevano essere concentrati sull'obiettivo finale: una guerra contro l'Etiopia e la conquista militare del paese.⁶²

2.6 *L'Italia prende le sue decisioni*

Gli ultimi mesi che precedettero il conflitto videro un Mussolini teso, qualche volta preoccupato, spesso irritato, ma sempre straordinariamente vigile, attento alle mosse anche minime dei suoi avversari, pronto ad usare le sue innegabili qualità di tattico spregiudicato, deciso a raggiungere il suo obiettivo non importa con quali mezzi, a quale prezzo, con quali rischi.

Mussolini si sentì al centro dell'attenzione mondiale, odiato e amato come non era stato mai, temuto e riverito come non gli accade mai più di essere.

Il suo impegno nel preparare il grande evento storico fu quindi totale, vi credette non solo in funzione del suo prestigio personale, ma intimamente come qualche cosa che corrispondeva alla ragion d'essere della sua figura storica.⁶³

La conquista dell'impero fu decisa da Mussolini come un mezzo per rafforzare il suo regime. Guerra e avventura all'esterno, e non già pacifico sviluppo all'interno. L'impresa etiopica era destinata a fornire uno sbocco

62 G. W. Baer, *op. cit.*, pp. 159-182

63 R. De Felice, *op. cit.*, p. 642

alle energie popolari prive di un'occupazione.

Mussolini si trovò nella condizione di non poter tornare indietro, senza ammettere una sconfitta alla quale temeva di non poter politicamente sopravvivere. Pertanto il suo impegno nella guerra di conquista divenne irrevocabile, e quasi da escludere la possibilità d'un compromesso o d'una mediazione.

Il 7 maggio, il sottosegretario alle Colonie Lessona, parlando davanti alla Camera italiana, su ordine di Mussolini, sostenne che "il governo etio-pico era incapace di mantenere l'ordine nel Paese in preda all'anarchia." La minaccia ai possedimenti italiani, disse "era insostenibile per il prestigio e la dignità dell'Italia e la sicurezza delle colonie italiane"; il governo fascista non poteva attendere oltre.

Era giunto il momento per l'Italia di "risolvere, una volta per tutte, il problema dei rapporti con l'Etiopia". L'Italia avrebbe difeso i suoi diritti, ma anche protetto "la civiltà ordinata e feconda contro un regime sterile e anarchico che tiranneggiava popoli ridotti in schiavitù e creava pericolosi disordini alle frontiere di territori già conquistati al lavoro pacifico e civile"

I discorsi di Lessona miravano a presentare al popolo italiano le ragioni dell'azione in Abissinia, mentre il compito di vedersela con altre nazioni toccava a Mussolini.⁶⁴

Il 14 maggio, parlando al Senato subito dopo Lessona, Mussolini, rivolgendosi direttamente agli inglesi e ai francesi disse che l'Italia aveva presentato la sua posizione con franchezza e non vi era bisogno di far ricorso a vie diplomatiche di carattere straordinario.

L'Inghilterra e la Francia ebbero il timore che le operazioni in Africa orientale indebolissero la posizione dell'Italia in Europa, ma era una preoccupazione infondata.

L'Italia aveva sotto le armi centinaia di migliaia di uomini, per proteggere le frontiere europee. Pur ammonendo inglesi e francesi perché non si intromettessero, Mussolini cercò di calmare i loro timori per la sicurezza europea. Anzi, li incoraggiò a lasciare l'Italia libera di agire in Etiopia.

Il discorso di Mussolini al Senato fece molta impressione in Inghilterra, venne pubblicato per esteso da tutti i giornali e criticato dal Times.⁶⁵

Eden tenne immediatamente una riunione di gabinetto e, considerato che Mussolini, accettando il trattato del 1928, stava nominando i due

64 G.W. Baer, *op. cit.*, pp. 188-194

65 DDI, VIII serie, vol. I, doc. 224

arbitri previsti, l'Inghilterra paventò un prolungarsi delle trattative fino a fine estate.

Inglese e francesi intendevano far adottare alla imminente sessione del Consiglio della Società delle Nazioni una risoluzione, nella quasi certezza che tale posizione alle due potenze maggiori anche gli altri membri del Consiglio si sarebbero adeguati, lasciando isolata l'Italia in una eventuale votazione. A fare la prima mossa in Consiglio furono le delegazioni inglese e francese nella speranza di indurre attraverso trattative private i due litiganti ad aderire senza indugio all'arbitrato.⁶⁶

Se Mussolini avesse costretto gli inglesi, che in quel momento non erano disponibili a cedere all'Italia, a scegliere tra l'Italia e l'appoggio alla Società delle Nazioni, poteva darsi che l'Inghilterra fosse costretta dall'opinione pubblica a scegliere in senso sfavorevole all'Italia. Mussolini che non pareva ammettere alcun compromesso, dichiarò che la sicurezza collettiva sarebbe stata circoscritta all'Europa, come era stato sottolineato dalla conferenza di Stresa.

Se la Società delle Nazioni avesse appoggiato l'Etiopia contro l'Italia, il capo del governo italiano avrebbe abbandonato la Lega per non farvi più ritorno.

La delegazione francese elaborò una bozza di proposta che comprendeva le richieste di compromesso dell'Italia.

Gli Etiopici, consultati di rado, fecero mostra di grande moderazione e si piegarono ai desideri dell'Inghilterra e della Francia.

Con l'adozione delle proposte del 25 maggio, ancora una volta, la richiesta etiopica che il Consiglio si occupasse e preoccupasse dei veri termini del conflitto, veniva accantonata.

Inghilterra e Francia, ansiose di localizzare e di ridurre al minimo la vertenza, finsero che si trattasse unicamente di arbitrare un incidente secondario. Speravano di guadagnare tempo per esplorare la possibilità di una soluzione negoziata al di fuori della Società delle Nazioni, e non vollero compromettere questa né affrontare l'Italia.

Qualunque cosa si possa dire a favore di questo piano, il fatto è che una tal manovra indebolì il livello morale e il prestigio politico della Lega ginevrina.

Non si fece alcun caso alla minaccia mortale per l'Etiopia o alla potenziale sfida al Patto societario posta dai preparativi militari italiani, né si det-

66 *Ivi*, doc. 268

te all'Etiopia alcuna assicurazione che la sua sicurezza e la sua indipendenza di nazione sarebbero state protette.

Le proposte del 25 maggio offrivano alla Società delle Nazioni la possibilità di intervenire nella controversia come parte in causa se, a fine agosto, l'arbitrato bilaterale fosse fallito.

Ciò bastava, di per sé, a prevenire ogni mossa, indipendentemente, da parte dell'Inghilterra o della Francia.

Con un po' di astuzia diplomatica, l'Italia riuscì ad impedire al Consiglio di affrontare la questione sino a settembre, quando sarebbe stato troppo tardi per influire sull'impeto italiano, poiché settembre segnava la fine della stagione delle piogge sull'altopiano abissino e l'inizio dell'invasione.

L'evidente opposizione inglese alle ambizioni militari di Mussolini e la decisione di coinvolgere nella controversia la Società delle Nazioni, aprì la porta a una nuova era nelle relazioni anglo-italiane.

La vecchia indulgenza inglese riguardo l'Etiopia, l'intesa con uomini come Austen Chamberlain e il silenzio di Simon a Stresa, elementi centrali nello sviluppo delle ambizioni mussoliniane, sembrò che stessero svanendo. Uomini nuovi, dei quali Eden era l'esempio principale, stavano introducendo al Foreign Office un idealismo che minacciava di rovesciare l'equilibrio delle relazioni anglo-italiane.

Per Mussolini, il danno all'amicizia anglo-italiana era stato compiuto quando la Gran Bretagna, sia pure in maniera esitante e parziale, aveva preferito la Società delle Nazioni all'Italia.⁶⁷

Dagli episodi londinesi e romani di maggio, emersero chiaramente quattro elementi:

- la irrevocabilità della decisione di Mussolini di risolvere la questione Etiopica

- l'atteggiamento sostanzialmente pro italiano di Laval, anche se fu chiaro che i francesi non volevano perdere i collegamenti con Londra

- la decisione inglese di non avvallare in alcun modo e, se necessario, di condannare esplicitamente un'azione di forza italiana

- la volontà del governo di Londra di evitare in tutti i modi di rompere con Mussolini e di cercare di venire incontro alle sue richieste con una soluzione possibilmente extrasocietaria della controversia.

Da qui emerse l'irritazione di Mussolini contro gli inglesi, ma anche il confermarsi in lui della convinzione di avere visto giusto, anche se le diffi-

67 G.W. Baer, *op. cit.*, pp. 202-209

coltà da superare sarebbero state maggiori del previsto e con esse i margini di rischio da affrontare.

Mussolini iniziò a volersi in qualche modo cautelare rispetto alla Germania, assumendo verso di essa un atteggiamento più duttile e conciliante, nella speranza assai concreta di ottenere un duplice vantaggio:

- premere indirettamente su Londra e su Parigi, facendo balenare loro il pericolo di un suo abbandono del fronte di Stresa
- indurre Hitler a non creargli difficoltà in quel momento.⁶⁸

La Germania infatti aveva tutto da guadagnare e nulla da perdere dalle tensioni nel sistema di sicurezza collettiva che l'affare etiopico sembrava, con molta probabilità trascinarsi dietro. Per il momento assunse un atteggiamento di attesa; non aiutò, ne ostacolò i preparativi italiani e rimase a vedere quale sarebbe stato lo sviluppo degli eventi.

Fu questo il primo passo compiuto dall'Italia sulla via che condusse alla formazione dell'Asse. Nel giro di pochi giorni, Mussolini si allontanò dalla fiducia che riponeva nell'Occidente per rivolgersi verso la Germania.

Mussolini non rinunciò, per conseguire il suo scopo, a ogni forma di trattative, pubbliche o segrete, a Ginevra, Parigi, Londra, Addis Abeba, ma in sostanza non credeva che nella forza.

In luglio mobilitò altre due divisioni, ordinò la costruzione di dieci sommergibili, annunciò che diecimila italiani che vivevano all'estero si erano offerti volontari per l'Africa Orientale, e fece dare notevole rilievo alla notizia che i suoi due figli, Bruno e Vittorio, si erano arruolati nell'aeronautica per le operazioni in Africa Orientale. In agosto il rullo dei tamburi fu ancora più frenetico: il 6, Mussolini ordinò la mobilitazione di ingenti truppe e, convinto ormai dell'impossibilità di evitare un conflitto con l'Inghilterra, chiese a Badoglio di iniziare al più presto uno studio dei problemi della difesa nazionale.

Il 28 agosto, presiedette a Bolzano un Consiglio dei ministri, durante il quale avvertì il mondo che

“parlare di sanzioni significava porsi su di un piano inclinato, dal quale si poteva sboccare nelle più gravi complicazioni. Il mondo doveva sapere che parlare di sanzioni non ci farà rinunciare ad un solo soldato, a un solo marinaio, a un solo aviare, porteremo al livello massimo possibile della potenza tutte le forze armate della

68 R. De Felice, *op. cit.*, pp. 662-668

Nazione”.⁶⁹

In questo clima di totale mobilitazione del paese e mentre la propaganda antibritannica stava per toccare le punte più alte, non vi era ormai più posto per i compromessi, anche se rilevanti e favorevoli, come quello che scaturì a Parigi il 16 agosto alla conferenza delle tre potenze, firmatarie dell'accordo tripartito del 1906, da cui uscì la proposta di un mandato non politico concesso all'Italia sull'Etiopia.

Non era il mandato richiesto dall'Italia, ma consentiva pur sempre di sfruttare il potenziale economico dell'Impero etiopico e prendere in considerazione anche la possibilità di realizzare in Abissinia degli insediamenti italiani.

Benché il piano fosse vantaggioso per l'Italia, Mussolini rispose:

“si tratta di proposte assolutamente inaccettabili da qualunque punto di vista. Potevano essere messe in discussione dieci mesi fa, e le avremmo ugualmente respinte; ma oggi che l'Italia ha inviato in Africa Orientale 280 mila uomini e ha speso 2 miliardi, simili proposte equivalgono a tentare di umiliare l'Italia nel peggiore dei modi.

E' la potenza militare etiopica che deve essere abbattuta”.⁷⁰

In quella situazione, con un milione di uomini alle armi, le industrie che lavoravano a pieno regime per far fronte alle commesse belliche, le casse dello Stato semivuote, un colpo di freno avrebbe significato il disastro per il fascismo. Mussolini respinse il compromesso anglo-francese e a De Bono telegrafò :

“la situazione diplomatica è ormai esaurita. Puoi trarne le conclusioni”.⁷¹

Tutto ciò che accadde a settembre non ebbe perciò alcun peso sulle decisioni dell'Italia, né poté ormai mutare il corso degli avvenimenti, come non lo mutò il verdetto emesso il 3 settembre dalla commissione arbitrale sull'incidente di Ual-Ual dato che la sentenza, oltre che giungere in ritar-

69 Cit. in A. Del Boca, *La conquista dell'impero*, Bari, Laterza, 1979, pp. 321-322

70 Cit. in A. Del Boca, *La conquista dell'impero*, Bari, Laterza, 1979, p. 322

71 *Ibidem*

do, era ambigua, perché in pratica assolveva l'Italia nello stesso tempo in cui proclamava l'innocenza dell' Etiopia.

Il 6 settembre inoltre il Consiglio della Lega, in un estremo tentativo aveva costituito il "comitato dei cinque", formato da Gran Bretagna, Francia, Polonia, Spagna e Turchia, al quale aveva affidato l'incarico di ricercare una soluzione pacifica della vertenza.

L'11 settembre, Samuel Hoare aveva pronunciato davanti all'assemblea della SDN un discorso molto duro verso l'Italia; in realtà, il giorno prima, considerando che la guerra contro l'Italia costituiva un prezzo troppo alto da pagare per salvare l'Etiopia, si era accordato con Laval per applicare all'Italia soltanto le sanzioni economiche, rinunciando così a quelle militari, le sole che ancora avrebbero potuto arrestare Mussolini.

Mussolini avvertì nella posizione inglese delle incertezze e, indotto a proseguire la sua sfida, accentuò la propria intransigenza dichiarando:

"Abbiamo avuto per il popolo inglese un'amicizia sincera, ma oggi troviamo semplicemente mostruoso che questa nazione che domina il mondo ci rifiuti un povero lembo di terra al sole africano [...]. Noi tireremo diritto. Siate sicuri che mai da parte nostra un atto di ostilità sarà fatto contro una nazione d'Europa; ma se si commetterà contro di noi un atto di guerra, ebbene sarà la guerra".⁷²

Il 18 settembre, Salvador de Madariaga, presidente del Comitato dei cinque, presentò alla Società delle Nazioni il risultato dei loro sforzi.

Si trattava di un piano di assistenza internazionale per l'Etiopia, che ricalcava in gran parte il progetto formulato da Gran Bretagna e Francia alla conferenza di Parigi di metà agosto, ma che era forse ancora più vago nell'indicare la misura del concorso italiano e dei relativi vantaggi.

La situazione, era così esplosiva che tanto Aloisi, da Ginevra, che Grandi, da Londra, misero in guardia Roma dall'insistere sulla sfida all'Inghilterra, e il primo giunse persino a sollecitare il governo ad accettare le proposte ginevrine. Ma ancora una volta Mussolini inviò ad Aloisi "ordini di intransigenza assoluta" e il 21 settembre il piano venne garbatamente ma fermamente respinto.

A spingere Mussolini al rifiuto concorse anche il fatto che il rapporto dei "Cinque" venne pubblicato dal "Daily Telegraph" nel momento stesso in cui venne comunicato al governo italiano, ed era corredato da commen-

72 Ivi, p. 324

ti tali da renderlo inaccettabile.

Il “no” di Mussolini giunse a Ginevra nel momento più drammatico dell’attrito, quando cioè il concentramento e lo spiegamento della marina britannica avevano raggiunto l’apice.

La grande operazione navale inglese, cominciata il 29 agosto con lo spostamento della Mediterranean Fleet da Malta ad Alessandria d’Egitto, con il rafforzamento delle basi aereonavi di Gibilterra e Malta, con l’invio in Egitto di nuove squadriglie della RAF, fu completata a metà settembre quando gran parte della Home Fleet venne trasferita dal Mare del Nord al Mediterraneo.

Il 23 settembre, come precisò Hoare all’ambasciatore a Parigi, Gorge Clerk, erano presenti nei porti mediterranei 4 corazzate, 2 portaerei, 2 incrociatori da battaglia, 5 incrociatori pesanti, 8 leggeri, 49 cacciatorpediniere, 11 sottomarini, nelle acque del Mar Rosso stazionavano: 1 incrociatore pesante, 2 leggeri, 5 caccia, e 5 corvette, mentre altre 30 navi incrociavano nelle acque inglesi ma erano pronte a puntare su Gibilterra.

In totale la forza navale inglese consisteva in 144 navi, tuttavia Mussolini si mostrava affabile e imperturbato.

L’impassibilità di Mussolini era motivata dal fatto che egli aveva appreso attraverso i servizi segreti che l’efficienza bellica della flotta inglese era scarsa, che aveva munizioni per mezzora di fuoco e che era quasi priva di protezione contro i bombardieri.

Mussolini sapeva inoltre che questa flotta non sarebbe mai stata usata contro l’Italia, perché glielo comunicarono segretamente Hoare e Drummond, così come qualche giorno prima gli avevano assicurato che non ci sarebbero state sanzioni militari contro l’Italia, né blocco navale, né chiusura del canale di Suez. Mussolini nel frattempo si preoccupò di far sapere subito a Hoare che le due divisioni inviate in Libia non minacciavano per nulla l’Egitto, ma erano destinate all’Africa Orientale.

Tutta la manovra navale venne allestita quindi da Londra essenzialmente per tutelare gli interessi ed il prestigio dell’impero britannico. L’Inghilterra d’altra parte intendeva ricordare a Mussolini che egli non doveva in nessun modo alterare la situazione nel Mediterraneo e nel Mar Rosso, le più importanti vie di comunicazione imperiali della Gran Bretagna.

Non fu quindi in difesa degli ideali societari che la flotta inglese si mosse: a Londra interessava non esasperare Mussolini, ridurre il pericolo di un attacco “suicida” su Malta o sul canale di Suez, far ritirare le divisioni italiane in Libia.

Mussolini, capito questo, poté superare gli ultimi timori, dare il via alle operazioni, certo ormai di non incontrare più ostacoli sulla strada delle conquiste imperiali e prepararsi tranquillamente all'appuntamento del 2 ottobre, come aveva fissato, in piazza, con venti milioni di italiani.⁷³

2.7 Le posizioni del Vaticano e delle altre Nazioni nei mesi antecedenti la guerra d'Etiopia

Si è visto come, a livello di governi, Francia e Gran Bretagna, i due pilastri della Società delle Nazioni, siano state più di aiuto che di ostacolo alle mire espansionistiche del fascismo.

Anche l'atteggiamento delle altre grandi potenze, che avrebbero potuto in una certa misura influire sulle decisioni di Mussolini, si rivelò tuttavia estremamente cauto o ambiguo, come se a tutte fosse sfuggito che la posta in gioco non era soltanto l'indipendenza dell'Etiopia, ma l'equilibrio europeo, la stessa pace nel mondo.

Paradossalmente l'unico paese che cercò di sabotare i piani di Mussolini fu la Germania nazista.

Tuttavia, come vedremo più avanti, le armi che segretamente Hitler inviò all'Etiopia nell'estate 1935 non miravano a sostenere una nazione pressoché inerme, ma a impegnare il più a lungo possibile l'Italia in Abissinia, per indebolirla in Europa, sino a farle accettare l'Anschluss in cambio dell'appoggio tedesco nella questione etiopica.

Prima del riavvicinamento fra i due paesi, comunque l'impresa italiana non riscuoteva alcuna simpatia in Germania, erano fortemente critici il ministero degli Esteri e l'alta burocrazia; la Wehrmacht non nascose il suo disprezzo per l'esercito italiano e calcolò che la guerra poteva durare non meno di tre anni.⁷⁴

Negli Stati Uniti, l'altro grande paese che era fuori della Società delle Nazioni e quindi meno sollecitato ad assumere una netta posizione nei confronti del conflitto italo-etiopeo, l'opinione pubblica manifestò sin dall'inizio della vertenza le sue simpatie per Hailè Selassie "e il suo patetico

73 A. Del Boca, *Gli italiani in Africa Orientale- La conquista dell'impero*, Roma-Bari, Laterza, 1979, pp. 320-327

74 A. Del Boca, *Gli italiani in Africa Orientale-La conquista dell'impero*, Bari, Laterza, 1979, p. 328

esercito di straccioni.”⁷⁵

A parte i cinque milioni di italo-americani che subirono l'influenza della propaganda fascista e, erano pronti ad immolarsi sull'altare della patria, le altre comunità condannarono duramente l'avventura del fascismo.

La polizia fu costretta a disperdere assembramenti dinanzi ai consolati italiani; in alcuni porti, gli operai si rifiutarono di caricare le navi che trasportavano rifornimenti in Italia; le Chiese protestanti furono attivissime nel risvegliare simpatie per il popolo etiopico.

Nonostante queste spinte, provenienti da tutte le comunità e da tutti gli strati sociali, il governo degli Stati Uniti, si preoccupò esclusivamente, sotto le pressioni degli isolazionisti, di agire in modo da non essere coinvolto nel conflitto, trincerandosi dietro ad un “Neutrality Act”, da applicarsi solo agli armamenti, che finì per danneggiare soltanto l'Etiopia.

Quanto al messaggio che Roosevelt rivolse il 19 agosto 1935 a Mussolini, per invitarlo a risolvere pacificamente la controversia, fu di un tono così moderato da lasciar il dittatore del tutto indifferente.

Anche l'Unione Sovietica, che pure faceva parte della Lega, assunse un atteggiamento cauto, di attesa, quasi stentasse a riconoscere nell'avventura mussoliniana il primo atto di un'aperta sfida alla pace del mondo.

Durante i primi mesi della vertenza, infatti, Litvinov, che guidava la delegazione sovietica a Ginevra, sembrò preoccupato soltanto di salvare le buone relazioni che da dieci anni si erano stabilite con l'Italia. E se, il 5 settembre, in uno dei momenti più drammatici della vigilia, fu costretto a irrigidire la sua posizione, subito si affrettò qualche giorno dopo a mostrarsi più morbido, più accomodante, pur precisando la contrarietà del governo sovietico, in linea di principio, al sistema coloniale ed alla politica delle sfere di influenza.

La prudenza della diplomazia sovietica finì per influire negativamente anche sull'azione dell'Internazionale Comunista, creando perplessità ed incertezze nei partiti comunisti europei e non favorendo certo l'unità d'azione di tutte le forze progressiste e antifasciste.

Se i governi si rivelarono ambigui ed irresoluti, questo non fu però il caso dell'opinione pubblica che, specie in Gran Bretagna e in Francia, sembrò percepire i veri pericoli che si celavano nell'anacronistica avventura

75 John P. Diggins, *L'America. Mussolini ed il Fascismo*, Roma-Bari, Laterza, 1972, p. 377

coloniale di Mussolini, e che dette vita a un grande e appassionato dibattito cercando di influire sulle decisioni degli uomini di governo.

In Inghilterra, di fronte ad una minoranza che manifestava simpatie per l'Italia fascista, c'era una stragrande maggioranza che si batteva per il principio della sicurezza collettiva, che leggeva il settimanale "Abyssinia", che partecipò al comizio di Sylvia Pankhurst e che andò ad ascoltare Jomo Kenyatta e Gorge Padmore in Trafalgar Square.

La mobilitazione fu tale che il 5 settembre il congresso della Trade Unions approvò una mozione che invocava l'impiego di tutti i mezzi necessari per resistere all'ingiusto attacco dell'Italia.

In Francia, preoccupata per la recente costituzione del Fronte Popolare, la destra conservatrice giocò abilmente la carta del conflitto italo-etiopeo per usi interni, cercando di seminare il panico e di convincere i francesi che soltanto sacrificando l'Etiopia si poteva evitare che un'impresa puramente coloniale degenerasse in una guerra mondiale.

Contro queste tesi, che, più tardi, in ottobre, trovarono una più completa elaborazione nel "Manifeste des intellectuels pour la défense de l'Occident", i partiti operai, le centrali sindacali, il fuoriuscitismo politico reagirono sia combattendo l'offensiva dell'estrema destra, capeggiata da Charles Maurras, sia denunciando la perfidia degli accordi Laval-Mussolini e sottolineando che il fascismo era sempre generatore di guerre. Grandi manifestazioni a favore del popolo etiopico e contro i propositi espansionistici di Mussolini vennero organizzate nella primavera e nell'estate dal Comitato Amsterdam-Pleyel, presieduto da Henri Barbuse, e dai partiti comunista e socialista legati di fresco da un patto di unità di azione.

La stampa delle due internazionali e dei partiti di sinistra dedicò alla questione etiopica un notevole spazio, consentendo ai personaggi di maggior rilievo, da Blum a Togliatti, da Cachin a Longo, da Adler a Nenni, da Greco a Rosselli, di esprimere le loro posizioni e le loro proposte.

Tuttavia, il 3 ottobre, dopo otto mesi di impegno e di lotta, l'aggressione fascista trovò i partiti operai europei, se non divisi, certo non ancora concordi e disposti a realizzare una reale collaborazione.⁷⁶

Per avere un quadro completo di quei mesi, non si può sottovalutare l'influenza che sull'orientamento dell'opinione pubblica ebbe l'atteggiamento della Chiesa.

Ufficialmente la Santa Sede tenne durante tutta la vicenda etiopica un

76 A. Del Boca, *op. cit.*, pp. 329-332

atteggiamento di neutralità. Pio XI, in occasione del concistoro segreto del 1° aprile 1935, deplorò che l'orizzonte fosse "oscurato da nubi minacciose e solcato da sinistri bagliori" e disse che una guerra sarebbe stata un delitto enorme e ancora a fine luglio riaffermò la sua speranza nella "pace di Cristo".

In sostanza, la posizione della Santa Sede fu però sempre di fatto favorevole alla politica italiana, anche se ufficialmente il Vaticano cercò di non compromettersi con manifestazioni e prese di posizione pubbliche troppo unilaterali, che, oltretutto, sarebbero riuscite sgradite a settori non trascurabili del mondo cattolico fuori d'Italia.

Coloro che, viceversa, sin dall'inizio si impegnarono sostanzialmente e sempre più esplicitamente a favore della politica mussoliniana furono, nella loro quasi totalità, l'episcopato, il clero, la stampa cattolica e, sulla loro scia, gran parte delle organizzazioni del laicato cattolico.

Le prese di posizione in questo senso furono già nel 1935 assai numerose e tali non poter non avere una profonda influenza sui fedeli e sull'opinione pubblica in genere, dato che esse facevano proprie molte delle tesi che contemporaneamente venivano prospettate dalla propaganda del regime.

Negli ultimi mesi, a cavallo dell'inizio delle operazioni militari, l'allineamento del mondo cattolico fu sostanzialmente totale e le differenze tra posizione cattolica e posizione fascista erano praticamente inavvertibili.⁷⁷

Il 24 luglio 1935 l'Osservatore Romano riassunse i punti di vista delle due parti in contrasto.

Dopo aver riportato le frasi significative dei discorsi recenti di Mussolini: "il momento delle decisioni è venuto", "gli atti significano più delle parole", "l'Italia è sicura di imporre la sua volontà", frasi che non lasciavano alcun dubbio sulla volontà di iniziare al più presto le operazioni militari, il giornale vaticano espone la tesi italiana in questi termini:

"Gli Stati colonizzatori hanno sempre dovuto scegliere tra due metodi: conquista e negoziato. Ma la scelta non è mai stata dubbia, sicché a maggior ragione si può dire delle colonie ciò che S. Agostino diceva degli Stati: si fondano con la forza".⁷⁸

Quanto ad Hailé Selassié, l'Osservatore fece suo il giudizio del Giornale

77 R. De Felice, *op. cit.*, pp. 623-624

78 Cit. in: E. Rossi, *Il manganello e l'aspersorio*, Milano, Kaos Edizioni, 2000, p. 221

d'Italia sul discorso che l'imperatore abissino aveva rivolto alle truppe:

“non era il discorso di un barbaro, ma quello di un avvocato cavilloso ed insidioso”.⁷⁹

L'Osservatore Romano lasciava ai cattolici italiani la scelta fra S. Agostino e un cavilloso ed insidioso avvocato e proseguiva sull'argomento riferendosi a Ual-Ual:

“In tale materia ogni discussione sui contrasti positivi che hanno determinato la controversia è sensibilmente limitata dall'ammissione che il conflitto non riguarda solo riparazioni, ma si inquadra in un piano di colonizzazione, valutabile con criteri diversi da quelli che possono guidare nella composizione di una controversia. L'Italia quindi non attende nulla da Ginevra, mentre prosegue con alacrità la preparazione militare e l'invio di truppe e materiale nell'Africa Orientale”.⁸⁰

Nei giorni 5-8 settembre i “Prétes anciens combattants” organizzarono un pellegrinaggio a Roma di quindicimila cattolici ex combattenti di tutti i paesi e tra questi mille sacerdoti.

Partendo dal Colosseo, i Pellegrini sfilarono per via dell'Impero, resero omaggio al Milite Ignoto e poi furono ricevuti dal Papa, il quale disse che pregava sempre per la pace, ma:

“desiderava, con la pace, che le speranze, le esigenze, i bisogni di un grande e buono popolo, che era il suo popolo, fossero soddisfatti, i suoi diritti assicurati, ma con giustizia e pace”.⁸¹

Il giorno dopo i medesimi pellegrini furono ricevuti dal Duce, il quale disse anche lui che il popolo italiano desiderava pace a condizione che fosse accompagnata da giustizia.

Nel pomeriggio dello stesso giorno, parlando contro la Società delle Nazioni, dal balcone di Palazzo Venezia, a ventiquattro legioni avanguardiste e a seimila ufficiali della Opera Balilla, il duce lanciò la parola d'ordine: “Noi tireremo diritto”.

79 *Ibidem*

80 *Ibidem*, p. 222

81 Cit. in : E. Rossi, *op. cit.* p. 224

Quando il 2 ottobre, tutti gli italiani furono chiamati ad ascoltare Mussolini, le campane di tutte le chiese del Paese, alle 15.30 del pomeriggio, contribuirono al colossale frastuono.

Secondo il diritto canonico le campane delle chiese non possono essere usate per scopi profani senza l'esplicito permesso del vescovo, o in caso di evidente necessità di interesse pubblico. Benché la dimostrazione del 2 ottobre non rispondesse ad alcuna di queste esigenze, un comunicato ufficiale governativo alla stampa del 15 settembre aveva annunciato che le campane di tutte le chiese avrebbero suonato, avendo le autorità ecclesiastiche dato ordine "in conformità ai desideri delle autorità politiche".

Le campane di Roma, diocesi del Papa, non vennero meno al loro dovere nazionale. Con questo scampanio cominciò la guerra per la "liberazione" dell' Abissinia.⁸²

82 E. Rossi, *Il manganello e l' aspersione*, Milano, Kaos Edizioni, 2000, pp. 215-224

Capitolo III

Le ferrovie al servizio del regime per la crisi etiopica

3.1 Le ferrovie coloniali da strumento di influenza economica a mezzo logistico di guerra

Non si può parlare di ferrovie coloniali senza aver esaminato la struttura delle colonie dell'Italia.

Nella primavera 1931 fu organizzata a Parigi una imponente mostra: l'Esposizione coloniale internazionale, che mise ben in evidenza come, attraverso vicende storiche assai diverse e complicate, le potenze europee erano giunte a dominare i rispettivi Oltremare.

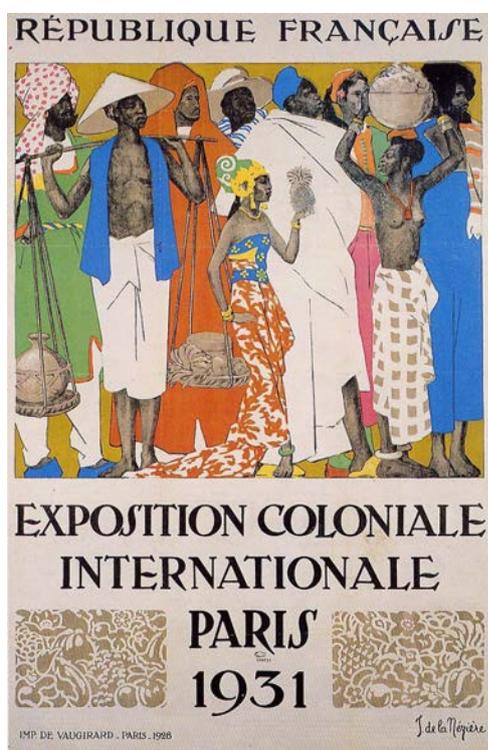


Figura 7: Manifesto, locandina⁸³

83 Im.ne lib. da Wikipedia

La Gran Bretagna con i suoi 33 milioni di chilometri quadrati e quasi mezzo miliardo di sudditi coloniali possedeva l'impero più vasto. Nella graduatoria era seguita dalla Francia, che possedeva 12 milioni di chilometri quadrati di colonie e 70 milioni di sudditi d'oltremare.

Distanziati venivano poi Olanda e Belgio, Spagna e Portogallo, Giappone e Italia.

Per quanto concerne il proprio Oltremare, l'Italia, a quel tempo Italia fascista, si presentò all'appuntamento parigino con un bilancio non proprio esaltante.

Alla data dell'esposizione i suoi domini coloniali erano fra i più minuti, i più poveri e i più recenti. Nel Corno d'Africa si trovava la piccola Eritrea, conquistata a partire dal 1885 e tenuta nonostante lo smacco di Dogali (1887) e soprattutto di Adua (1896), ai tempi di Francesco Crispi.

Più a sud c'era la Somalia, più grande ma quasi interamente desertica, sulle cui coste gli italiani erano sbarcati sin dal 1889, ma il cui interno controllarono, non senza incertezze, solo a partire dalla metà degli anni Venti.

Partecipando alla spedizione internazionale chiamata a reprimere la ribellione dei Boxer, nel 1900 Roma si era guadagnata anche un porto e una minuscola *enclave* in Cina: si trattava di Tien Tsin, che non riuscì mai a svilupparsi.

Grande e soprattutto strategicamente importante, perché situato nel Mediterraneo centrale, era invece il dominio italiano della Libia.

Per conquistarla nel 1911 Giovanni Giolitti aveva mosso guerra alla Turchia dichiarando l'immediata sovranità italiana su Tripolitania e Cirenaica: ma fu solo al tempo di Mussolini, e più precisamente nel settembre 1931, quindi quasi sei mesi dopo l'esposizione parigina che, ricorrendo ai mezzi più brutali, l'Italia riuscì a stroncare la forte resistenza anticoloniale libica.⁸⁴

Il 19 ottobre 1931, nella sala dei congressi dell'Esposizione coloniale di Parigi, alla presenza dei vari rappresentanti dei governi, nonché dei principali tecnici belgi, francesi, inglesi, italiani, olandesi e portoghesi, Albert Lebrun, presidente del Senato francese e futuro presidente della Repubblica, aprì il primo Congresso internazionale dei trasporti di interesse coloniale.

L'incontro aveva lo scopo di avviare una seria discussione degli interventi in Africa, dove il problema del trasporto era particolarmente sentito.

84 N. Labanca, *Una guerra per l'Impero*, Bologna, il Mulino, 2005, pp. 17-19

Nonostante l'esportazione in Colonia dei più moderni mezzi, dal treno agli autoveicoli, all'inizio degli anni Trenta immensi territori risultavano ancora privi di strade carreggiabili, mentre le ferrovie erano quasi del tutto isolate l'una dall'altra: esistevano, infatti soltanto linee che collegavano i porti con le piantagioni o le miniere interne.

Le ferrovie africane nacquero tutte per estendere il dominio nelle zone lontane dal mare fino allora rimaste quasi inesplorate; le grandi potenze ebbero bisogno di realizzare ferrovie di penetrazione dai centri marittimi verso l'interno, che rappresentarono la più impegnativa forma di trasferimento tecnologico dall'Europa al "Continente nero".

La loro vicenda assume quindi un particolare significato e può costituire una chiave di lettura del colonialismo nel suo complesso.⁸⁵

Le strade ferrate coloniali, soprattutto nei progetti di maggior rilievo, determinarono anche la nascita di un dibattito fra tecnici ed economisti riguardo alle modalità di costruzione; inoltre, le ferrovie costituirono un fattore di aspra rivalità internazionale: progettando strategie di espansione molto tempo prima che i binari venissero posati, le potenze europee utilizzarono le concessioni ferroviarie per estendere la propria influenza economica e politica in nuovi territori.⁸⁶

85 S. Maggi, *Colonialismo e comunicazioni- Le strade ferrate nell'Africa Italiana*, Napoli, ESI, 1996, pp. 1-10

86 *Railway imperialism*, a cura di C.B Davis e K.E. Wilburn Jr., New York-Westport-London, Greenwood Press, 1991, p.1

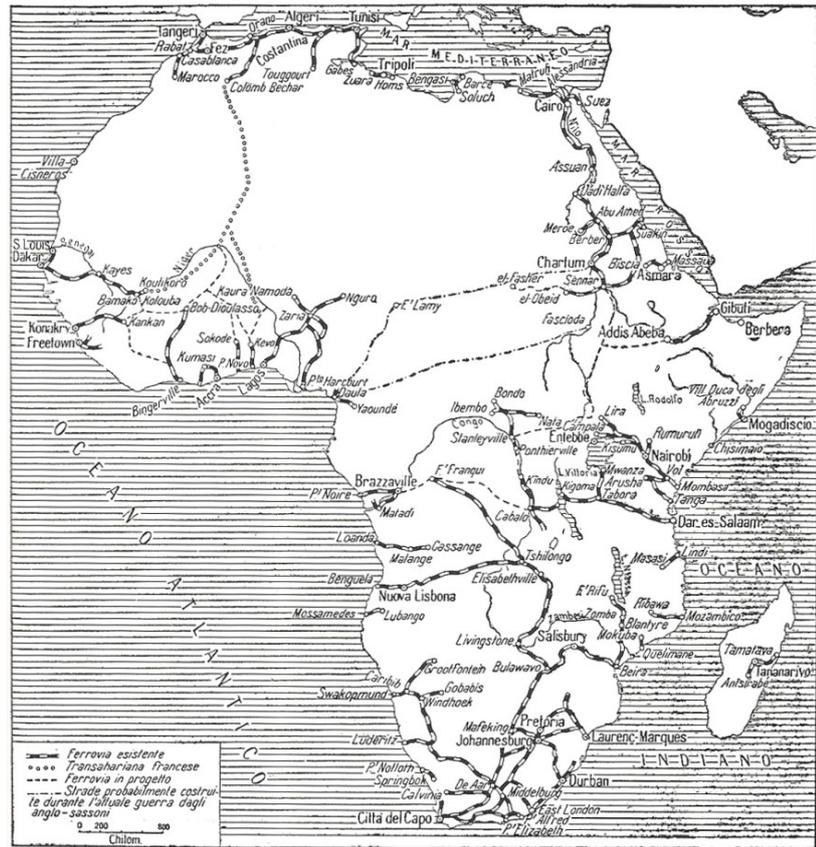


Figura 8: Le principali ferrovie africane nel 1942⁸⁷

Per la conquista dell’Etiopia, di notevole importanza si rivelarono le due Colonie dell’Africa Orientale, per ragioni economiche, militari e logistiche.

Le due colonie, chiudendo a nord e a sud lo sbocco al mare dell’Etiopia, conferivano all’Italia una posizione di primo ordine nei riguardi di questa ricca regione, l’unica ormai di tutto il continente africano sottratta all’occupazione europea.

La politica militare si dispose quindi a rafforzamento dell’apparato militare dell’Eritrea e della Somalia; a tal scopo era necessario far giungere al più presto al confine abissino le due ferrovie di Massaua e di Mogadiscio.⁸⁸

87 Im.ne lib. da Wikipedia

88 G.Q. Armellini, *Con Badoglio in Etiopia*, Milano, A. Mondatori, 1937, pp. 25-28



Figura 9: Uniformi di ferrovieri dell'Africa Italiana. Capo stazione



Figura 10: Uniformi di ferrovieri dell'Africa Italiana. Capo treno



Figura 11: Uniformi di ferrovieri dell'Africa Italiana. Macchinista



Figura 12: Uniformi di ferrovieri dell'Africa Italiana. Deviatore

3.1.1 Eritrea: Ferrovia Massaua-Asmara

In Eritrea, l'importanza di Massaua, come sbocco di traffici provenienti in carovana dall'interno, aveva indotto già dal 1883 una società di Londra a presentare il progetto di una ferrovia al governo egiziano, ma l'impero Ottomano, dal quale dipendeva il governo dell'Egitto, bloccò il progetto rifiutando di garantire il necessario prestito.

Dopo lo sbarco nel 1885, la Marina militare italiana iniziò a costruire a Massaua un arsenale e un forte, nonché un magazzino per viveri e altri beni.

Furono inoltre posati diversi binari *decauville*⁸⁹ con scartamento di 600 millimetri, entro un raggio di 10-15 chilometri fino alla baia di Archico, per le necessità logistiche degli accampamenti.

Essendo l'occupazione limitata alla costa, non si avvertì invece la necessità di una linea verso l'interno.

Dall'estate 1887, in seguito all'eccidio di Dogali, per agevolare le operazioni contro gli abissini, il governo decise la realizzazione di un primo tronco ferroviario dal porto al forte di Saati.

Alla fine di luglio l'ingegnere Emilio Olivieri, il tecnico che aveva eseguito i progetti per le linee secondarie della Sardegna, fu incaricato dal Ministero della Guerra di dirigere i lavori e provvedere a tutto l'occorrente: la prima ferrovia dell'Africa italiana nasceva quindi come appoggio a una operazione bellica.

La spedizione destinata a realizzarla partì da Napoli il 15 settembre 1887 con quattro ingegneri e altrettanti assistenti, un capo meccanico, due macchinisti, un capo fabbro, un segretario contabile e 325 operai.

A causa delle modeste attrezzature portuali, non poche furono le difficoltà incontrate nello scarico dei rotabili e dell'armamento, ma in poche settimane il binario era già stato posato sull'intera penisola di Abd el Kader.

Si decise di adottare lo scartamento di 950 millimetri, analogo a quello delle ferrovie complementari sarde, allora in costruzione, in modo da

89 Presero questo nome, dal proprietario della ditta che ne iniziò con successo il commercio, perché le ferrovie potevano essere distese velocemente senza massicciata e senza traverse in legno e per essere con altrettanta rapidità smontate al fine di trasferirle in altre zone. Nel sistema *decauville* rotaie e traverse erano unite insieme a formare un binario interamente metallico della lunghezza di 5 metri, che veniva congiunto a incastro con i successivi.

reperire facilmente tutto il materiale; a causa della costante presenza delle termidi, fu inoltre stabilito di utilizzare traverse in ferro, caratteristiche delle strade ferrate africane, che vennero poi impiegate anche in seguito con il procedere della linea verso l'altopiano.

Nel dicembre 1887, quando i binari arrivarono a Moncullo, a 19 chilometri dal porto, fu iniziato il trasporto regolare di materiali bellici, che ben presto divenne così cospicuo da richiedere sei coppie di treni al giorno, con un carico complessivo di circa 200 tonnellate.

L'avanzata delle truppe fu immediatamente seguita dalla costruzione della strada ferrata: il 9 dicembre il generale Alessandro Asinai di San Marzano, comandante del Corpo speciale d'Africa, fece occupare proprio il Piano delle Scimmie per consentire la protezione degli operai che lavoravano alla frontiera; il 7 gennaio 1888, il generale avanzò fino a Dogali e il 1° febbraio rioccupò Saati, dedicandosi poi a un'assidua opera di fortificazione.

L'intera linea venne aperta all'esercizio militare il 15 marzo 1888 e all'esercizio civile il 1° aprile dell'anno successivo.

Nel terminale di Massaua era presente il Capo Stazione, che costituiva una specie di direttore del movimento, ma anche una nuova autorità per il villaggio: dal suo ufficio coordinava il traffico dei convogli, comunicando con le varie fermate, grazie al filo telegrafico che era stato steso parallelamente al binario.



Figura 13: Stazione di Massaua, fabbricato viaggiatori e piazzale interno

Per indicare la linea venne scelta la sigla F.M.S., cioè Ferrovia Massaua-Saati e l'esercizio fu inizialmente assicurato da quattro locomotive, già destinate in Sardegna, che vennero battezzate "Massaua", "Dogali", "Saati" e "Italia". A queste si aggiunsero nel 1890 altre tre macchine dalle caratteristiche analoghe.

I lavori per i 27 chilometri della prima ferrovia coloniale italiana vennero completati in 165 giorni, con una spesa totale di circa 2.500.000 lire, poco più di 95.000 lire al chilometro, ritenuta modesta, rispetto alla media dei costi dell'epoca.

Nelle fermate di Moncullo, Dogali e Amashat si trovava un raddoppio del binario per permettere gli incroci dei convogli che viaggiavano in senso opposto.

Alla stazione di Abd el-Kader si realizzarono un deposito per tre locomotive, un'officina per le piccole riparazioni e un impianto per il rifornimento idrico ai due capi della linea di Saati e di Amashat, dove le locomotive che rimorchiavano treni pesanti in salita avevano bisogno di riprendere acqua.

L'ingegner Olivieri a fine lavori rientrò in Italia, lasciando un programma per il consolidamento della linea, che tuttavia non venne mai attuato.

Negli anni successivi, i binari, causa la vicinanza dei torrenti, ebbero problemi di cedimento che determinava continue interruzioni della circolazione.

Stabiliti i confini tra Eritrea ed Etiopia con un trattato del 20 marzo 1890, che fissò il limite del territorio italiano sulla linea Halai-Saganeiti-Sciket, si cominciò a pensare alle nuove attività che la Colonia ingrandita avrebbe consentito di sviluppare.

Vennero quindi realizzati i primi studi tecnici ed economici che proponevano strade ferrate per l'altopiano, al fine di accrescere il movimento delle merci, facendo delle stazioni luoghi di convegno per lo scambio dei prodotti.

Furono eseguiti vari progetti e ipotizzati vari tracciati, ma gli anni passarono e non vi fu una concreta realizzazione.

Mentre l'ingegner Cagnoli veniva incaricato dal Genio Militare di eseguire dei rilievi necessari alla redazione del progetto definitivo, gli eventi precipitarono con la battaglia di Adua del primo marzo 1896.

La sconfitta di Adua, pur determinando un ripiegamento complessivo della politica coloniale italiana, raddoppiò tuttavia l'interesse intorno alla realizzazione della ferrovia, la cui mancanza poteva essere considerata come

una delle cause della sconfitta.

Con la nomina di un governatore civile, al posto di quello militare si ebbero notevoli progressi in campo ferroviario nella colonia.

Il nuovo governatore Martini rilevò innanzi tutto che il governo militare aveva dilapidato milioni di lire senza dotare l'Eritrea di alcuna infrastruttura utile. In particolare egli lamentò il mancato proseguimento della ferrovia, che riteneva di particolare importanza per l'avvenire della Colonia.

Durante i suoi dieci anni di permanenza in Etiopia, egli fece rimettere a nuovo il tronco Massaua-Saati, sostituendo le rotaie con altre più pesanti. Nonostante le particolari difficoltà tecniche da superare, stabilì inoltre di orientare la ferrovia verso Asmara. Nella sua relazione di accompagnamento al bilancio della Colonia per l'esercizio 1899-1900, Martini affermò di voler collegare quanto prima il mare con l'altopiano per ragioni di urgente difesa militare. Il costante problema con cui Martini si trovò alle prese fu quello di reperire i fondi necessari, che il governo di Roma si rifiutava di fornire in quantità sufficienti. Non gli rimase quindi che attuare una politica di piccoli passi, salendo verso l'altopiano gradualmente, man mano che il bilancio dell'Eritrea lo permetteva. I lavori iniziarono nel 1900 e la ferrovia fu prolungata da Saati a Mai Atal, da cui partiva poi la corriera postale per Ghinda ed Asmara.

Dopo notevoli pressioni sul governo italiano, adducendo come motivazione le necessità militari, il governatore Martini ottenne alcuni risultati ed i lavori ripartirono nel 1902; il treno raggiunse Ghinda a 888 metri sul livello del mare.



Figura 14: Stazione di Ghinda, l'arrivo del treno

Mentre si stava costruendo il tratto per Ghinda, con la legge 24 maggio 1903 n. 205, "portante l'ordinamento della Colonia Eritrea", venne approvata la realizzazione della linea fino ad Asmara, nonché dei suoi eventuali prolungamenti, ritenendo secondo le parole della relazione introduttiva del disegno di legge – che:

“in buona parte la soluzione del problema coloniale, sia nei riguardi economici sia nei riguardi militari, dipende dalla costruzione di buoni, sicuri e solleciti mezzi di comunicazione”.⁹⁰

Data la complessità dell'impresa, dimostrata dall'insuccesso del precedente studio, fu inviato in colonia uno dei tecnici più esperti della materia, l'ingegner Raffaele de Cornè, ispettore superiore del Genio civile, allo scopo di scegliere il percorso migliore.

De Cornè, dopo numerose ricognizioni sui terreni, decise di seguire il tracciato per Nefasit e il colle di Arbaroba, non accogliendo l'idea di utiliz-

⁹⁰ *Disegno di legge presentato dal ministro degli A.E.(Primetti). Ordinamento della Colonia Eritrea*, in Camera dei Deputati, Legislatura XXI, sessione II 1902-1904. Riportato in Maggi, *op. cit.*, p. 57.

zare sistemi a cremagliera, che erano stati da tempo proposti per abbreviare il percorso e per garantire alle locomotive una sicura aderenza sia in salita che in discesa.

Nei mesi successivi, il progetto dovette essere approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dal Consiglio di Stato, cosa che determinò un ulteriore ritardo nell'inizio dei lavori.

Sul nuovo tratto erano previsti dieci viadotti, ventisei gallerie, quattro serbatoi per il rifornimento delle locomotive e tre stazioni intermedie: Embatcalla, Nefasist e Arbaroba: totale in lunghezza 49 km, costo previsto circa 10 milioni.

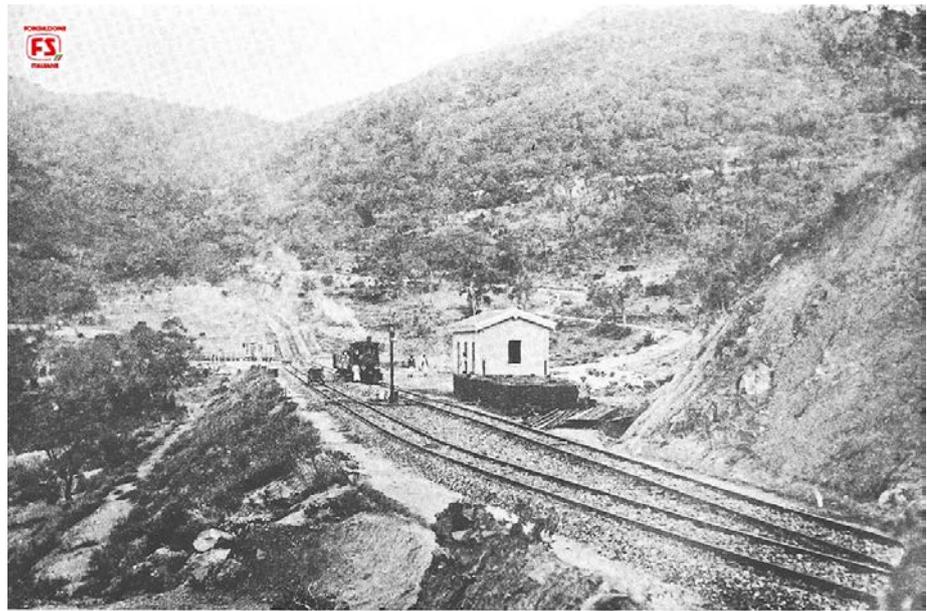


Figura 15: Fermata di Embatkalla

Nonostante le avversità del terreno, la costruzione della linea fino ad Asmara procedette con sollecitudine: il tronco Ghinda-Nefasit venne inaugurato il primo marzo 1910, mentre il successivo tratto fino alla capitale fu aperto il 5 novembre 1911.

Era a questo punto possibile recarsi da Massaua ad Asmara in sei ore, mentre in senso inverso il treno impiegava cinque ore e mezzo.

La linea da Ghinda all'altopiano presentava un tracciato molto difficile e costituiva in quel momento la più alta strada ferrata africana dopo quel-

la dell' Uganda: con una pendenza quasi costante del 35 per mille e con molte curve con un raggio di appena 70 metri, il minimo tecnicamente consentito dallo scartamento di 95 centimetri, copriva in 50 chilometri un dislivello di oltre 1500 metri, passando dagli 888 metri sul livello del mare della stazione di Ghinda ai 2394 nei pressi dell' Asmara.

A parte le ovvie limitazioni di potenzialità che tale tracciato implicava, non consentendo velocità e carichi elevati, occorre rilevare che la linea costituì un vero "miracolo di ingegneria", la più brillante affermazione della capacità costruttiva italiana.



Figura 16 : Linea Massaua Asmara

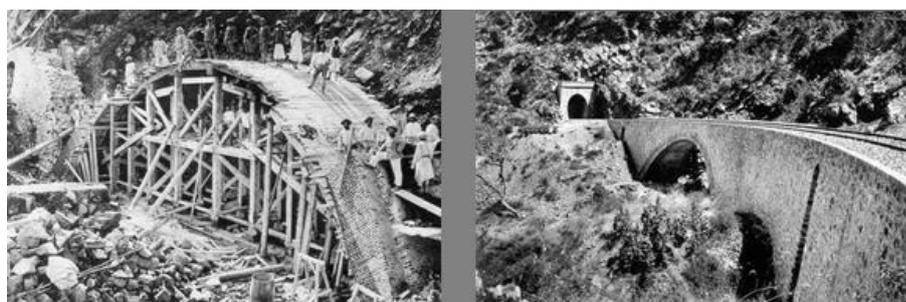


Figura 17: Linea Massaua Asmara: Ponte in costruzione, Ponte

Smentendo quanti ritenevano indispensabile la cremagliera per superare un così alto dislivello, i tecnici italiani riuscirono a portare il treno ad Asmara senza l'ausilio di particolari sistemi di aderenza: nonostante ciò la strada ferrata funzionò sempre regolarmente.

Nel 1908 il governo della colonia dette all'ingegner Schupfer l'incarico tecnico per verificare le possibilità di un prolungamento della ferrovia fino ad Agordat. Il tratto Asmara-Agordat ricevette il primo finanziamento nel 1911 e i lavori, come era ormai consuetudine, iniziarono per tronchi.

Il 7 febbraio 1928 la ferrovia venne infine completata con gli ultimi due chilometri a seicento metri sul livello del mare.

Nello stesso anno venne impiantata un'officina ad Asmara per le grandi riparazioni di locomotive, carrozze e carri, congiunta alla stazione con un binario indipendente.

L'officina era attrezzata non solo per la riparazione, ma anche per la costruzione di carri e carrozze, escluse solo le locomotive di cui vennero acquistate in Italia sei nuove unità.

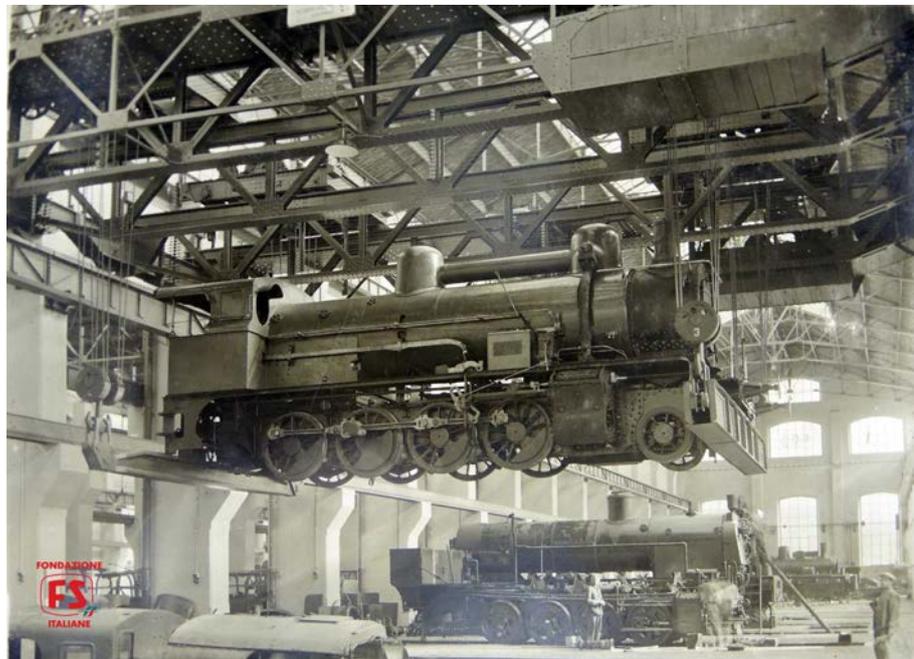


Figura 18: Asmara: Officina



Figura 19: Asmara: coppia di locomotive 202⁹¹

Nel 1931 il ministro delle Colonie, Emilio de Bono, inviò a Benito Mussolini una relazione dal titolo “vita o morte della Colonia Eritrea”, in cui faceva osservare che il proseguimento della ferrovia fino alla frontiera con l’Abissinia era l’unico modo per salvare la colonia dalla bancarotta, poiché solo con il treno si sarebbe a poco a poco riusciti ad attirare il traffico verso la parte italiana e a dare vitalità al porto di Massaua.

La crisi economica in atto non permise alcuna erogazione di fondi, nonostante gli introiti che la linea avrebbe potuto dare trasportando i materiali dell’impresa americana che stava eseguendo lavori di sbarramento sul lago Tana, per regolare il deflusso delle acque del Nilo Azzurro.

Nell’autunno 1933 sembrò che le pressioni avessero avuto finalmente successo e che la costruzione della ferrovia per il confine etiopico dovesse essere ripresa: fu infatti stanziato un fondo di oltre 55 milioni per portare a termine l’infrastruttura: tuttavia, prima che i lavori venissero appaltati, si tentò di sostituire la ferrovia con una camionabile, ma non se ne fece di

91 di Optimist on the run_wikimedia

nulla perché i fondi vennero dirottati altrove per il rifacimento della strada Massaua-Asmara.⁹²

Se la costruzione dell'infrastruttura non fece negli anni Trenta sensibili passi avanti, maggiore impegno venne dedicato, per esigenze militari, ai tronchi in esercizio: un potenziamento della ferrovia fu deciso alla fine del 1932, quando venne approntato il primo programma per l'offensiva contro l'Etiopia.⁹³

Il Governatore dell'Eritrea, in data 16 dicembre 1932, scrisse la seguente lettera al Comando delle truppe coloniali, al Direttore dell'esercizio ferroviario e all'Ingegnere capo delle opere pubbliche:

“Portare rendimento ferrovia pendici orientali Massaua-Asmara a 12 coppie giornaliere di treni sul tronco Massaua-Ghinda e 6 copie sul tronco Ghinda-Asmara [...], dotare stazione militarmente più importante di piani caricatori adeguati al massimo traffico prevedibile durante e dopo la mobilitazione. Costruire i piani caricatori in modo da ottenere contemporaneamente carico e scarico maggior numero possibile vagoni. Avere possibilmente vicino piani caricatori spazio sufficiente per terminare sgombero materiali e per ammassamento truppe. Dare precedenza assoluta lavori”.⁹⁴

La preparazione militare richiese ancora tre anni e le opere furono in gran parte rimandate. La potenzialità della linea rimase insufficiente sia per le esigenze belliche che per le accresciute necessità economiche.

Nel Gennaio 1935 De Bono lasciò la carica di ministro delle Colonie per assumere quella di alto commissario per l'Africa orientale in Eritrea, sostituendo il governatore Astuto.

Secondo gli espliciti ordini di Mussolini, De Bono ebbe nove mesi di tempo per attrezzare la Colonia, perché potesse ricevere il corpo di spedizione e rendere possibile l'inizio delle operazioni.

Dal maggio successivo, la linea Massaua-Asmara-Cheren-Agordat-Biscia passò quindi in esercizio all'autorità militare tramite i ferrovieri del

92 A. Del Boca, *op. cit.*, p. 158

93 Ivi, *op. cit.*, pp. 175-178

94 *Lettera del Governatore dell'Eritrea in data 16 dicembre 1932*, in Archivio Storico Diplomatico del Ministero degli Affari Esteri, *Archivio Storico del Ministero dell'Africa Italiana* (d'ora in poi: ASDMAE-ASMAI), posiz. 35/12, fasc. n. 49 “1921-1935. Eritrea. Ferrovie Eritrea”.

Genio, che svolsero anche i lavori di potenziamento.

Il reggimento ferrovieri del Genio di Torino, per l'esercizio e i lavori sulla ferrovia, costituì rispettivamente la terza sezione esercizio linee e la trentesima compagnia ferrovieri, che sbarcarono in colonia il 25 marzo 1935, insediandosi la prima ad Asmara e l'altra a Massaua, poste alle dirette dipendenze della Direzione trasporti e tappe dell'Intendenza Africa Orientale.⁹⁵

Al fine di agevolare la preparazione bellica vennero costruiti tra Massaua ed Asmara 10 nuovi posti di movimento abilitati ad incroci e precedenza, poiché l'eccessivo tempo di percorrenza da stazione a stazione (fino a 45 minuti) rendeva lentissimo il traffico e costringeva a lunghe soste per consentire gli incroci.

Fu inoltre completato a Massaua il nuovo scalo di Campo di Marte, i cui lavori erano iniziati nel 1934, collegandolo con le baie di Archico e Dachilia mediante alcuni tronchi ferroviari *decauville*. Venne modificata completamente la stazione di Nefasit, costruendo nuovi binari ed allargando i piazzali di scarico in modo da facilitare l'accesso degli autocarri per Decameré e la zona del confine.

Lungo la linea fu migliorata la qualità e la quantità dei rifornimenti idrici per le locomotive, che avevano sempre causato problemi all'esercizio. Venne quindi steso un nuovo filo telefonico tra Massaua e Asmara ad esclusivo servizio della ferrovia. Furono necessari interventi anche sui binari e sulla sede stradale, poiché l'accresciuto traffico e il maggiore peso dei convogli determinavano un eccessivo logorio.⁹⁶

Nell'officina riparazioni dell'Asmara vennero inserite numerose nuove maestranze fatte arrivare appositamente dall'Italia:

”l'aumento del personale nazionale, quasi interamente militare, permise di raggiungere un traffico mensile, nei due sensi di circa 25.000 tonnellate utili, nonché un servizio rapidissimo per viaggiatori, posta, ammalati, quadrupedi, così da recare un contributo notevolissimo dal lato quantitativo ed economico”.⁹⁷

La linea eritrea fu utilizzata, insieme alla teleferica, durante il periodo

95 A. Caffo, *Il Genio militare nella campagna in Africa Orientale, Scacchiere nord*, Roma, Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio, 1963, p. 305

96 A. Caffo, *op. cit.*, p. 311

97 ASDMAE, *ASMAI*, posiz. 35/12, fasc n. 49 “1921-1935. Eritrea. Ferrovie Eritrea”.

di costruzione delle strade e delle altre infrastrutture per trasportare i materiali da Massaua all'altopiano. A questo scopo il numero dei rotabili venne notevolmente incrementato: si fecero arrivare dall'Italia 32 locomotive, 383 carri, cinque bagagliai, due automotrici carro attrezzi, quattro carrelli a motore e nove automotrici termiche dette littorine.⁹⁸

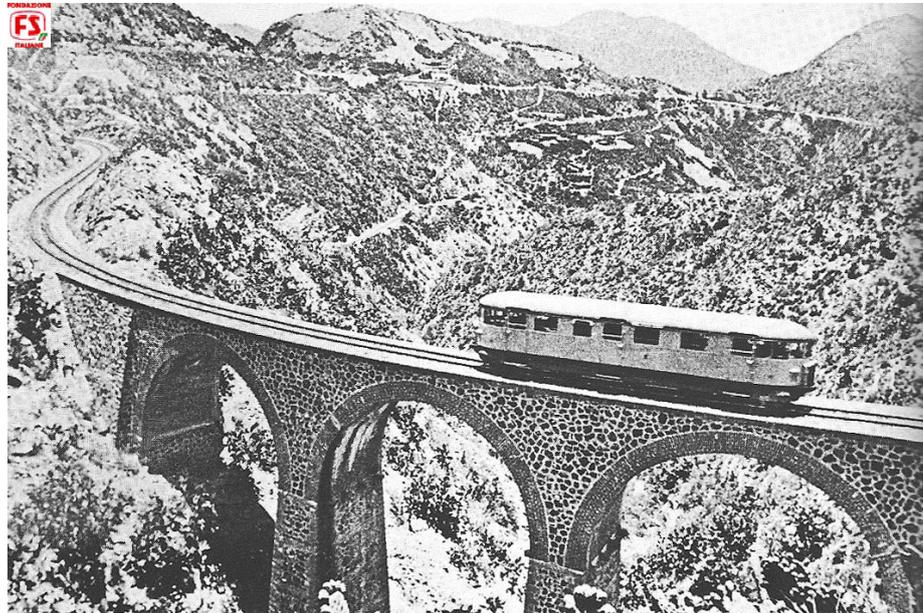


Figura 20: Littorina su un viadotto della Massaua-Asmara

98 Questa autovettura ferroviaria con motore a scoppio, ideata e costruita dalle officine FIAT, effettuò il suo primo viaggio sperimentale da Roma a Littoria, recando a bordo il Duce. Dalla città di Littoria, sorta per volontà del fascismo, questa autovettura prese il suo nome: Littorina. (A. Crispo, *Le ferrovie italiane*, Milano, Giuffrè, 1940, p. 282)



Figura 21: Asmara: Litorina Fiat - Oggi⁹⁹

Le prime due unità furono importate alla fine del 1934, successivamente seguirono altre sei macchine, in grado di raggiungere la velocità di 80 chilometri all'ora, che determinarono un notevole calo dei tempi di percorrenza, riuscendo a coprire il tragitto Massaua-Asmara in sole tre ore e mezzo.

Le littorine poi, felice combinazione delle migliori doti della ferrovia e dell'automobile, rappresentarono la risposta del treno alla concorrenza degli autoveicoli. I loro pregi consistevano soprattutto nella possibilità di avviamento e frenatura rapidi, che permettevano di aumentare il numero delle fermate e di servire quindi in maniera più radicale i territori attraversati, con una velocità pari a quella dei treni.¹⁰⁰

La ferrovia venne fornita di tutto il materiale occorrente per sfruttarne l'intera capacità di trasporto; le locomotive vennero messe in perfetta efficienza; le littorine vennero modificate adottando, anziché il criterio di

99 di NoahHfra, *opera propria*, da *Wikipedia*

100 S. Maggi, *op.cit.*, pp. 238-239

eleganza e di comodità, quello di massima capacità di persone: classe unica, completo sfruttamento dello spazio disponibile.

Tre littorine vennero allestite per il trasporto di ammalati e feriti.¹⁰¹

La ferrovia era pronta a svolgere la sua funzione logistica di supporto per l'esercito che nella notte fra il 2 e il 3 ottobre 1935 avrebbe varcato i fiumi Mareb e Belesa.



Figura 22: Tipi del materiale rotabile in esercizio sulle Ferrovie delle Colonie Libiche e della Colonia Eritrea

101 Relazione sullo stato della preparazione in Eritrea a fine Maggio 1935, indirizzata a Mussolini (da Lessona sottosegretario alle Colonie), riportata integralmente in: G. Rochat, *Militari e politici nella preparazione della campagna di Etiopia*, Milano, Angeli, 1971



Figura 23: Tipi del materiale rotabile in esercizio sulle Ferrovie delle Colonie Libiche e della Colonia Eritrea

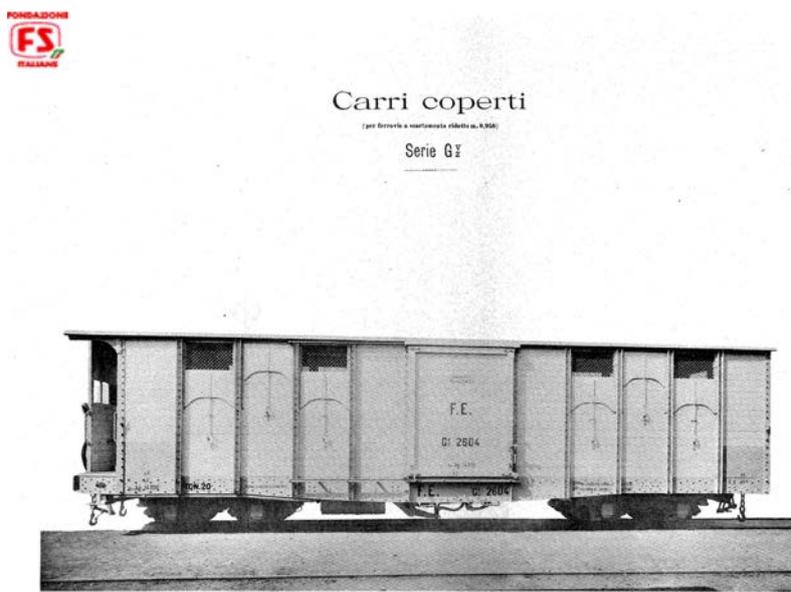


Figura 24: Tipi del materiale rotabile in esercizio sulle Ferrovie delle Colonie Libiche e della Colonia Eritrea – sezione Eritrea, Carri coperti



Carri coperti a due sale

(per servizio a macchinario idraulico n. 4.390)

Serie G'

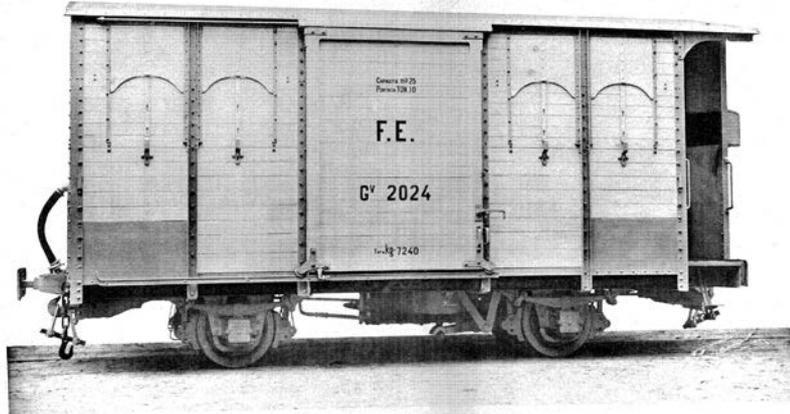


Figura 25: Tipi del materiale rotabile in esercizio sulle Ferrovie delle Colonie Libiche e della Colonia Eritrea – sezione Eritrea, Carri coperti a due sale



Carri Serbatoio

(per servizio a macchinario idraulico n. 4.391)

Serie M'

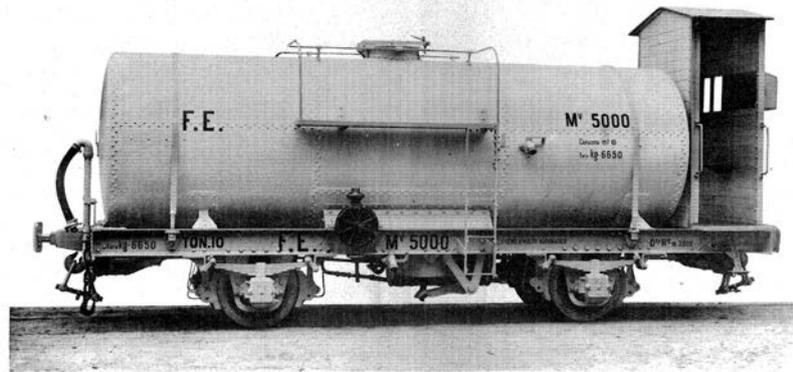


Figura 26: Tipi del materiale rotabile in esercizio sulle Ferrovie delle Colonie Libiche e della Colonia Eritrea – sezione Eritrea, Carri serbatoio



Carri scoperti con sponde mobili

(per ferrovie a scartamento ridotto n. 9.300)

Serie P:

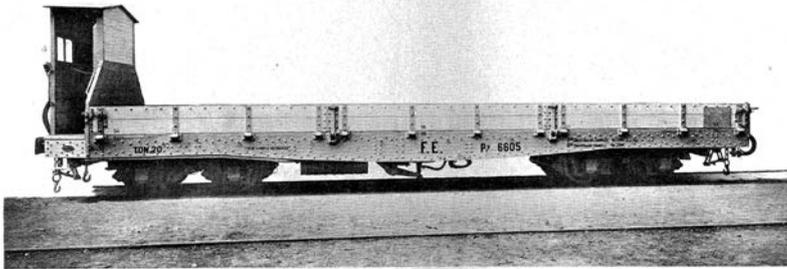


Figura 27: Tipi del materiale rotabile in esercizio sulle Ferrovie delle Colonie Libiche e della Colonia Eritrea – sezione Eritrea, Carri scoperti con sponde mobili



Carri scoperti con sponde alte

(per ferrovie a scartamento ridotto n. 9.300)

Serie LZ

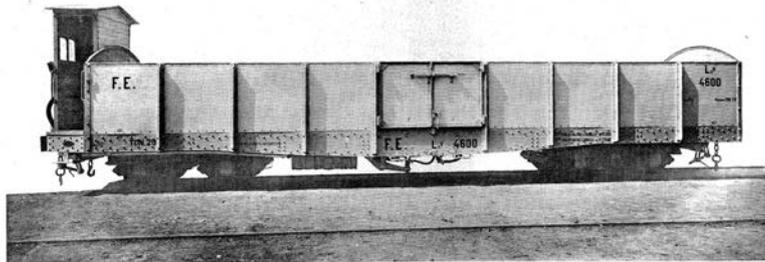


Figura 28: Tipi del materiale rotabile in esercizio sulle Ferrovie delle Colonie Libiche e della Colonia Eritrea – sezione Eritrea, Carri scoperti con sponde alte

3.1.2 Eritrea: La Teleferica

Negli stessi anni fu anche progettata una teleferica, come mezzo ausiliario che consentisse di aumentare la capacità di trasferire merci sull'altopiano.

Il nuovo sistema di trasporto venne dapprima studiato, con una casa costruttrice torinese nel solo tratto Ghinda-Asmara, là dove la ferrovia, superando un dislivello di 1500 metri in soli 50 chilometri, non avrebbe permesso un movimento giornaliero adeguato. Subito dopo, il progetto fu tuttavia esteso fino a Massaua e la stazione terminale fu prevista nei pressi dello scalo merci della ferrovia.

Inoltre, al fine di poter usufruire della teleferica anche per il trasporto delle munizioni, che venivano sbarcate nella baia di Arcaico e raccolte nel deposito situato ai piedi del forte Vittorio Emanuele II, si decise di staccare dalla linea principale una diramazione che scendesse direttamente al deposito. La teleferica doveva essere pronta per il settembre; la prima parte dell'opera fu consegnata nel giugno 1935 tuttavia essa non poté essere sfruttata per le esigenze del conflitto, poiché le difficoltà di costruzione ritardarono la messa in esercizio di quasi due anni.¹⁰²



Figura 29: Eritrea – La Teleferica¹⁰³

102 Lettera di Badoglio a Mussolini, riportata integralmente in: G. Rochat, *Militari e politici nella preparazione della campagna di Etiopia*, Milano, Angeli, 1971

103 Im.ne da Wikipedia- Di John Brantley from San Antonio

3.1.3 Somalia: Ferrovia Mogadiscio-Villaggio Duca degli Abruzzi

La zona del Benadir controllata dall'Italia non aveva all'inizio del Novecento alcuna attrezzatura portuale e durante i mesi del monsone l'approdo risultava difficile; a Mogadiscio venne costruito un pontile in ferro, ma si rilevò tuttavia inutilizzabile¹⁰⁴

Mogadiscio era il centro dove affluiva la maggior parte delle merci destinate alle truppe e agli altri residenti nazionali.

Negli altri centri più importanti quali Merca e Brava, il movimento mercantile era paragonabile a quello di una modesta borgata italiana.

Nonostante ciò gli ambienti colonialisti erano convinti dell'assoluta necessità di una ferrovia di penetrazione verso l'interno, che a loro avviso avrebbe sviluppato in maniera sensibile lo scambio dei prodotti, attirando quel traffico carovaniero abissino da tutti ritenuto importantissimo, ma di cui in realtà nessuno conosceva la consistenza.

Alla fine del primo decennio del secolo, quando la gestione della colonia fu assunta direttamente dallo Stato, venne abbozzato un programma di costruzioni ferroviarie per allacciare i centri costieri con le regioni interne: la strada ferrata doveva partire da Brava, indicata come futuro porto della colonia, correndo fra la costa e la sponda sinistra dell'Uebi Scebeli per circa 160 chilometri fino ad Afgoi, da dove avrebbe iniziato la penetrazione, proseguendo per Bur Acaba, Baidoa e la regione di Lugh.

Questa direttrice ferroviaria, secondo i promotori, avrebbe consentito una valorizzazione del territorio e un'adeguata difesa dei contrastati confini, oltre a determinare un aumento del commercio con l'Abissinia.

Gli studi successivi e l'importanza che Mogadiscio andò sempre più assumendo anche nei riguardi commerciali, consigliarono tuttavia di iniziare la strada ferrata da tale centro anziché da Brava.

Venne così studiato il percorso di un tronco ferroviario da Mogadiscio all'Uebi Scebeli e l'ingegnere Giuseppe Benincasa delle Ferrovie dello Stato produsse con altri tecnici il relativo progetto.

A favore di Mogadiscio come terminale ferroviario si pronunciò anche l'ingegner Giacomo Buonuomo in uno studio del 1910, che fu il primo ad avere una notevole risonanza e trovò positiva accoglienza nei circoli colonialisti: sono significative in proposito le parole di Ferdinando Martini, secondo il quale:

104 A. Del Boca, *Dall'Unità alla marcia su Roma*, Roma-Bari, Laterza, 1979, p. 828

“senza la ferrovia, anche la Colonia del Benadir, che offre tante e sicure promesse, rimarrà un inutile aggravio dei contribuenti italiani”.¹⁰⁵

Non vi furono invece dubbi sul punto di destinazione della linea, indicato da tutti gli esperti presso il villaggio di Lugh, dal quale si potevano facilmente raggiungere nuovi territori per ingrandire la Colonia.

Il treno veniva considerato importante poiché, senza di esso, non si poteva sperare che venissero impiegati capitali nelle colture dei terreni; e senza comunicazioni veloci non si poteva auspicare una tranquilla sottomissione di ampie contrade.

A causa di incertezze finanziarie, sebbene il progetto fosse già predisposto, almeno nel tratto iniziale, i primi passi concreti per realizzare l'infrastruttura vennero attuati soltanto alla fine della prima guerra mondiale, quando il ministro delle colonie Gaspare Colosimo riuscì a ottenere un finanziamento di 18 milioni di lire per la costruzione del primo tronco.

Dopo un acceso dibattito sullo scartamento, risolto a favore dei 95 centimetri già adottati nelle altre Colonie, nel novembre 1920 le opere furono iniziate con l'appalto del primo tronco, ma andarono avanti con lentezza.¹⁰⁶

Nell'ottobre 1923, quando arrivò in Somalia il governatore Cesare De Vecchi, si erano costruiti in tutto 14 chilometri e i binari erano rimasti fermi a metà della duna di Mogadiscio senza raggiungere alcun obiettivo, mentre si era cominciata una sterile discussione sulla direzione da dare alla linea.¹⁰⁷

Il governatore fece riprendere i lavori, e nel luglio 1924, la ferrovia arrivò al villaggio di Afgoi, sull'Uebi Scebeli, a 29 chilometri da Mogadiscio.

L'esercizio ordinario cominciò il 1° settembre successivo con otto copie di treni giornalieri, che coprivano il tragitto in un ora e dodici minuti; contemporaneamente vennero approvate con decreto governatoriale le condizioni e le tariffe per i trasporti di viaggiatori e merci.

Per la trazione furono acquistate, modificandone lo scartamento, tre locomotive provenienti da Massaua, dove avevano fatto servizio sulla piccola

105 Cit. in: S. Maggi, *op.cit.*, p. 74

106 S. Maggi, *op.cit.*, pp. 72-76

107 C.M. De Vecchi, *Orizzonti d'Impero. Cinque anni in Somalia*, Milano, Mondadori, 1935, p. 341

rete *decaunville*, le quali si aggiunsero alle quattro già arrivate dall'Italia e utilizzate durante il periodo di costruzione delle strade.¹⁰⁸

De Vecchi ottenne di proseguire nella direzione prevista dal programma ferroviario solo alla condizione di raggiungere il Villaggio Duca degli Abruzzi, importante centro legato alla Società Agricola Italo-Somala, fondata da Luigi di Savoia, e che necessitava di un nuovo mezzo di trasporto che fosse economico e sicuro per raggiungere la capitale Mogadiscio.¹⁰⁹

I binari della realizzata ferrovia iniziavano nel porto di Mogadiscio, in prossimità della dogana; da qui, passando in mezzo ad uno dei più importanti viali della città arrivavano alla stazione centrale.

Fuori dalla città, la ferrovia saliva sulle dune parallele alla costa con una pendenza massima del 17 per mille e con curve di raggio minimo di 75 metri; discendeva quindi ad Afgoi ed entrava nella pianura. Varcato il fiume Uebi Scebeli con un ponte in ferro di 55 metri, proseguiva con lunghi rettilinei fino al Villaggio Duca Degli Abruzzi.

Costruita economizzando il più possibile, la ferrovia cominciò ad accusare ben presto numerosi difetti di funzionamento. Nel tratto iniziale fino ad Afgoi le rotaie erano vecchie e di modelli non uniformi; il tratto successivo non era in condizioni migliori: il binario era stato posato quasi sempre direttamente sul terreno senza massicciata e anche dove questa esisteva, causa la scarsa qualità del pietrisco, si registravano continui avvallamenti.

Il traffico non poteva quindi essere molto intenso: un solo convoglio giornaliero rimase a collegare Mogadiscio con Afgoi, mentre uno settimanale raggiungeva il villaggio.

Tra il 1929 e il 1930 vennero rinnovate molte parti dell'armamento, furono rettificate diverse curve, impiantati raccordi e piattaforme girevoli per le locomotive, costruiti marciapiedi in cemento alle stazioni di Mogadiscio, Afgoi e al Villaggio Duca Degli Abruzzi, realizzati tucul per i cantonieri autoctoni.

In attesa di nuove locomotive venne sperimentato il motore diesel: motore automobilistico, opportunamente modificato.

Quella del Benadir fu la prima linea italiana ad iniziare sistematicamente l'uso di mezzi ferroviari diesel, mentre altrove durò ancora per diversi decenni la trazione a vapore.

108 G. Gatti, *Le ferrovie coloniali italiane*, Roma, Gruppo Romano Amici delle Ferrovie, 1975, pp. 130-131

109 C.M. De Vecchi, *op. cit.*, p. 341



Figura 30: Locomotiva gruppo 442- Oggi¹¹⁰



Figura 31: Locomotiva gruppo 442, costruita dall'Ansaldo nel 1938 e usata sia sulle Ferrovie Eritree che in quelle Somale

110 immagine libera, da Wikipedia

Durante la campagna bellica contro l'Etiopia fu infine realizzato un proseguimento ferroviario mediante binari *decauville* lunghi circa 130 chilometri e con scartamento di 60 centimetri, dal Villaggio Duca degli Abruzzi fino a Bulo Burti. Questo tratto di linea si sviluppò parallelamente alla strada, funzionò con piccoli locomotori a nafta, ma consentì il trasporto di una quantità ingente di materiali verso il fronte dell' Ogaden e rimase a servizio delle attività agricole anche dopo la fine delle operazioni militari.¹¹¹



Figura 32: Mogadiscio, ferrovia decauville¹¹²

111 S. Maggi, *op. cit.*, pp. 76-81

112 Im.ne lib, da Wikipedia.



Figura 33: Mogadiscio, ferrovia decauville, stato attuale, un locomotore e due carri¹¹³

3.1.4 La Ferrovia francese Gibuti-Addis Abeba

Assieme alla ferrovia dell'Eritrea ed alla linea della Somalia che, durante il conflitto videro incrementare i loro bilanci, saliti in seguito alle operazioni belliche, occorre analizzare anche la ferrovia francese Gibuti-Addis Abeba.

Questa linea ferroviaria fu utilizzata per le operazioni del conflitto e successivamente si trovò inserita nell'Impero.

La colonia della Somalia francese, limitata a nord dalla colonia italiana dell'Eritrea ed a sud dalla Somalia inglese, si estendeva per un centinaio di chilometri all'interno dalla costa.

I diritti della Francia su questo territorio risalivano al 1858, quando il Console di Francia ad Aden acquistò alcuni terreni.

La Colonia acquisì importanza per la Francia quando fu chiaro che Gibuti era il naturale sbocco sul mare per tutto il territorio dell'Abissinia; fondata nel 1887, progredì sempre più e si affermò sull'altra città di rilievo,

113 Im.ne lib, da Wikipedia.

Obock, proprio grazie alla ferrovia.¹¹⁴

Nonostante un latente conflitto fra tradizionalisti e modernisti, che caratterizzò tutto il periodo dell'espansionismo coloniale, le classi dirigenti dei paesi non colonizzati mostrarono in genere un'interesse notevole per il nuovo mezzo di trasporto, senza il quale era impossibile amministrare modernamente un paese.

Assorbendo l'idea, molto diffusa in Europa, che il progresso economico e sociale era strettamente legato alla locomotiva a vapore, le *élites* africane e asiatiche videro nella ferrovia un fondamentale strumento per uscire dalla povertà e costruire una nazione.

Tutto questo fu particolarmente evidente nel caso dell'Abissinia, sulla quale si scatenarono le mire imperialistiche delle potenze europee fin dagli ultimi decenni dell'Ottocento.¹¹⁵

In Abissinia, a fine ottocento, i trasporti dal cuore dell'Impero al mare erano molto scomodi e pericolosi. L'Imperatore Menelik II, appena salito al potere, avviò una politica di modernizzazione del paese, iniziando dal miglioramento delle comunicazioni, nella speranza di rendere le stesse al passo con quelle europee e di aumentare così il suo potere, grazie a una più facile sorveglianza del territorio.

Nell'affare della ferrovia Menelik si dimostrò perfettamente consapevole delle possibilità offerte dalle nuove tecnologie nel campo politico ed economico, ma anche del pericolo di cadere sotto il controllo delle potenze che fornivano i prodotti industriali.

Se la vittoria di Adua sull'esercito italiano segnò per lungo tempo la fine delle pretese coloniali dell'Italia, allo stesso tempo essa portò sullo scacchiere abissino un aspro imperialismo informale: la strategia delle grandi potenze divenne infatti penetrazione economica, necessità di mercati per i prodotti europei e di concessioni agricole e minerarie, e, soprattutto, costruendo strade ferrate.

Il 9 marzo 1894, Menelik firmò l'atto con il quale consentiva di costruire una strada ferrata tra Gibuti ed Harar. La società anonima, denominata "Compagnie Imperiale des Chemins de Fer Éthiopiens, venne costituita il 7 agosto 1886, dopo che il governo francese ebbe autorizzato il passaggio nel territorio di Gibuti. Il traffico di merci tra l'Impero abissino ed il resto

114 R. Godfernaux, *Les Chemins de fer Coloniaux français*, Paris, Dunod et Pinat editeur, 1911, p. 351

115 A. Del Boca, *op.cit.*, p. 89

del mondo era scarso e limitato a prodotti come pelli, fibre tessili e caffè in partenza; armi, filati di cotone e sale in arrivo.

Con il progetto della ferrovia l'abitato di Gibuti si sviluppò rapidamente: vennero realizzati diversi edifici e, al fianco della città costruita in pietra, cominciarono a sorgere numerose capanne che in breve tempo raccolsero oltre 10.000 autoctoni, attratti dalle possibilità di guadagno che la ferrovia offriva. I lavori ebbero inizio nell'ottobre 1897 e in tre mesi furono costruiti 10 chilometri di linea. Una parte consistente delle opere venne eseguita da tecnici e operai italiani, che rappresentavano la maggioranza della manodopera europea, mentre quella locale era composta da arabi e somali.

Il tratto successivo richiese però un tempo maggiore: nella Somalia Francese fu necessario realizzare un viadotto lungo 156 metri e alto 10; altri problemi furono causati dalla mancanza di acqua e dalla ostilità della popolazione.



Figura 34: La stazione di Addis



Figura 35: L'interno della stazione di Addis Abeba

Il primo tronco di ferrovia, lungo 106 chilometri, da Gibuti a Douanle, venne aperto al pubblico il 22 luglio 1901. Nei mesi seguenti si verificarono diversi dissidi fra la compagnia e le ditte appaltatrici dei lavori: il contratto esistente fu rescisso e subentrarono difficoltà economiche.

Gli inglesi, che erano rimasti estranei alla concessione, temendo che con la ferrovia l'Abissinia cadesse sotto l'influenza politica della Francia, cercarono di impadronirsi della compagnia. A sventare il colpo intervenne però direttamente il governo di Parigi, concedendo alla compagnia una sovvenzione annuale di 500 mila franchi per la durata di 50 anni a partire dal primo giugno 1902. Fu deciso che la sede della società dovesse essere fissata a Parigi e che tutti i membri del consiglio di amministrazione fossero francesi.

Per salvaguardare la società dalle possibili ingerenze straniere, fu anche stabilito che ogni emissione di obbligazioni o aumento del capitale dovesse essere approvato dal ministero delle Colonie, sentito il ministro delle Finanze.¹¹⁶

116 R. Godfernaux, *op. cit.*, p. 355-359

L'intervento dello Stato permise nel 1903 il completamento della ferrovia fino ad Harar, raggiungibile da Gibuti in un giorno e mezzo, contro i 25 giorni necessari con le carovane.

Ultimata la prima sezione, divenne tuttavia evidente lo scarso rendimento della linea: gli introiti non bastavano a coprire le spese. Per conseguire maggiori guadagni, occorreva prolungare la strada ferrata fino alla nuova capitale, Addis Abeba. L'imperatore Menelik si oppose con fermezza al prolungamento della strada ferrata, per il timore di perdere l'indipendenza mediante la penetrazione economica in atto. E nel suo rifiuto fu sostenuto dalla Gran Bretagna e dall'Italia.

L'Italia era rimasta esclusa dall'affare della ferrovia di Gibuti, essendo finanziariamente molto più debole rispetto a Gran Bretagna e Francia, anche se fin dai primi anni di presenza coloniale aveva sempre mostrato un costante interesse verso le strade ferrate che si spingessero in Etiopia.

Vi era altresì il forte sospetto che, con il controllo della linea, la Francia potesse acquisire una salda egemonia in Etiopia e che la stessa fosse il preludio del protettorato francese sull'Impero.

La questione venne affrontata nella convenzione nota come "Accordo Tripartito", firmata a Londra il 13 dicembre 1906 dai rappresentanti di Francia, Gran Bretagna e Italia.

Cinque degli undici articoli dell'accordo riguardavano le strade ferrate.

La Francia ottenne il diritto di proseguire la linea di Gibuti fino ad Addis Abeba, la Gran Bretagna la possibilità di prolungare la ferrovia ad ovest di Addis Abeba e di realizzare un collegamento dal Somaliland al Nilo Azzurro, nonché dal Sudan all'Uganda, attraverso il territorio etiopico.

All'Italia, infine, venne permessa la costruzione di una linea dall'Eritrea alla Somalia, passando ad ovest di Addis Abeba.

L'accordo tripartito, per altro mai riconosciuto dal negus e quasi privo di effetti concreti, a parte il proseguimento della ferrovia da Dire Dawa ad Addis Abeba, continuò ad essere alla base della politica imperialistica europea anche nei decenni successivi, durante i quali le strade ferrate giocarono un ruolo fondamentale.

L'Italia non perse mai la speranza di realizzare la linea ferroviaria di penetrazione nell'interno etiopico.¹¹⁷

117 S. Maggi, *op. cit.*, pp. 147-163



Figura 36: Stazione Dire Dawa - Oggi¹¹⁸

Nel 1919 e poi nel 1922 il governo italiano espresse il desiderio di arrivare a una modifica dell'accordo tripartito, essenzialmente per quanto riguardava le questioni ferroviarie, ma gli altri contraenti non manifestarono alcuna intenzione di accogliere le richieste, dimostrando anzi il timore che una strada ferrata italiana potesse fare concorrenza alla Gibuti Addis Abeba.¹¹⁹

Un breve riavvicinamento dell'Italia all'Etiopia si verificò nell'aprile 1924, quando il reggente Tafari Maconnen, futuro imperatore Hailè Selassie, partendo in treno per Gibuti e proseguendo con il piroscampo, visitò le capitali europee, tra le quali Roma.

Nell'incontro romano, volendo realizzare un porto per l'Etiopia, egli chiese una zona franca nel porto eritreo di Assab; l'Italia per la sua disponibilità pose come contropartita la concessione di una ferrovia di penetrazione che dallo stesso Assab puntasse direttamente nel cuore dell'Etiopia: la transetiopica. Tafari non poté tuttavia firmare l'accordo perché gli mancava l'autorizzazione dell'imperatrice Zauditu per concludere il negoziato.¹²⁰

L'Italia affrontò la questione dei trasporti in Abissinia, spostando l'attenzione verso l'Inghilterra; sulla base dell'accordo tripartito del 1906, e in occasione delle discussioni sui compensi coloniali del 1919, l'Italia aveva

118 Bamse, Opera propria, Wikipedia

119 DDI, VI Serie, vol. I, doc. 853

120 DDI, VII Serie, vol. III, doc. 466

offerto il suo appoggio per la costruzione della diga inglese sul lago Tana che si sarebbe trovata nella zona di influenza italiana, quindi in cambio chiedeva il sostegno inglese per la realizzazione della transetiopica.

Nell'estate 1925, si ebbe un'intesa bilaterale e fu steso un accordo che si chiuse tra il 14 e il 20 dicembre, tra Mussolini e l'ambasciatore inglese Graham: il governo della Gran Bretagna si impegnava a favorire la costruzione della ferrovia fra Eritrea e Somalia, riconoscendo l'influenza italiana nell'ovest etiopico, mentre l'Italia assicurava l'appoggio alla richiesta inglese di erigere una diga sul lago Tana e di collegare il lago stesso al Sudan con una strada.

L'Etiopia, venendo a conoscenza di questo negoziato che doveva rimanere segreto, protestò formalmente verso la Società delle Nazioni e, nonostante un riavvicinamento all'Italia nel 1928, Tafari accordò a Mussolini solo la realizzazione della strada da Assab al nord dell'Abissinia, rifiutando con fermezza la linea ferroviaria fra Eritrea e Somalia.

Anche lo studio del tracciato della strada venne abbandonato e non fu ripreso: il Negus riteneva tra l'altro che gli italiani stessero soltanto cercando di sollevare controversie e disordini poiché, proprio mentre la commissione stava svolgendo i suoi lavori, venivano spostati in modo artificioso i confini della Somalia e dell'Eritrea.¹²¹

Contemporaneamente al deteriorarsi dei rapporti con l'Abissinia, il governo di Roma si avvicinò a quello di Parigi.

Dal 1932 al 1934 i rapporti tra questi due Paesi continuò senza interruzioni: la Francia era disposta ad attuare il cosiddetto "*desistement*" nei confronti dell'Etiopia, purché le venissero garantiti i propri interessi riguardanti la ferrovia Gibuti Addis-Abeba.

La trattativa con Parigi era sempre più necessaria, anche in virtù della posizione inglese che con la diga sul Tana ed eventuali realizzazioni di strade poteva nuocere alle zone di influenza italiane ed ostacolare la futura transetiopica.

Il 7 gennaio 1935 venne concluso tra Mussolini e Laval il già citato accordo, con il quale la Francia concedeva all'Italia la possibilità di acquistare 2500 azioni della Gibuti Addis-Abeba, limitando le sue attività etiopiche esclusivamente alle questioni economiche relative al traffico ferroviario e rinunciando agli interessi politici che le spettavano in virtù dell'"accordo

121 Ivi, doc. 149

tripartito”.¹²²

La Gibuti-Abbis Abeba, durante e dopo il conflitto, non poté essere gestita direttamente dall'Italia, a causa della sua appartenenza ad una società privata a capitale in maggioranza francese.

Nei primi tempi si verificarono parecchie divergenze con la società stessa, sia per le tariffe ritenute troppo elevate, sia per la richiesta di cessione all'Italia delle azioni già in possesso dell'Imperatore Selassìè.

Nell'Agosto 1936 fu raggiunto un accordo tra i dirigenti della Compagnie du Chemins de Fer Franco - Ethiopien e le autorità italiane, basato sulla diminuzione degli alti prezzi per mezzi e passeggeri, visto che lo sviluppo complessivo del traffico consentiva maggiori e più regolari guadagni.¹²³

Venne stabilita l'ordinazione di materiale rotabile all'industria italiana; nel giugno 1938 vennero imbarcate a Genova le prime quattro littorine costruite dalla FIAT per la Gibuti Addis-Abeba, attivate poi in ottobre, e nel gennaio 1939 entrarono in servizio solo tre delle sei locomotive ordinate all'Ansaldo, perché le altre non arrivarono mai in Etiopia, a causa dello scoppio della seconda guerra mondiale: due furono sbarcate in Tripolitania, la terza andò perduta con l'affondamento della nave che la trasportava.¹²⁴

3.2 Le Ferrovie dello Stato:

mezzo di trasporto per soldati e mezzi di guerra verso il porto di Napoli

Le antiche battaglie si svolgevano su fronti ristretti che l'occhio del comandante poteva abbracciare; la guerra di Abissinia si svolse su fronti ampi decine e centinaia di chilometri e ad una distanza dalla Madre Patria di quattromila chilometri.

Non è fuori luogo accennare quindi al meccanismo di afflusso dei rifornimenti dall'Italia. A Napoli fu costituita una base preferenziale per l'A.O. che doveva provvedere all'imbarco ed all'avviamento in colonia di tutti i materiali, mezzi e personale, in relazione alle richieste degli organi mobilitati. Presso la base di Napoli furono altresì allestite scorte di materiale per

122 S. Maggi, *op. cit.*, pp. 170-174

123 S. Maggi, *op. cit.*, pp. 240-243

124 G. Gatti, *op.cit.*, tab. II

fronteggiare le richieste più urgenti, o in attesa del turno di imbarco.¹²⁵

Gli ufficiali dell'intendenza solevano dire che per essi la guerra era iniziata nel gennaio 1935 e, considerando il numero di uomini, mezzi e materiali impiegati nel conflitto, può apparire comprensibile l'utilizzo delle ferrovie verso il porto di Napoli.

Dal porto di Napoli, con tutti i piroscafi possibili, i materiali vennero trasportati nelle colonie italiane, anche se spesso i porti di Massaua e Mogadiscio avevano difficoltà ad accogliere le navi impiegate.

Diviene quindi importante analizzare la rete ferroviaria italiana dell'epoca che permise il trasporto di uomini e mezzi principalmente verso Napoli.

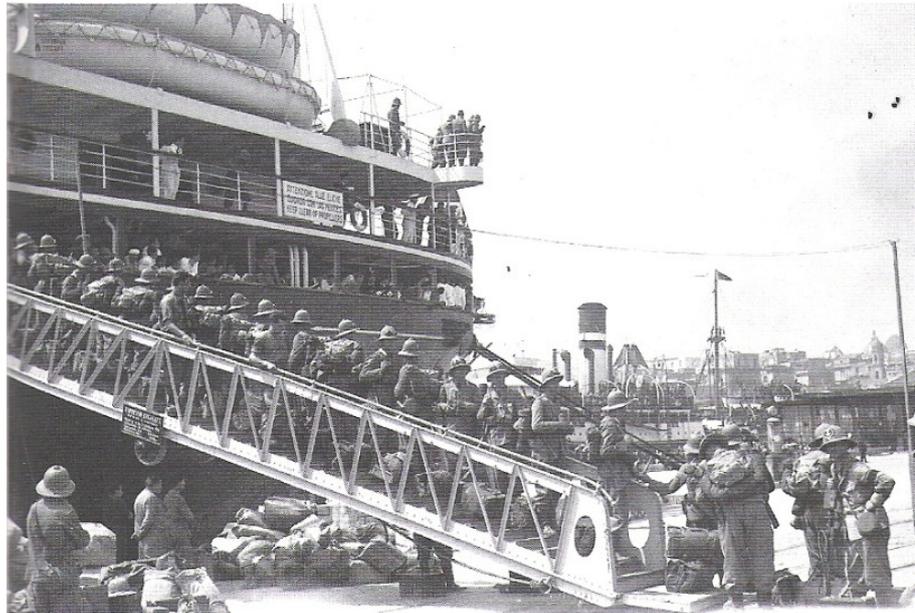


Figura 38: Imbarco delle truppe dal porto di Napoli – particolare

125 F.Dall'Ora, *Intendenza in A.O.*, Roma, Istituto Nazionale Fascista di Cultura, 1937, p. 30

Sei piroscafi in partenza da Napoli con sedicimila uomini

Napoli 2 novembre. Sedicimila uomini, tra Camicie nere e soldati, partiranno tra domani lunedì e martedì per l'Africa Orientale a bordo dei piroscafi Liguria, Toscana, Atlanta, Saturnia, Piemonte e Colombo.

Domani a mezzogiorno partirà il Colombo dopo avere preso a bordo 124 ufficiali e oltre duemila Camicie nere della « 3 Gennaio ». Il Saturnia partirà alle 18 e ne imbarcherà 4500 della stessa « 3 Gennaio », mentre il Piemonte in partenza verso le 18.30 imbarcherà 2200 legionari della « 1° Febbraio » col Quartier generale della Divisione stessa.

e di benzina sono giunti a Mogadiscio o sono sotto scarico. La costruzione delle strade continua velocissima. La grande segretezza degli ambienti militari conferma l'impressione che importanti mosse siano imminenti.

Il corrispondente del Daily Telegraph al fronte eritreo ha intervistato Ras Ailé Selassié Gugsà, che gli ha detto: « Sono soddisfatto della situazione attuale e intendo combattere il Negus fino a quando saremo a Addis Abeba ».

Lo stesso corrispondente conferma che gli Italiani hanno trovato gran numero di pozzi, tanto da rendere inutile la costruzione di serbatoi.

Domani, secondo l'Agenzia Re-

Figura 39: Il Corriere della Sera annuncia la partenza delle truppe da Napoli, 2 novembre 1935

Il governo fascista puntò decisamente sul miglioramento tecnologico delle ferrovie. Dai 3569 Km di linee FS a doppio binario nel 1922, si passò ai 4486 Km nel 1940, ma soprattutto dai 689 Km di linee elettrificate si passò ai 5173 Km, quasi un terzo dell'intera rete.

In Italia cessò precocemente, rispetto ad altri Paesi come Inghilterra, Germania o Belgio, la progettazione di locomotive a vapore, costruite non oltre il 1928-29.

Negli anni Venti vennero elettrificate con la corrente alternata trifase ferrovie importanti come la Genova-Livorno (1926) e la Pistoia-Bologna (1927).

Grazie alle ricerche condotte, venne sperimentato un nuovo metodo, quello a corrente continua di 3000 volt, installato nel 1926-28 sul tronco da Benevento a Foggia ed esteso nel 1931 fino a Napoli. Iniziarono così a

circolare su questa linea le prime locomotive elettriche E 626, rimaste in esercizio a lungo, fino ai primi anni '90 e divenute così uno dei mezzi di trazione più longevi delle ferrovie italiane.

Un consistente programma di elettrificazioni in corrente continua era stato intanto avviato nel 1931, prevedendo anche la prima sostituzione della trifase, iniziata nel 1935 con la conversione della linea Porrettana, dove gli impianti trifase rimasero in esercizio per appena otto anni. Nello stesso anno venne elettrificata in continua la Firenze-Roma.

La maggior parte dell'elettrificazione fu comunque realizzata a seguito delle sanzioni, per fronteggiare l'embargo sul carbone e sui combustibili liquidi, inflitto dalla Società delle Nazioni all'Italia per l'attacco all'Etiopia.

Dal 1937 al 1939 vennero così elettrificate a corrente continua quasi tutte le linee più importanti: la Milano-Chiasso, la Milano-Bologna, la Milano-Voghera, la Bologna-Ancona, la Livorno-Roma, la Battipaglia-Reggio; venne avviata inoltre la Genova-Livorno.

Oltre all'estendersi dell'elettricità, negli anni Trenta si registrarono ulteriori rilevanti innovazioni nelle ferrovie italiane: vennero realizzati sui lunghi percorsi i treni classificati "rapidi" e, nelle tratte brevi furono messi in servizio i "treni leggeri", cosiddetti perché composti da due, tre vetture, ed in grado di fare frequenti fermate.

Per agevolare le frequenti fermate furono messe in esercizio, soprattutto nelle linee secondarie, numerose automotrici termiche, le cosiddette "littorine", con la caratteristica e rivoluzionaria testata aerodinamica, la nuova colorazione marrone e soprattutto la grande reversibilità: al macchinista era sufficiente spostarsi nell'altro banco di manovra per invertire la marcia.

L'automotrice venne denominata littorina poiché nel 1932, quando entrarono in esercizio le prime macchine a benzina, una di esse effettuò la corsa di prova per l'inaugurazione della città di Littoria; in cabina prese posto addirittura Benito Mussolini.

Successivamente, grazie al successo riportato da questo mezzo estremamente versatile e, in conseguenza della già ricordata crisi petrolifera dovuta all'embargo, nella seconda metà del 1936 entrarono in servizio le prime elettromotrici, delle vere e proprie littorine elettriche.

Nel ventennio fascista, anche se la costruzione di linee ferroviarie continuò a ritmo più lento rispetto al passato, vennero realizzate le cosiddette "direttissime".

La prima "direttissima" terminata sotto il regime fu la Roma-Napoli, aperta il 28 ottobre 1927, facendo coincidere, come d'abitudine, l'inaugu-

razione con una ricorrenza: l'anniversario della "marcia su Roma". L'altra direttissima realizzata fu quella dell'Appennino tra Bologna e Prato, indispensabile per sostituire la vecchia "Porrettana" a binario unico e con un tragitto particolarmente impervio. La direttissima consentì di diminuire i tempi di percorrenza tra Bologna e Firenze di circa 1 ora e 30 minuti, garantendo collegamenti più celeri nell'asse fondamentale fra nord e sud.

Con l'attivazione della nuova ferrovia, fu finalmente possibile evitare a Bologna l'inversione di marcia dei treni diretti a Firenze e Roma, provenienti da Milano, da Venezia e da Verona.

Elettrificazioni e direttissime permisero quindi maggiore velocità sui percorsi principali nord-sud, mentre le littorine portarono sensibili progressi nelle altre direttrici.

Gli interventi sulle ferrovie non avvennero solo sulle linee e sui mezzi di trazione; appena arrivato al potere, il fascismo agì nei confronti del personale addetto in maniera drastica, non confrontabile con nessun altro intervento di riforma del settore pubblico.

Sciolto nel dicembre 1922 il consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, le attribuzioni ad esso spettanti furono temporaneamente attribuite al commissario straordinario Edoardo Torre, che in circa due anni condusse a termine l'operazione di risanamento dell'azienda: dei 226.907 ferrovieri in servizio al 30 giugno 1922, due anni dopo erano rimasti soltanto 174.140 agenti.

Oltre 50.000 furono quindi gli esonerati in virtù di alcuni decreti emanati dal governo per licenziare il personale in esubero, selezionati soprattutto tra gli attivisti e i simpatizzanti dei partiti socialista e comunista, con la motivazione spesso fittizia dello scarso rendimento.

Mussolini non si accontentò dei provvedimenti di epurazione, mise in atto anche un sistema coercitivo che consentì di tenere sotto stretto controllo i ferrovieri riottosi. Nel maggio 1923 venne quindi istituito l'apposito corpo di milizia ferroviaria, facente parte della Milizia volontaria per la sicurezza nazionale, che rispose allo scopo di sorveglianza militare sul comportamento dei lavoratori, e alla sentita necessità di garantire l'ordine all'interno dei treni e delle stazioni.

Venne inoltre effettuata dal fascismo un'ampia ristrutturazione aziendale, al fine di risparmiare ulteriore personale fu introdotto il sistema di esercizio della "dirigenza unica", in base al quale un unico capo stazione gestiva il movimento dei convogli, mantenendosi in contatto con i capi treno per mezzo di telefoni impiantati lungo la linea.

La dirigenza unica venne inaugurata sulla Fabriano-Urbino nel giugno 1926 ed estesa poi ad altre ferrovie secondarie, tanto che a giugno del 1935 oltre un quarto dell'intera rete funzionava con tale sistema.¹²⁶

3.3 Intendenza in A.O. Costituzione e preparazione - Servizio Trasporti e Tappe

Negli eserciti moderni, l'organizzazione e la rispondenza dei servizi costituiscono un fattore preminente e il loro funzionamento influisce sulla attuazione di qualsiasi disegno operativo.

Nella campagna in Africa Orientale lo sviluppo del servizio trasporti, specie nel campo automobilistico, salì a proporzioni impensate: gli autotrasporti per necessità operative erano divenuti cosa normale (trasporto di grandi unità, artiglierie, salmerie, colonne varie, ecc.).

Per il Corpo di Spedizione destinato a operare in Africa Orientale, fu costituita un'Intendenza con attribuzioni ampie e complesse, tenuto conto dell'entità e necessità dell'organizzazione logistica di un'impresa coloniale da compiersi con grandi masse e con mezzi moderni in una regione montuosa quasi priva di strade e di risorse.

L'Intendenza in A.O., con a capo l'Intendente generale Fidenzio Dall'Ora affiancato da uno Stato Maggiore, era costituita da quattordici direzioni: Commissariato, Artiglieria, Genio, Veterinaria, Servizio Chimico, Strade e Genio Civile, Posta Militare, Polizia Militare (CC. RR.), Ufficio Legnami, Ispezione Amministrativa, Delegazioni di Intendenza, Basi logistiche avanzate ed infine la Direzione Trasporti e Tappe .

Il lavoro preparatorio, per una eventuale spedizione militare nell'Africa Orientale, iniziò negli ultimi mesi del 1934; fino a tale epoca l'approntamento militare eritreo era stato limitato a pochi battaglioni indigeni, tenuti sotto organico per limitare le spese.

La preparazione logistica di una campagna in Africa orientale, contenuta nel limite di tempo di sette o otto mesi, dei quali ben tre ad andamento stagionale sfavorevole, era compito non facile.

Quando nel settembre 1934 vennero iniziati gli studi per la preparazione nei termini di tempo accennati, l'entità del corpo di spedizione non era ancora definita, ma furono ugualmente predisposte scorte e mezzi per un

126 S.Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003, pp. 165-187

numero rilevante di divisioni e per un intervento lungo parecchi mesi, anche se ciò non risultava da alcun documento e non era quindi prevedibile.

Il lavoro in campo pratico applicativo ebbe inizio alla fine del gennaio 1935. La Direzione di Intendenza, fin dalle prime riunioni, stabilì di organizzare i lavori per la sistemazione del porto di Massaua che necessitava di interventi sui pontili e sulle banchine, di raccordi ferroviari, attrezzature, manovalanze.

Vennero organizzati ed attuati lavori stradali necessari ai fini logistici ed operativi, inoltre furono realizzati interventi edilizi occorrenti per il ricovero dei materiali, delle derrate e per le esigenze sanitarie.

Il personale e i mezzi per la costituzione dei magazzini affluirono secondo il seguente ordine di precedenza: genio, sanità, veterinaria, viveri, vestiario, artiglieria. Vennero intensificati contemporaneamente gli arrivi dei mezzi automobilistici e potenziata al massimo la ferrovia.

La base oltremare di Massaua entrò ufficialmente in funzione il 16 marzo 1935. Le sue attribuzioni si esplicitavano nel riordinare, verificare, catalogare il materiale sbarcato in banchina e farlo poi defluire ai magazzini deposito e transito, per il successivo graduale inoltro sull'altopiano.

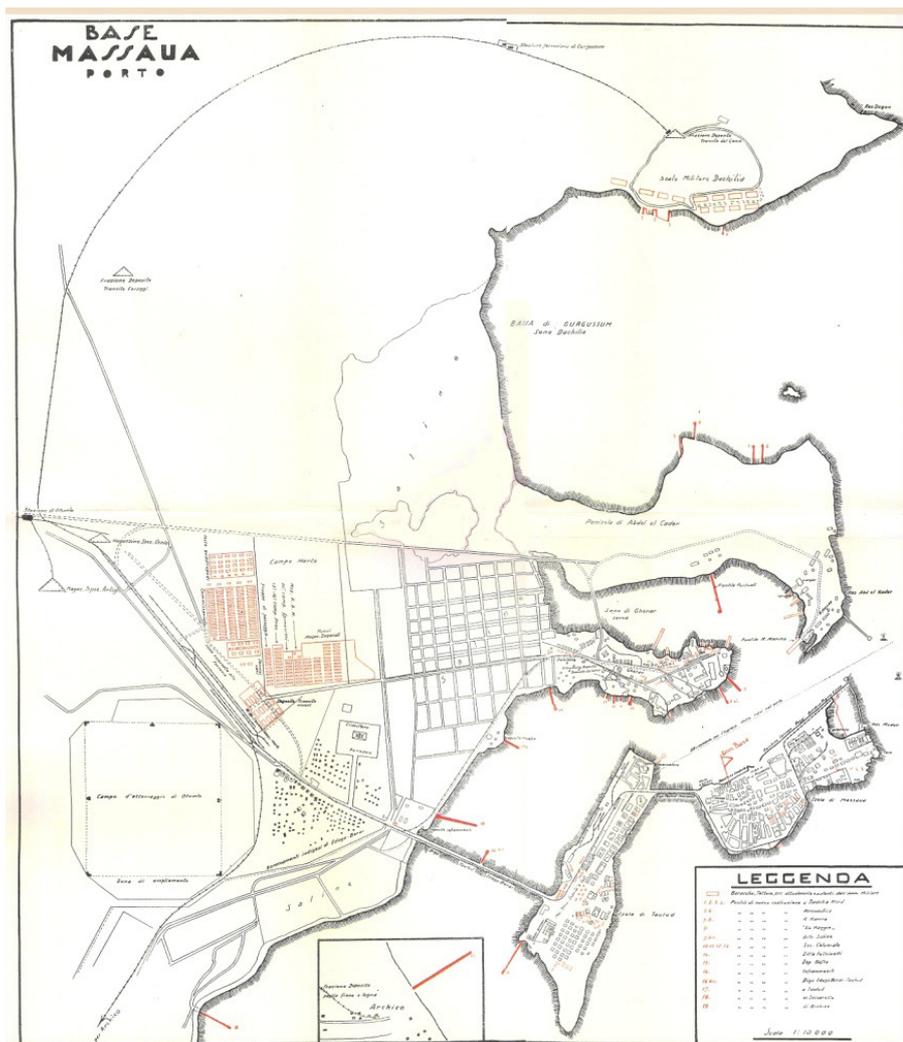


Figura 40: Base logistica di Massaua

Tra i suoi compiti, vi era quello del deflusso dei reparti, di militari isolati e quadrupedi in arrivo in colonia, ma anche del rinvio verso la Madrepatria del materiale di recupero, e di uomini; in molti, considerate le dure condizioni di lavoro, si rivolsero ai medici che ne stabilirono la non idoneità fisica.

I primi arrivi di materiali a Massaua, antecedenti o paralleli alla costruzione della base, dettero luogo ad inconvenienti che ebbero ripercussioni per vari mesi; i piroscafi giungevano senza preavviso, accostavano alla

banchina e scaricavano i materiali alla rinfusa, tale da impedire o rendere difficili le successive operazioni.

Fu necessario subito disciplinare l'arrivo dei piroscafi e più ancora regolare le scariche in relazione alle possibilità di sgombero.

Alcuni piroscafi arrivarono carichi di fieno, legna e paglia, derrate e materiali cioè dei quali un primo approvvigionamento si poteva fare sfruttando le risorse locali; altri arrivarono carichi di attrezzature per baracche smontabili, delle quali non vi era per il momento bisogno urgente, tutti quindi inviati in rada in attesa di turno e di possibilità di scarico.

In alcuni momenti si ebbero anche 60-65 piroscafi ormeggiati in rada; essi divennero dei veri e propri magazzini galleggianti ai quali veniva attinto secondo le necessità del momento.

Tutti questi mezzi mobilitati e a disposizione garantivano però il rispetto dei tempi previsti per il conflitto, senza dover correre il rischio di rimandare tutto all'ottobre 1936.

Sta comunque il fatto che il porto di Massaua capace di scaricare 200 tonnellate di merce al giorno nel marzo 1935, portò a 2500-3000 tonnellate giornaliere la propria potenzialità nell'ottobre 1935 e permise il deflusso verso l'altopiano di ben 200.000 uomini e 60.000 quadrupedi.¹²⁷

Dal porto di Massaua, trasformato in magazzino generale, i materiali venivano trasportati nell'altopiano grazie al Servizio Trasporti e Tappe, "servizio dei servizi", base di tutti gli altri servizi e quindi di tutti il più importante.

I compiti del Servizio Trasporti e Tappe, sono specificati dalla denominazione stessa: organizzare e far funzionare i trasporti automobilistici, ferroviari, a traino animale; provvedere alle riparazioni e messa in efficienza dei mezzi.

Compiti svariati ed onerosi, di vitale importanza perché aventi ripercussioni su tutti gli altri servizi e di diretto riflesso sulle possibilità operative.

La direzione trasporti e tappe venne costituita nell'aprile 1935, e fu composta da:

- Direttore ed ufficio di segreteria;
- Sezione Movimento e Tappe;
- Sezione Trazione Meccanica;

127 F. Dall'Ora, *op.cit.*, 1937, pp. 3-24

- Sezione Ferrovie e Teleferiche;
- Sezione Trazione Animale;
- Ufficio Tecnico automobilistico.

La teleferica, che in tre tratte avrebbe dovuto trasportare 600 tonnellate giornaliere di merci da Massaua ad Asmara, come già sappiamo, al termine del conflitto era in avanzata fase di costruzione, ma non ancora utilizzabile, il che gravò negativamente sulle scariche portuali e sul traffico stradale.

Per quanto concerne la disponibilità dei mezzi a trazione meccanica, va detto che in colonia essa era di gran lunga inferiore al fabbisogno.

In Eritrea sul finire del 1934 esisteva un autoreparto con circa 100 autocarri efficienti, ma di tipo antiquato. Essi venivano impiegati per i trasporti nei vari presidi, a brevi distanze e senza urgenze di traffico; nei trasporti su grandi distanze, come Massaua-Asmara e Asmara-Cheren-Agordat, veniva utilizzata la ferrovia.

In complesso, si può dire che nella colonia Eritrea non esistevano automezzi militari idonei al grande traffico e rispondenti alle condizioni pessime delle strade.

Fra il gennaio ed il marzo 1935 l'autoreparto preesistente si trasformò in Autogruppo Eritreo in conseguenza dell'invio dalla Madrepatria di tre nuovi autoreparti; il numero dei mezzi salì a quattrocento.

Le condizioni delle strade logoravano però il materiale in modo superiore ad ogni previsione, mentre scarseggiavano o addirittura mancavano parti di ricambio ed officine attrezzate per le grandi riparazioni.

Affluirono in colonia anche delle imprese civili di autotrasporti, impiegate per i rifornimenti giornalieri di intendenza.

Le operazioni del febbraio-marzo 1936 vennero affrontate dall'intendenza con una disponibilità di circa 2000 automezzi militari e con un apporto di ben 3000 automezzi civili, i quali vennero impiegati anche per urgenti trasporti di truppa.¹²⁸

L'esercizio della ferrovia Massaua-Asmara-Adigrat passò all'autorità militare con la costituzione della Direzione Trasporti e Tappe nell'aprile 1935.

La direzione del traffico venne assunta dalla terza sezione esercizi di linea composta di circa 250 militari specializzati e dalla trentesima compagnia ferrovieri composta da circa 200 militari provenienti dal Reggimento Ferrovieri del Genio.

Venne subito studiato un complesso piano di lavoro per il potenzia-

128 F. Dall'Ora, *op. cit.*, pp. 258-272

mento della linea, per la costruzione dei raccordi ferroviari con le rade adiacenti al porto di Massaua e per l'adeguamento del materiale rotabile.

Questi progetti non furono di rapida attuazione per le difficoltà di avere dall'Italia maggiori quantitativi di materiale rotabile.

Trattandosi di uno scartamento speciale, esisteva in patria solo pochissimo materiale residuo di vecchie ferrovie secondarie. Inoltre tutti i lavori di rafforzamento e di miglioramento della tratta Massaua-Asmara dovevano essere effettuati senza interrompere il traffico, anzi aumentandolo gradualmente sino al limite massimo possibile.

Vennero realizzati degli scali ferroviari alle testate di linea di Massaua e di Nefasit, con la costruzione di ampi piazzali di accesso per gli automezzi, di piani caricatori e di impianti di rifornimento per l'acqua.

Nell'autunno del 1935 fu possibile affrontare radicalmente il problema delle comunicazioni fra le rade di Archico e Dachilia e lo scalo del Campo di Marte, al fine di dare conveniente possibilità di deflusso alla capacità di scarico raggiunta dai pontili costruiti nei mesi precedenti, in seguito al programma di potenziamento della base di Massaua, progettato ed eseguito dall'Intendenza.

Il collegamento fra Massaua ed Archico venne attuato mediante la costruzione di una linea ferroviaria a scartamento eritreo della lunghezza di 9,3 chilometri con pendenze massime del 7,5 per mille e curve di raggio minimo di 2.40, addossando il tracciato alle prime propaggini collinose, al fine di evitare interruzioni di traffico per allagamento della zona costiera durante la stagione delle piogge.

Il movimento ferroviario ebbe un incremento conseguente alla migliore utilizzazione delle preesistenti possibilità della linea data dall'impiego di personale militare specializzato, nonché ai miglioramenti apportati all'armamento scambi e stazioni e ai maggiori quantitativi di materiale rotabile disponibile. Dai quattro treni settimanali funzionanti nei primi mesi dell'anno 1935 si passò gradualmente alle 7 coppie giornaliere dell'aprile 1936, oltre alle due coppie di littorine per il servizio rapido passeggeri.

La migliore dimostrazione del potenziamento raggiunto nell'esercizio ferroviario è data dal fatto che, partito da poche migliaia di tonnellate nell'aprile 1935, raggiunse le 25000 tonnellate mensili nel gennaio 1936.¹²⁹

I vari mezzi di trasporto impiegati per il conflitto erano coordinati dal Servizio Movimento e Tappe. Questo ente fungeva da coordinatore tra

129 F. Dall'Ora, *op. cit.*, pp. 272-275

mezzi a trazione ferroviaria, a trazione meccanica e animale, in relazione alle necessità dei servizi; compito non facile se considerato in relazione alle specie dei mezzi, alle possibilità di carico e scarico, alla durata dei trasporti ed agli itinerari.

Nonostante le precarie condizioni delle strade, tanto che alcune non consentivano l'incrocio di autocarri isolati, durante la preparazione e lo svolgimento delle operazioni non si produsse mai un ingorgo stratale tale da pregiudicare la regolarità di un trasporto o l'affluenza dei rifornimenti.

Gli organi esecutivi del movimento furono costituiti da numerosi posti di blocco, forniti dall'Arma dei Carabinieri e da pattuglie di vigilanza fornite dalla Milizia della Strada.

Le tappe rappresentavano piccole oasi di vita e di riferimento sui lunghi itinerari di marcia; esse furono costituite, spostate o abolite a seconda delle necessità contingenti. I comandi di tappa erano costituiti da uno o due ufficiali, da un certo numero di militari nazionali per il servizio di guardia, di fatica e di scorta, da qualche interprete, e da un posto di medicazione.

Avevano sempre scorte di viveri, riserve di legna da ardere, acqua per uomini e quadrupedi, qualche tenda collettiva per il ricovero degli ufficiali ed una località recintata per gli accampamenti.

Le "tappe" erano collegate telefonicamente in modo da poter corrispondere in qualsiasi momento con l'Intendenza o con i vari Comandi della Colonia.¹³⁰

Alla fine di settembre la prima grande e silenziosa battaglia, quella della preparazione logistica, era compiuta e il 3 ottobre 1935 le truppe fasciste poterono varcare il confine.

L'Intendenza si snodava e si articolava dietro di esse, prolungando le proprie linee di rifornimento, spostando avanti uomini, macchine e materiali.

130 F. Dall'Ora, *op. cit.*, pp. 284-285



FERROVIE COLONIALI

Ferrovie esercitate dai Governi della Tripolitania, della Cirenaica, della Somalia e dell'Eritrea

331 Tripoli-Escio-El Abiat-Garlan		332 Tripoli-Zuara		335 Bengasi-Regima-El Abiar-Barce	
1.12.35	Escio	1.12.35	Zuara	1.12.35	Regima
1.12.35	Garlan	1.12.35	Escio	1.12.35	Barce
1.12.35	Escio	1.12.35	Zuara	1.12.35	Regima
1.12.35	Garlan	1.12.35	Escio	1.12.35	Barce

333 Tripoli-Tagura V. S.

336 Linea automobilistica Bengasi-Cirena-Derna

334 Bengasi-Solkh

337 Massaua-Asmara

338 Mogadiscio-Argot-Villaggio Duca degli Abruzzi

339 Bengasi-Agedabia

292

Figura 41: Orario Generale Ufficiale per le Ferrovie Italiane dello Stato, Copertina e Sezione delle Ferrovie Coloniali

337		Massaua-Asmara			
1		Dis. Km.	(1 marzo 1930)	2	
1.2.3				1.2.3	
...	6 30	p.	■ MASSAUA (Taulud) ..	a.	18 20
...	6 42	6	■ Otumlo	↑	18 10
...	6 52	10	■ Moncullo		17 59
...	7 14	20	■ Dògali		17 38
...	7 47	30	■ Mai Atal		17 17
...	8 29	45	■ Damas		16 36
...	9 02	58	■ Barèsa		16 05
...	9 41	70	■ Ghinda ♀		15 32
...	10 25	83	■ Embatkalla		14 49
...	11 11	95	■ Nefasit		14 13
...	11 52	107	■ Arbaròba	↓	13 36
...	12 30	a. 120	■ ASMARA	p.	13 00

✕ Si effettua al lunedì, mercoledì e venerdì.
 ● Si effettua al martedì, giovedì e sabato.
 NB. — La partenza del treno 1 da Massaua, se coincide con l'arrivo del postale-diretto dall'Italia viene ritardata alle ore 10.
 La partenza del treno 2 da Asmara, se coincide con la partenza del postale-diretto per l'Italia viene anticipata alle ore 10.

336		Mogadiscio-Afgoi-Villaggio Duca degli Abruzzi														
1		Dis. Km.	(1 ottobre 1929)	4		6		8		12		10		2		
1	11			3	5	7	9	4	6	8	12	10	2	4	6	8	12
...	6 05	0 05	0 30	8 25	14 30	16 20	p.	■ MOGADISCIO	a.	10 05	12 00	18 00	18 15	20 00	21 10	...
...	8 15	8 15	8 00	9 55	16 00	18 00	30	■ Afgoi	↑	8 40	10 35	16 40	16 50	18 40	19 45	...
...	0 05	0 05	nrr.	nrr.	nrr.	nrr.	48	■ Buslei .....		...	...	...	15 25	...	18 20	...
...	10 15	9 20	...	...	...	...	60	■ Adale .....		...	...	...	14 35	...	17 30	...
...	11 40	nrr.	...	...	...	...	92	■ Ghersale .....	↓	...	...	...	...	...	15 00	...
...	12 40	...	...	...	...	...	a. 113	■ VILLAGGIO DUCA degli ABRUZZI	p.	...	...	...	...	...	14 40	...

Giorni di effettuazione: I treni 1 e 2 si effettuano tutti i mercoledì. — I treni 3 e 4 si effettuano tutti i giorni esclusi i festivi. — Tutti gli altri treni sono facoltativi.

Figure 42.1-42.2: Particolari dell' Orario Generale Ufficiale per le Ferrovie Italiane dello Stato, Sezione delle Ferrovie Coloniali, 1932,1935

Capitolo IV

Ottobre '35 - maggio '36, la creazione dell'Impero

4.1 ottobre 1935: inizio delle ostilità, De Bono al comando

Senza dichiarare la guerra, così come aveva deciso Mussolini per accentuare il suo disprezzo per l'avversario, nella notte fra il 2 e il 3 ottobre il generale De Bono ordinò ai tre corpi di armata, ammassati nei giorni precedenti lungo il confine del Mareb e del Belesa, di passare i corsi d'acqua e di iniziare il primo balzo, avendo come obiettivo la linea Adigrat-Enticciò-Adua.

I centodiecimila uomini che stavano per mettersi in movimento su un fronte di 70 chilometri, disponevano di un armamento considerevole per una campagna coloniale: 2.300 mitragliatrici, 230 cannoni di vario calibro, 156 carri di assalto.

La loro protezione dal cielo era infine assicurata da 126 apparecchi, pronti a decollare dagli aeroporti dell'Eritrea.

Alla fine della stagione delle piogge, il Mareb si impoveriva, diventava un filo d'acqua rossastro e non costituiva un serio ostacolo. Ma per i 110 mila soldati che raggiunsero nella notte il suo greto, il Mareb rappresentò qualcosa di più di una semplice difficoltà da superare: esso era da decenni una frontiera proibita, la frontiera della vergogna; era la frontiera imposta da Menelik, dopo la vittoria di Adua.

Alle cinque precise i tre corpi di armata varcarono il confine e mentre sorgeva l'alba le colonne dilagarono in territorio etiopico con le bandiere spiegate.

L'obiettivo di De Bono si basava sulla necessità di occupare contemporaneamente e il più celermente possibile la posizione di Adua-Adigrat, realizzare delle fortificazioni ed attendere il completamento della preparazione logistica al fine di riprendere con maggior energie l'attacco.

Nella prima giornata di guerra le fanterie italiane non sparano un solo colpo di fucile, avendo affidato alle avanguardie di ascari eritrei il compito di affrontare i pochi nuclei di resistenza; l'aviazione invece, particolarmente attiva e micidiale, sottopose Adua ed Adigrat a violenti bombardamenti.

A Roma, non pervenendo nessun telegramma di informazione sull'andamento delle operazioni, Mussolini sembrò perdere il controllo dei nervi,

interpellò più volte Lessona, pronunciò severe parole nei riguardi di De Bono, non nascondendo il suo intento di destituirlo e si calmò soltanto il giorno dopo, quando ricevette notizie rassicuranti.

In poco più di tre giorni tutti gli obiettivi prefissi furono raggiunti, le truppe entrarono nella città di Adua riportando delle perdite minime: 30 morti, dei quali 5 nazionali, 70 feriti e 33 ascari dispersi.

In realtà Hailè Selassie scelse la tattica del ripiegamento manovrato, che gli consentì di mantenere l'impegno assunto con la Società delle Nazioni di rispettare trenta chilometri di zona neutra, e nello stesso tempo attirò gli italiani all'interno del Paese, sempre più lontani dai loro centri di rifornimento.

Mentre le truppe etiopiche arretravano, De Bono poté rafforzare le posizioni occupate e migliorare i servizi.

Le vecchie mulattiere vennero trasformate in strade massicciate, furono allestiti campi trincerati, linee telefoniche, e portati in avanti i magazzini e gli ospedali da campo. Uno sforzo che mise a dura prova il genio e l'intendenza.

Prova di questa efficienza fu che il 13 ottobre De Bono, visitando i territori occupati poté arrivare sino ad Adua in macchina.

Il generale De Bono, in quei giorni ricevette un telegramma da Mussolini con il quale gli si annunciava la visita in Eritrea del maresciallo Badoglio e del Sottosegretario Lessona.

La motivazione ufficiale di questa visita consisteva nell'esaminare la situazione che si sarebbe potuta determinare nel caso di un conflitto con una potenza europea.

De Bono era convinto che questi non erano che puerili pretesti, tanto che nel telegramma di risposta al duce usò un linguaggio particolarmente duro, aggressivo, rappresentandogli che se Badoglio e Lessona arrivavano per indagare sulla sua gestione del conflitto, egli se ne sarebbe andato.

Stava iniziando una nuova fase di direzione militare del conflitto: alla liquidazione di De Bono come comandante in capo delle truppe in Africa non mancavano che pochi giorni.

Nel frattempo, il 20 ottobre Mussolini inviò a De Bono un dispaccio, informandolo di essere preoccupato non tanto per le sanzioni economiche, quanto per le eventuali sanzioni militari, in virtù delle quali lo invitava ad occupare più territorio possibile perché, spiegava, "bisogna persuadersi che noi avremo sicuramente soltanto quello che noi avremo occupato". E poi soggiungeva: "Non ci saranno complicazioni in Europa prima delle elezioni".

ni inglesi fissate per la metà di novembre. Ebbene, per quella data tutto il Tigrai fino a Macallè e oltre deve essere nostro”.¹³¹

Alla fretta di Mussolini, De Bono rispose che quelle operazioni richiedevano più tempo di quello preventivato, ma i suoi continui sforzi per far ragionare il “principale”, il suo rifiuto di regalare al duce una serie di successi solo spettacolari, lo privarono definitivamente del favore di Mussolini.¹³²

Tuttavia, spinto da Mussolini, al quale premeva occupare più territorio possibile prima che interventi e mediazioni possano far sospendere i combattimenti in Africa, Emilio De Bono riprese l’offensiva all’alba del 3 novembre.

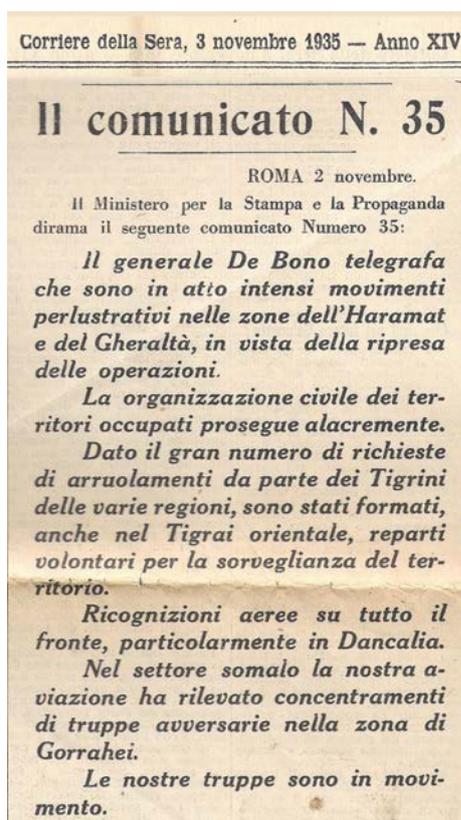


Figura 43: Corriere della Sera del 3 novembre 1935, dalla prima pagina

131 DDI, VIII Serie, vol. II, doc. 437

132 A. Del Boca, *op. cit.*, pp. 390-430

In realtà, lo confermò l'intendente Dall'Ora, gli automezzi erano in fortissima carenza, le salmerie ancora in via di costituzione, non tutto il personale direttivo era giunto in colonia e molto materiale di urgente impiego ancora in attesa del turno di imbarco a Napoli.¹³³

All'operazione, che doveva portare alla conquista di Macallè parteciparono soltanto due corpi di armata con un'offensiva che però si ridusse a una grande esercitazione tattica.

Le diecimila camicie nere, accompagnate da continue ricognizioni di aerei da combattimento Caproni e Ro 37 trovarono il terreno sgombro di armati e, eccetto una valorosa resistenza di quattrocento eroici abissini, poterono entrare in Macallè senza difficoltà.

La decisione di non difendere Macallè venne presa ad Addis Abeba il 27 ottobre da Hailè Selassìè, che ordinò ai suoi uomini di unirsi alle forze di ras Sejum, scaglionate fra il Gheraltà e il Tembien.

I battaglioni entrarono in una Macallè pressoché deserta, sfilando in parata con le fanfare in testa e le bandiere spiegate al vento, ma già l'indomani, passata l'ubriacatura, Macallè apparve quale era, un grosso villaggio di cinquecento fra tucul e case in muratura, disordinato e squallido.



Figura 44: La riconquista di Macallè secondo il Corriere della Sera

133 F. Dall'Ora, *op. cit.*, p. 49.

La seconda offensiva di De Bono si concluse con un bilancio che all'apparenza sembrò positivo, poche perdite umane ed un buona superficie di territorio annessa. Eppure, De Bono non era soddisfatto e non nascose le sue preoccupazioni: la situazione dal punto di vista strategico era molto peggiorata, la linea di occupazione si era allungata di 90 chilometri con delle comunicazioni ancora in pessime condizioni e assai probabile era il pericolo di uno scontro, questa volta drammatico, perché, dopo settimane di marcia, gli eserciti abissini provenienti dalle regioni centrali dell'impero erano giunti quasi a contatto con gli avamposti italiani.

In questa delicata fase, sembrò giusto assumere per il momento un atteggiamento difensivo, ma l'11 novembre giunse a De Bono un telegramma di Mussolini che lo sollecitava ad avanzare ulteriormente senza indugio.

La reazione del vecchio generale fu di grande disappunto, ma la replica di Mussolini tramite un telegramma segreto annunciò a De Bono la fine della sua missione in A.O. e la sua sostituzione con Badoglio.¹³⁴

Anche se congedato e bruscamente, De Bono si rassegnò subito e non celò nel suo diario intimo la soddisfazione di andarsene per sempre dall'Africa.

La sola cosa che chiese a Mussolini fu di salvaguardare il suo prestigio, facendo in modo che il suo richiamo "non avesse parvenza di siluro".

Quando il 16 novembre Mussolini gli rispose annunciandogli che, in segno di riconoscimento, lo aveva promosso maresciallo d'Italia, il vecchio generale accantonò le polemiche, rientrò nei ranghi e ringraziò sentitamente.

Con il cambio della guardia si verificò anche un mutamento radicale dei metodi. De Bono aveva condotto la prima fase della guerra atteggiandosi più a pacificatore che a duro conquistatore; Badoglio, invece, cercò soltanto l'annientamento dell'avversario e usò per questo fine tutti i mezzi, a sua disposizione, leciti e illeciti.

Nella prima fase della guerra, l'aviazione aveva limitato il proprio compito alle ricognizioni, all'attacco delle truppe in movimento e degli accampamenti militari. Badoglio cambiò gli ordini, da quel momento, ogni etiopico doveva essere colpito, così come le città, gli accampamenti, le strade, gli ospedali, anche quelli chiaramente indicati con la croce rossa.¹³⁵

Intanto sul fronte sud si trovava Graziani, pronto a passare all'offensiva

134 DDI, VIII Serie, vol. II, doc. 632

135 A. Del Boca, *op. cit.*, pp. 432-440

una volta completata la lunga e costosa preparazione, basata soprattutto sull'impiego di un numero di automezzi davvero eccezionale per i tempi e per una guerra coloniale.

La Somalia, immensa distesa sabbiosa poverissima di risorse e di abitanti, era un teatro a sé, per la lontananza, il clima torrido, l'ambiente ostile. Tutti gli studi gli assegnavano compiti puramente difensivi e poche truppe, che dinanzi a un'offensiva abissina avrebbero dovuto chiudersi in campi trincerati sulla costa.

Fu l'attivismo di Mussolini a cambiare il ruolo della Somalia inviandovi una divisione nazionale e destinandovi come governatore il generale Graziani con la promessa di grossi rinforzi e di un interessamento personale.

Graziani seppe approfittare della mancanza di coordinamento della preparazione, della rivalità tra Baistrocchi e Lessona e della protezione di Mussolini, per ottenere i mezzi necessari e passare dalla difensiva all'offensiva.¹³⁶

Graziani aveva di fronte a sé le armate abissine del sud che erano fra le meglio istruite ed equipaggiate, con comandanti relativamente giovani, con idee molto avanzate e fedelissime all'imperatore.

Il 3 ottobre, mentre De Bono passava il Mareb, Graziani applicò il "piano Milano", costituito da una serie di brevi puntate offensive su quasi tutto il fronte, per eliminare i più fastidiosi presidi di copertura etiopici e per saggiare la consistenza della difesa avversaria.

Operazioni che, per quanto ostacolate da violenti nubifragi, si conclusero in una ventina di giorni con l'occupazione di Dolo, Oddo, Ualaddaie, Bur Dodi, Dagnerei, Callafo, Scillàve e Gherlogubi.

Gli scontri furono del resto assai modesti, sia per la scarsa rilevanza dei presidi abissini, sia per l'insostenibile possibilità di difesa dopo i massicci bombardamenti aerei ordinati da Graziani.

Sugli effetti terrorizzanti e devastanti dell'arma aerea, nulla potevano gli abissini.

A metterli ancor più alla prova, furono gli aerei italiani, il 10 ottobre con un bombardamento di aggressivi chimici, il primo nella storia del conflitto, che accrebbe il panico e fece aumentare il numero delle diserzioni.

Ma di colpo, le sorti dello scontro si capovolsero e la facile avanzata delle truppe di Graziani si arrestò.

Mentre manovravano nel greto di un fiume, alcuni carri armati Fiat-

136 G. Rochat, *Le guerre italiane 1935-1943*, Torino, Einaudi, 2005, pp. 46-47

Ansaldo si impantanarono e vennero presi sotto tiro dalle mitragliatrici abissine.

La sorte toccata a quattro carri e la perdita di 7 nazionali e 17 dubat determinarono il ripiegamento su Gabredarre e passarono ben cinque mesi prima che Graziani potesse riprendere l'offensiva nell'Ogaden.¹³⁷

4.2 Il piano Hoare - Laval

Mentre spronava De Bono, e in seguito Badoglio, ad avanzare, e a conquistare la più ampia superficie di territorio etiopico, Mussolini non perdeva di vista la possibilità di accorciare, con soluzioni extramilitari, un conflitto che si presentava non facile, estremamente oneroso e suscettibile di estendersi all'Europa.

Fu in questo periodo di grande tensione e confusione, che il Duce cercò di ottenere, riprendendo le trattative con l'Inghilterra e la Francia, ciò che i suoi generali faticavano a conquistare con le armi.

Fra la metà di ottobre e la fine di novembre, la diplomazia italiana prese alcune iniziative, e la prima mossa fu quella di inviare a Laval l'ultima lista di richieste italiane.

Le proposte vennero esaminate da esperti coloniali, ma il 30 ottobre furono respinte dalla vigile attenzione del governo di Londra, perché alla vigilia delle elezioni, temeva le critiche dei laburisti e delle associazioni pacifiste.

Tuttavia Mussolini, ai primi di novembre, incaricò il generale Ezio Garibaldi, il quale godeva in Inghilterra di molte e buone amicizie, di recarsi a Londra a sondare il terreno per un nuovo tentativo di conciliazione.

Garibaldi agì all'insaputa di Guariglia e, quel che è peggio, dello stesso ambasciatore a Londra, Grandi, prese contatto con MacDonald, con Hoare e con Vansirrat, e ad essi sottopose una lista di aspirazioni italiane dettatagli direttamente da Mussolini e non molto diversa da quella già fatta conoscere a Laval.

Essa prevedeva:

1. il diretto controllo italiano sulle terre già conquistate nel Tigre e, possibilmente tutto il Tigré
2. la rettifica delle frontiere con l'annessione dell'Ogaden e della Dancalia

137 A. Del Boca, *op. cit.*, pp. 417-422

3. un mandato della SDN all'Italia su tutte le province non amhariche
4. un mandato della Lega sulle province amhariche, a condizione che la maggioranza dei rappresentanti della SDN fosse italiana
5. il disarmo totale e permanente dell'Abissinia
6. la cessione all'Etiopia di Zeila o Assab per assicurarle uno sbocco al mare.

Mentre gli inglesi temporeggiavano con Ezio Garibaldi e le sue proposte, a Parigi ripresero le conversazioni fra i due esperti coloniali Peterson e De San-Quentin. L'attenzione della stampa e delle cancellerie era concentrata su questi negoziati ufficiali, quando, il 26 novembre, Grandi, con un'iniziativa solo all'apparenza personale, ma in realtà orchestrata da palazzo Chigi e approvata da Mussolini, aprì con Hoare, e proseguì con Vansirrat, negoziati informali.

Il piano Hoare-Laval, che per l'esattezza andrebbe chiamato Hoare-Vansirrat perché era tutto di ispirazione inglese, prese corpo fra gli ultimi giorni di novembre e i primi di dicembre; il 7 Hoare lo sottopose, a Parigi, all'approvazione di Laval e già l'11 dicembre venne trasmesso a Roma e ad Addis Abeba.

Secondo il piano, l'Etiopia doveva cedere all'Italia il Tigrè orientale, parte della Dancalia e dell'Ogaden, ricevendo in cambio il porto di Assab e un corridoio per accedervi. All'Italia veniva assegnata inoltre "una zona di espansione economica e di popolamento" in territorio sotto la sovranità etiopica, e precisamente nella zona meridionale dell'Impero, in altre parole poco meno della metà dell'Abissinia.

Non era l'annessione pura e semplice dell'Etiopia, come voleva Mussolini, ma la distanza era breve. Il capo dell'opposizione laburista lo definì di lì a qualche giorno "una concessione all'aggressore di metà dell'Impero etiopico in cambio di un corridoio per cammelli".

Di primo acchito, il piano non piacque a Mussolini. Secondo Aloisi, lo trovò "molto cattivo"; secondo Lessona, "non corrispondente agli interessi italiani e neppure proporzionato allo sforzo fatto dall'Italia".

Nonostante tutto, Mussolini non respinse il piano e il 14 dicembre fece eseguire sondaggi a Parigi e a Londra per vedere se era possibile apportare al progetto alcune integrazioni, quali il disarmo dell'esercito etiopico ed il mantenimento all'Italia di Axum.

Il Duce era indeciso, le cose in Africa andavano male: il 15 dicembre gli etiopici avevano infatti conseguito il loro primo successo a Dembeguinà e

ora premevano su Axum; in questa situazione, il piano Hoare-Laval, pur con le sue limitazioni, aveva il grosso privilegio di smontare completamente la tesi della SDN perché, riconoscendo all'Italia il diritto di occupare alcune regioni dell'Etiopia, eliminava l'accusa di aggressione e di violazione degli impegni societari.

Nell'incertezza, Mussolini decise di sottoporre il piano al Gran Consiglio, che si riunì la sera del 18 dicembre; atto puramente formale in una dittatura come quella fascista, ma utile a Mussolini, per impedire di essere accusato come unico responsabile, in caso di fallimento.¹³⁸

Nel Gran Consiglio non si arrivò al voto, Mussolini venne informato che Hoare, dinanzi all'ostilità dell'opinione pubblica inglese e dello stesso governo di cui era membro, aveva rassegnato le dimissioni.

Con l'uscita dalla scena politica di uno dei due statisti che avevano firmato il progetto, fallì miseramente il tentativo di risolvere il conflitto italo-etiope a spese dell'Abissinia¹³⁹.

Ciò spinse Mussolini a rivolgersi di nuovo ai suoi generali e, nella fiducia di poter accelerare i tempi, egli consentì a questi di imprimere col terrore una svolta alla guerra, autorizzando l'impiego su vasta scala di qualunque gas e dei lanciafiamme.

Nel conflitto vennero usati molti tipi di gas, sia con le artiglierie che con l'aviazione; gas soffocanti (fosgene, disfogene, cloropicrina); gas vescicatori (iprite, levisite); gas lacrimogeni e starnutatori (cloroacetofenone e vari tipi di arsine); gas tossici (benzolo)¹⁴⁰.

Non è dato stabilire con esattezza la quantità di aggressivi usati; il solo dato certo è che nel deposito di Sorodocò vennero immagazzinati, fra l'agosto 1935 e il maggio 1936, 6170 quintali di aggressivi chimici e che alla fine del conflitto il deposito risultò vuoto per due terzi¹⁴¹.

138 A. Del Boca, *op. cit.*, pp. 460-463

139 DDI, VIII Serie, vol. II, doc. 921

140 A. Del Boca, *I gas di Mussolini*, Roma, Editori Riuniti, 1996, pp. 72-77

141 F. Dall'Ora, *op. cit.*, p. 221

4.3 Seconda fase delle operazioni: Badoglio riorganizza la macchina da guerra

Anche un generale di medio livello avrebbe vinto la guerra con l'eccezionale superiorità di mezzi garantita da Mussolini.

Il merito di Badoglio fu di gestirla bene, prima aspettando fino a metà febbraio il completamento della preparazione, poi facendo a pezzi le armate abissine, infine sfruttando il successo con la marcia fino ad Addis Abeba.

Il primo successo della sua nomina fu di dare fiducia a comandi e ufficiali, come non era stato possibile con l'impulsivo De Bono.

In un ambiente in cui le voci allarmistiche erano più pericolose degli abissini, la reputazione di Badoglio era una garanzia di ordine e sicurezza. Aveva un'ottima conoscenza dell'organizzazione degli stati maggiori, che sapeva far rendere al massimo; molta fiducia in sé, la capacità di farsi rispettare e di presentarsi come un sostenitore del regime senza rinunciare al tradizionale distacco dalla politica.

Con significativa decisione assunse il controllo della stampa; la situazione era caotica, il regime aveva bisogno di pubblicità, ma non poteva far a meno della censura. Basti citare la complessa procedura per la messa a punto dei bollettini giornalieri, stesi dall'ufficio stampa di Asmara, inviati cifrati a Roma a Lessona che li passava al sottosegretario alla stampa e propaganda, da costui sottoposti a Mussolini che li correggeva ed approvava, quindi ritrasmessi all'Asmara e finalmente comunicati ai giornalisti, come base inderogabile delle loro corrispondenze.

Venendo alle operazioni, la prima necessità, fortemente sottolineata, fu un'accurata e metodica preparazione logistica; seguì poi una salda occupazione delle posizioni di partenza; infine una progressione a sbalzi, preceduta da attente ricognizioni per evitare sorprese con un nemico mobile e capace di sfruttare il terreno.

Badoglio diede la priorità al concentramento di truppe e artiglieria nella zona di Macallè, dinanzi al nucleo centrale delle forze abissine che si andavano addensando sull'Amba Aradam. Ciò richiedeva tempo per l'approntamento di una rete stradale adeguata e lo spostamento delle artiglierie e dei magazzini; ma Badoglio era in grado di resistere alle pressioni di Mussolini per nuove avanzate, sapeva bene di non correre il rischio di un esonero.

Badoglio scelse di evitare una battaglia in campo aperto e ritirò le sue truppe fino alle posizioni fortificate di Adua e Axum che gli abissini non

osarono attaccare, limitandosi a qualche azione di guerriglia nelle retrovie eritree.

Anche l'occupazione del Tebien fu affidata a poche truppe, alleggerita da Badoglio per rafforzare le posizioni di Macallè. A metà dicembre l'offensiva di ras Cassa e Sejum si sviluppò di sorpresa. Qui però Badoglio non poteva cedere terreno senza scoprire il fianco della vitale direttrice Adigrat-Macallè, quindi inviò due divisioni per arrestare la progressione abissina.

Dopo violenti combattimenti intorno alla cittadina di Abbi Addi, le truppe italiane ripiegarono su una linea più arretrata e fortificata, da passo Uarieu a passo Abarò, che gli abissini si limitarono a molestare. A fine dicembre le posizioni italiane non erano compromesse e le perdite sopportabili; pesavano però i danni di immagine e il timore di nuovi attacchi e infiltrazioni. Badoglio chiese due divisioni di rincalzo, Mussolini gliene mandò tre, la Cosseria, e l'Assietta, che arrivarono in poche settimane dalla Libia, e la Punteria di alpini, mobilitata in tempi strettissimi e imbarcata in gennaio.

Per raddrizzare la situazione Badoglio si affidò all'aviazione, intimando di impiegare tutti i mezzi disponibili per attaccare senza sosta le forze abissine, dalle immediate retrovie ai campi di battaglia. Diede anche l'ordine di usare l'iprite, senza nemmeno attendere l'autorizzazione di Mussolini. Per settimane e settimane 120 aerei furono impegnati a fondo sui campi di battaglia, sulle posizioni e sulle retrovie abissine, quasi sempre a bassa quota per vedere e colpire meglio, con mitragliamenti e lancio di bombe. L'aeronautica inizialmente gradì poco un impiego logorante che la metteva al servizio dell'esercito, poi si venne convincendo di avere spezzato praticamente da sola l'offensiva etiopica.

Poiché la pressione etiopica nel Tebien restava minacciosa, Badoglio decise di eliminarla prima di sferrare l'offensiva principale da Macallè.

La prima battaglia del Tebien iniziò il 20 gennaio con l'attacco, da passo Abarò, della seconda divisione eritrea che progredì lentamente con duri combattimenti. La seconda divisione, che presidiava passo Uarieu doveva condurre attacchi di alleggerimento; senonché il 21 si verificò quello che era l'incubo dei comandanti italiani. La colonna del generale Diamanti, con 1500 camicie nere si spinse troppo avanti, fu accerchiata dalle forze abissine e sopraffatta; nella disperata ritirata caddero 23 ufficiali, 87 ascari e 245 camicie nere, e altrettanti furono i feriti. Perdite di tali proporzioni non erano avvenute in tutta la guerra. Sullo slancio gli abissini attaccarono le fortificazioni di passo Uarieu; questo assedio fu il momento più dram-

matico della campagna di Etiopia, un successo degli abissini avrebbe loro permesso di penetrare in profondità, mettendo in pericolo il collegamento tra Adigrat e Macallè.

In realtà, l'intervento massiccio dell'aviazione e il fuoco delle mitragliatrici stroncarono tutti gli assalti con perdite assai ridotte nelle file italiane.

Quando la situazione si fu ristabilita, entrambi i contendenti si proclamarono vincitori; in concreto la spinta offensiva abissina era esaurita e Badoglio poteva concentrarsi sulla ripresa delle ostilità.¹⁴²

4.4 Terza fase: le grandi battaglie campali decise e vinte da Badoglio

Ai primi di febbraio si giunse alla situazione voluta da Badoglio: la penetrazione nello Scirè e nel Tembien era in fase avanzata, ma per il momento volutamente bloccata, nella pianura di Macallè erano concentrate forze poderose consistenti in sette divisioni, 280 cannoni, e depositi ben forniti di materiale vario, mentre la più forte armata nemica era ferma sull'Amba Aradam, una piattaforma lunga otto chilometri, alta settecento metri, con fianchi scoscesi, che chiudeva la strada verso sud. Gli abissini agli ordini di ras Mulughietà non costituivano un esercito consistente, avevano un discreto numero di mitragliatrici, qualche pezzo di piccolo calibro e grossi problemi di rifornimenti, ma erano comunque una forza temibile, non però in grado di affrontare la grande offensiva preparata da Badoglio, tanto sicuro della vittoria da convocare al suo comando il 9 febbraio tutti i giornalisti fino a quel momento confinati ad Asmara.

La battaglia dell'Endertà, così chiamata per il nome della regione, iniziò il 10 febbraio con l'avanzata a tenaglia del III corpo d'armata a ovest, del I corpo a est e con un massiccio bombardamento sull'Amba Aradam da parte dell'aviazione e dell'artiglieria. Fu l'unica azione in cui l'artiglieria utilizzò proiettili chimici, per la precisione 1367 granate caricate ad arsine, i cui effetti si sommarono a quelli dei 23.000 proiettili lanciati in pochi giorni.

Ne risultò la distruzione dell'armata di ras Mulughietà, che cadde con i suoi uomini; i superstiti etiopici si sbandarono durante la ritirata, divenendo bersaglio degli aerei italiani.

Badoglio non perse tempo, mosse subito il III corpo d'armata per chiudere a sud le forze di ras Cassa nel Tembien, il quale rimase passivo dinanzi alla manovra di accerchiamento del III corpo da sud e del corpo eritreo da

142 G. Rochat, *op. cit.*, pp. 51-58

nord, passato all'offensiva il 27 febbraio. Le truppe abissine si batterono bene come sempre, ma non ebbero altro scampo che una ritirata, anche questa volta tramutata in rotta dall'intervento in massa dell'aviazione. La seconda battaglia del Tembien, così la chiamò Badoglio, si chiuse con la distruzione dell'armata di ras Cassa.

Negli stessi giorni la battaglia dello Scirè fu impostata con minore successo. Nei piani di Badoglio, le forze di ras Immirù schierate dinanzi alle posizioni fortificate di Adua e Axum sarebbero dovute crollare sul fronte disposto a cuneo dal secondo corpo d'armata che avanzava da Axum e dal quarto corpo che scendeva dall'Eritrea, dove aveva svolto compiti di protezione contro le infiltrazioni della guerriglia abissina. Se non che ras Immirù, l'unico comandante etiopico di indiscusso livello, aveva provveduto ad avviare verso il Tacazzè il grosso delle sue truppe, lasciando in copertura forti retroguardie.

Quantunque la marcia del IV corpo, rallentata dalle difficoltà del terreno e forse anche dalla scarsa efficienza fosse arrivata troppo tardi, e il 29 febbraio l'avanzata del II corpo, condotta senza le necessarie precauzioni, subisse perdite notevoli tra le camicie nere della III divisione, le retroguardie abissine furono comunque respinte e ancora una volta la ritirata fu tramutata in rotta dall'aviazione, che sorprese e distrusse le truppe abissine sui guadi del Tacazzè.

Non esistendo più forze etiopiche organizzate nel Tigrè, né attività di guerriglia, le colonne italiane poterono spingere l'occupazione verso sud senza altri ostacoli che il terreno; il segretario del partito fascista Starace arrivò fino a Gondar con truppe autocarrate e un tripudio di propaganda. Questi movimenti non avevano rilievo strategico, l'avanzata che contava era quella sulla "via imperiale" verso Quoram, Dessiè e Addis Abeba, su cui Badoglio fece marciare le divisioni eritree e gli alpini della Pusteria, ossia le unità che facevano più conto sui muli che sugli automezzi, mentre alle loro spalle si lavorava alacremente per costruire una strada camionabile: operazioni rese possibili dall'aviazione che assicurava i rifornimenti essenziali alle truppe con aviolanci.

Novità tattiche e una straordinaria abbondanza di mezzi sia moderni che tradizionali caratterizzarono quelle operazioni belliche.

Restava un'ultima armata abissina, la meglio equipaggiata, che muoveva incontro a Badoglio agli ordini dell'imperatore Hailè Selassiè. La battaglia di Mai Ceu del 31 marzo 1936 fu l'unica della guerra in cui la disparità tra le forze impegnate non fu eccessiva: 30-35000 abissini all'attacco con forse

200 mitragliatrici contro 40000 tra ascari delle due divisioni eritree e alpini della divisione Pusteria, e poco meno di mille tra mitragliatrici e fucili mitragliatori. La differenza fu fatta dall'artiglieria, i pezzi abissini si contavano sulle dita di due mani, mentre gli italiani disponevano di un centinaio di pezzi e, come al solito, dell'aviazione, forte di un centinaio di aerei.

Gli abissini si batterono con ostinazione e valore, ma i loro assalti si infransero contro un muro di fuoco; forse furono 8000 i loro morti, contro perdite italiane di 68 ufficiali, 332 alpini e 873 ascari tra morti e feriti. Nei giorni seguenti la ritirata etiopica lungo la stretta tra il lago Ascianghi e le alture fu tramutata in disastro dall'aviazione. Gli effetti dei bombardamenti furono devastanti anche se per la prima non fu usata l'iprite, e duro fu l'inseguimento condotto a distanze ravvicinate, con un ritmo incalzante dagli ascari e dagli alpini, oltre che dalle bande galla.

Certo che Hailè Selassìè, dopo la sconfitta delle sue truppe, avrebbe chiesto la pace, accettando il protettorato italiano su quella parte dell'Impero che gli sarebbe stata lasciata, Badoglio accarezzò subito l'idea di percorrere i seicento chilometri della strada camionabile, Quoram-Addis Abeba, per una trionfale entrata nella capitale abissina, accompagnato da una imponente scorta, adeguata alle circostanze. Il 13 aprile Mussolini telegrafò:

“quando il negus avrà visto che le nuove come le vecchie armate sono inoperanti, finirà per convincersi e chiedersi e chiedere direttamente la pace”.¹⁴³

Senonché l'imperatore non diede segni di resa anche dopo la sconfitta di Mai Ceu e lo sbandamento delle sue ultime forze. La marcia su Addis Abeba cambiava carattere, ma la sua importanza politica era così evidente che Badoglio non vi rinunciò, anzi aumentò la forza dell'autocolonna e dei reparti che dovevano accompagnarlo e provvide ad emanare nuovi ordini per mettere a punto la preparazione. Nel frattempo cercando di respingere gli ordini velleitari di Mussolini per le più diverse avanzate così scriveva:

“Prego Vostra Eccellenza lasciare a me queste cose che risolverò bene come per il passato”.¹⁴⁴

La marcia “della ferrea volontà”, così ambita da Badoglio è stata molto esaltata e molto discussa. Non era certo impresa facile affrontare centinaia

143 Cit. In: G. Rochat, *op. cit.*, p. 62

144 *Ibidem*

di chilometri in un territorio ostile e poco conosciuto, su una camionabile abissina con automezzi di prestazioni limitate, sapendo di non poter contare su rinforzi in caso di imprevisti; ci volevano molta energia, una lucida visione del quadro politico, molta fiducia nel buon funzionamento degli organi tecnici. Ma egli anche se fu avaro nel riconoscere i meriti del generale Dall'Orta responsabile dell'organizzazione logistica della autocolumna accompagnatrice, formidabile per mezzi e uomini, fu determinato a procedere e fu così sicuro del fatto suo che invitò ad accompagnarlo un elevato numero di personalità politiche e di comandanti: i generali Santini, Pizio Broli, Gabba e altri nove di minor rango, il sottosegretario Lessona, il gerarca Bottai, due senatori e 21 giornalisti.

Le popolazioni dell'Etiopia ancora da sottomettere lasciarono passare la grossa autocolumna senza sparare un colpo, ma bloccarono subito dopo la strada da Dessiè alla capitale, distruggendo i convogli di rifornimenti che si avventuravano con piccole scorte; le grandi piogge poi rendendo impraticabile l'aeroporto di Addis Abeba, completarono presto l'isolamento della affollata schiera entrata ad Addis Abeba.

Soltanto la ferrovia per Gibuti e le comunicazioni con la lontana Somalia rimasero aperte, ma non potevano dare la sicurezza necessaria all'occupazione italiana.

“Il trionfale ingresso nella capitale”, in sostanza, invece di sancire la questione con un atto altamente dimostrativo come voleva la propaganda, segnò almeno per alcuni mesi la fine dell'iniziativa italiana nelle operazioni. Nell'estate le truppe rimasero bloccate nella città, dando una dimostrazione di debolezza che contribuì a generalizzare la resistenza abissina. Soltanto in autunno con la fine delle grandi piogge e la riapertura delle vie di comunicazione, fu possibile ristabilire la situazione con l'afflusso di nuove truppe.

La marcia su Addis Abeba, per quanto di successo discutibile agli occhi dei testimoni oculari rispose pienamente alle esigenze della politica fascista bisognosa di autoaffermazione; per l'opinione pubblica italiana ed internazionale rappresentò la conclusione vittoriosa della guerra, così da legittimare la liquidazione di Hailè Selassiè, e la proclamazione dell'Impero.

Il telegramma di Badoglio fu:

“Oggi alle ore 16 alla testa delle truppe vittoriose sono entrato ad Addis Abeba”.¹⁴⁵

145 Cit. in: G. Rochat, *op. cit.*, p.64

Il sobrio messaggio del 5 maggio fu tramutato poche ore dopo da Mussolini nell'annuncio all'Italia e al mondo della fine della guerra con un discorso radiotrasmesso alle "folle oceaniche" convocate nelle piazze nazionali.¹⁴⁶

*4.5 - 9 maggio 1936: l'Impero sui "colli fatali" di Roma.
Le Ferrovie dell'Impero*

L'occupazione di Addis Abeba, per quanto già data per scontata da diversi giorni, suscitò in Italia, nel tardo pomeriggio del 5 maggio, un entusiasmo mai visto e realmente autentico. Secondo i dati raccolti dal ministero degli Interni, almeno 30 milioni di italiani accorsero nelle piazze richiamati dall'urlo delle sirene. A Roma, dove nella sola piazza Venezia e vie adiacenti si erano raccolte 400 mila persone, la comparsa di Mussolini al balcone di palazzo Venezia, alle 19.45 provocò un'acclamazione impetuosa, immensa, che né gli squilli di tromba né i cenni del Duce riuscirono a interrompere. Quando finalmente la folla ubbidì ai richiami, Mussolini, in uniforme di comandante generale della milizia disse:

“ Durante i trenta secoli della sua storia, l'Italia ha vissuto molte ore memorabili, ma questa d'oggi è certamente una delle più solenni. Annuncio al popolo italiano e al mondo che la guerra è finita. Annuncio al popolo italiano e al mondo che la pace è ristabilita.

Tutta l'Etiopia è ormai italiana di fatto e di diritto e la conquista è stata possibile così come promesso nell'adunata del 2 ottobre senza che il conflitto africano si dilatasse in una guerra europea”¹⁴⁷

Nel discorso mussoliniano del 5 maggio era già segnato il destino dell'Etiopia, anche se il Duce non aveva ancora pronunciato la parola Impero.

La fuga dell'Imperatore Hailè Selassie e la mancanza in Etiopia di un altro interlocutore valido favorirono il progetto totalitario di Mussolini, che egli non aveva mai abbandonato, anche quando sembrò che scendesse a compromessi e si accontentasse di acquisire soltanto i territori non amhara.

Mussolini decise di affrettare i tempi, sapendo che l'annessione integra-

146 G. Rochat, *op. cit.*, pp. 59-64

147 B. Mussolini, *Opera omnia*, Firenze, La Fenice, 1964, pp. 265

le dell'Etiopia poteva inasprire ulteriormente i rapporti con l'Inghilterra e, la sera del 9 maggio 1936, dopo aver consultato il Gran Consiglio per dieci minuti e aver riunito il Consiglio dei ministri per altri tre, annunciò all'Italia e al mondo “la riapparizione dell’Impero sui colli fatali di Roma”.



Figura 45: 9 maggio 1936, il Nuovo Giornale, Gazzetta del Popolo

Se l'adunata del 5 maggio rappresentò per Mussolini un trionfo, quella del 9 maggio segnò la sua apoteosi. Con un discorso ancora più ad effetto ebbe notevole consenso tra la gente e dedicò la conquista al Re, che assunse il titolo di Imperatore per sé e per i suoi successori.

Dal 9 maggio in avanti, per mesi e mesi si assistette a una frenetica gara, alla quale parteciparono tutti, grandi e piccoli protagonisti della vita italiana, e che aveva come obiettivo la sublimazione di Mussolini e della sua impresa.

Di citazione in citazione, quasi tutti gli italiani in grado di leggere e scrivere si cimentarono in questa gara; del resto, essa non fece che riflettere, almeno per qualche tempo, una realtà: gli italiani si sentirono soddisfatti.

Soddisfatti di aver vinto una guerra in un tempo molto più breve del previsto, soddisfatti del costo di poche migliaia di morti, soddisfatti per i nuovi acquisti territoriali, di cui la propaganda del regime continuava ossessivamente a magnificare la vastità, le ricchezze, le attrattive.

Il successo di Mussolini, del resto, non fu minimizzato neppure dai suoi avversari, tra i quali i comunisti, che addirittura rinunciarono allo scontro frontale, capovolgendo le loro posizioni, e non disdegnarono di ricollegarsi con le masse, inaugurando una politica di riconciliazione, che si rivelò nei fatti impraticabile e che denunciò soltanto uno stato di impotenza e confusione.¹⁴⁸

In Etiopia, il primo progetto operativo fu presentato da Badoglio che proponeva di affidare tutte le regioni periferiche ai capi abissini che avevano parteggiato per l'Italia o che sembravano disposti ad accettarne il protettorato.

Un dominio diretto italiano sarebbe stato esercitato soltanto sulle regioni centrali; la risposta di Mussolini fu drastica: "nessun potere ai ras, niente poteri a mezzadria."

La politica di dominio diretto fu una decisione immediata di Mussolini e Lessona, che non tenevano conto dei pareri e delle esigenze di chi doveva applicarla; Graziani manifestò delle riserve nei confronti di questa politica che contraddiceva la tradizione coloniale. Era una decisione che andava inoltre contro la realtà dei fatti: la società abissina aveva una struttura gerarchica di tipo feudale basata sull'autorità di capi grandi e piccoli, molti dei quali disposti ad accettare il dominio italiano purché garantisse la continuità del loro ruolo. E nell'estate 1936 l'occupazione dell'Etiopia

148 A. Del Boca, *op. cit.*, pp. 707-720

era ancora parziale e precaria, grandi erano le difficoltà da affrontare per estenderla a un territorio così vasto e frammentato. Rifiutare ogni collaborazione con i ras e gli altri capi voleva dire costringere all'opposizione anche quelli disposti ad accettare il dominio italiano, aumentare le difficoltà della penetrazione italiana, in prospettiva minare alla base l'organizzazione della società abissina e quindi favorire e accelerare lo sviluppo di una resistenza diffusa.¹⁴⁹

Inoltre, vista la precaria situazione di semiisolamento, come si è visto sopra, considerati il disagio legato alle avversità climatiche e l'uso assai pericoloso della ferrovia per Gibuti a causa dei continui attacchi ai treni, fu chiaro a tutti che il problema più urgente da risolvere era quello delle comunicazioni.



Figura 46: Addis Abeba, costruzione di strade, 1936

149 G. Rochat, *op. cit.*, pp. 77

La realizzazione delle strade ricevette quindi il massimo impulso e la maggiore priorità possibile per motivi soprattutto strategici: senza strade era assurdo pensare all'inquadramento politico-militare-civile dell'Impero e più assurdo ancora, a maggior ragione, pensare di iniziarne adeguatamente l'avvaloramento economico.

Nel giugno 1936, mentre Badoglio riceveva grandi onori in Italia, Graziani rimase in un'Etiopia ancora da occupare per oltre due terzi, con il problema della presenza nel sud e nell'ovest di numerose formazioni di soldati irregolari abissini, e con la crescita dei movimenti di ribellione.

Nei primi giorni di ottobre Mussolini fece partire per l'Africa orientale il ministro dei Lavori Pubblici Giuseppe Coboldi Gigli e gli ordinò di non tornare in patria senza aver avviato le opere su vasta scala, cominciando dalle direttrici di collegamento con le altre colonie, l'Asmara-Gondar e la Massaua-Addis Abeba, che dovevano essere rese interamente percorribili entro il trenta giugno dell'anno successivo. Il coordinamento delle attività venne affidato all'Azienda Autonoma Statale della Strada.

Nonostante il crescente utilizzo dei nativi che affiancarono gli operai italiani, il piano stradale risultò in contrasto con la condizione in cui si trovò l'Italia in seguito al conflitto e alle sanzioni economiche alle quali era stata sottoposta dalla Società delle Nazioni. Pertanto i lavori andarono avanti più lentamente del previsto: tra l'altro tecnici e operai dovettero affrontare diverse difficoltà sul terreno, che presentava numerose montagne e pianure interamente alluvionate nei periodi delle grandi piogge. La costruzione raggiunse quindi prezzi esorbitanti; ciò nonostante essa venne portata avanti con ostinata volontà, e dopo un anno dall'occupazione dell'Etiopia erano stati realizzati 1.000 chilometri di strade bitumate e oltre 1.600 di strade massicciate. Nel luglio 1937 il Ministro dei Lavori pubblici poté quindi parlare di miracolo fascista delle strade nell'Africa Italiana, mentre Rodolfo Graziani definì l'opera come il primo grande monumento della civiltà fascista nell'Impero.

Nel frattempo fu deciso un ulteriore programma statale: il Consiglio dei Ministri impegnò l'ingente cifra di 6 miliardi e 530 milioni e come disse il ministro Lessona vennero realizzate le opere necessarie a collegare le varie regioni dell'Impero e gli sbocchi marittimi. La costruzione delle strade costituì in effetti un'opera gigantesca, mai intrapresa in precedenza da altre potenze colonialiste, con impiego tanto ingente di capitali e in così breve tempo.

All'inizio della seconda guerra mondiale non tutto era stato realizzato,

tuttavia la rete stradale aprì comunque una nuova era nel campo dei trasporti, portando un grandissimo incremento nel numero di macchine e di altri veicoli, il cui rilievo sociale fu anche superiore a quello che aveva avuto il treno, per la radicale diffusione sul territorio dei nuovi mezzi automobilistici, di cui cominciò a servirsi direttamente una parte non trascurabile della popolazione autoctona.¹⁵⁰

LA RASSEGNA ITALIANA III



CONCESSIONARI FIAT NELLE COLONIE ITALIANE

Soc. Gen. Aut. A. VARASCHINI & C.	TRIPOLI
CESARE GAMBARELLA & C.	BENGASI
S. A. FI. I. I. A. A. MORTARA	MOGADISCIO
Agenzia di ASMARA e sub-Agenzia di MASSAUA	
TRAVASCIO GIORNETTI & C.	RODI

LE VETTURE E GLI AUTOCARRI FIAT VINCONO ANCHE IL DESERTO

Veicoli da turismo e da trasporto, veicoli speciali per le Colonie

AUTOCARRI « DOVUNQUE » TIPO LIBIA

<p>Vetture e carri a benzina Carri a nafta Autobus da gran turismo Applicazioni speciali: autoambulanze, autopompe, autocarrì trasporto posta, autobus albergo, autocarrì torre, autocarrì gru. Trattrici agricole Motori per uso fisso, mobile, marino, aereo. Acciai comuni e speciali, lamiere, travi, tubi, fili, fusioni in acciaio,</p>	<p>ghisa, bronzo, alluminio, pezzi fucinati e laminati. Materiale ferroviario: autovetture rapide, <i>littorine</i>, autobus su rotaie, locomotori, vagoni lusso di qualsiasi tipo, vagoni viaggiatori di ogni classe, vagoni postali, carri bagaglio e trasporto merci. Aeroplani da turismo e militari, idrovolanti. Cuscinetti a sfere ed a rulli. Lubrificanti.</p>
---	---

Figura 47: Concessionari FIAT nelle colonie italiane

150 S. Maggi, *op. cit.*, pp. 217-225

Durante il periodo di costruzione delle strade, la ferrovia eritrea e la teleferica vennero utilizzate per trasportare i materiali da Massaua all'altopiano. A questo scopo il numero dei rotabili venne notevolmente incrementato: si fecero arrivare dall'Italia 32 locomotive, 383 carri, cinque bagagliai, due automotrici-carro attrezzi, quattro carrelli a motore e nove automotrici termiche dette littorine.

Dopo la costruzione dell'Impero, il traffico sulla Massaua-Agordat-Biscia prese un ritmo intenso: durante l'anno 1937 furono trasportati 451.600 passeggeri, che salirono a 534.200 nel 1938. Le merci superarono le 164.600 tonnellate nel 1937, per poi scendere a 111.200 nell'anno successivo, dato che con l'apertura di nuove strade e la crescita delle quantità di camion, la ferrovia subì la concorrenza degli autotrasporti anche sulla direttrice principale dal Mar Rosso ad Asmara. Inoltre una parte del trasporto merci fu affidata alla teleferica, sulla quale viaggiarono 17.400 tonnellate nel 1937 e 50.700 nel 1938. Ciò nonostante nello stesso anno 1938 si registrarono nell'esercizio ferroviario oltre 20 milioni e mezzo di entrate contro 13 milioni di spese.

Nella rete ferroviaria della Somalia non furono attuati particolari miglioramenti dopo aver fondato l'Impero, tutto si limitò alla manutenzione delle opere e del materiale rotabile. La linea registrò una costante crescita del traffico viaggiatori, accompagnata però da una diminuzione del trasporto merci, poiché il treno era stato ormai surclassato dagli autocarri. Come la ferrovia dell'Eritrea, anche quella della Somalia mantenne comunque un certo attivo: nell'esercizio 1934-35 si registrò un guadagno di 1.855.000 lire, che salì, in seguito alle operazioni belliche, a 4.580.000 lire nel 1935-36 e a 7.734.000 nel 1936-37.

I problemi maggiori per le linee in esercizio erano legati alla questione della Gibuti-Addis Abeba, che non poté essere gestita direttamente, a causa della sua appartenenza ad una società privata a capitale in maggioranza francese. Nei primi tempi si verificarono parecchie divergenze con la società stessa, sia per le tariffe ritenute troppo elevate, sia per la richiesta di cessione all'Italia delle azioni già in possesso dell'Imperatore.

Nell'agosto 1936 fu raggiunto un accordo provvisorio tra i dirigenti della *Compagnie du Chemin de Fer Franco-Ethiopien* e le autorità italiane, basato sulla diminuzione degli alti prezzi per merci e passeggeri.

Alla milizia ferroviaria e alle truppe dislocate in appositi presidi o sui treni armati lungo la linea, venne attribuito il servizio di vigilanza dell'infrastruttura e del materiale rotabile, reso necessario, nei primi tempi suc-

cessivi alla conquista, dalla minaccia di attacchi e di atti di sabotaggio delle bande abissine. Furono istituiti posti di guardia a tutti i ponti nelle zone dove imperversava la guerriglia.

Le linee dell’Africa Orientale Italiana, caratterizzate tra l’altro da uno scartamento diverso che ne pregiudicava l’integrazione, rimasero decisamente periferiche e marginali nel sistema dei trasporti dell’Impero. La scelta stradale sacrificò non solo il loro potenziamento, ma anche tutti quei progetti ferroviari che una schiera non esigua di esperti proponeva con scopi sia strategici che economici.

La realizzazione di un’adeguata rete di strade ferrate, pur necessitando di un forte investimento in partenza, avrebbe consentito alla lunga di rendere meno costoso il sistema complessivo dei trasporti. Il dibattito per risolvere il problema ferroviario dell’Impero, cominciato nella fase iniziale nonostante la decisione di Mussolini che aveva ordinato subito dopo la conquista la costruzione di camionabili, continuò per tutti i cinque anni di presenza italiana in Etiopia e fu assai vivace. I pareri degli esperti, tuttavia, risultarono spesso divergenti riguardo ai tracciati e allo scartamento delle linee ipotizzate; inoltre nella maggior parte dei casi i percorsi furono soltanto segnati sulle carte, senza alcun riscontro sul terreno.

Nonostante le numerose discussioni, si affermò comunque l’idea che fosse necessario rimandare la costruzione di strade ferrate a quando la rete automobilistica fosse giudicata insufficiente alle esigenze economiche dell’Etiopia.¹⁵¹

151 S. Maggi, *op. cit.*, pp. 238-245

Conclusioni

Il periodo tra le due guerre mondiali del novecento è assai complesso, preda come fu di profonde contraddizioni, di insanabili contrasti ideologici, di desideri profondi di rivalsa, difficilmente controllabili e tali da non essere gestibili dalla neonata, ma fragile Società delle Nazioni.

I trattati di Versailles e poi di seguito di Locarno, di Kellog per il disarmo, nonché il famoso Patto a Quattro, tra Italia, Germania, Inghilterra e Francia, propugnato e sostenuto da Mussolini stesso, furono ben presto disattesi.

Forti esigenze di autoaffermazione interna e brama di potenza dettero spesso vita ad una politica in senso espansionistico, destinata a provocare tragedie di inaudita portata.

La crisi economica mondiale contribuì a favorire negli stati notevoli e forti mutamenti, aprendo la strada alle correnti di destra e al nazionalismo più spinto come avvenne in Germania, o ad un allontanamento progressivo dalle democrazie occidentali, come avvenne in Italia.

L'allineamento dell'Italia fascista alla Germania nazionalista era nella logica stessa delle cose. Fu la campagna di Etiopia ad affrettarne l'evento e la guerra di Spagna fece il resto, fino al crollo di ogni velleità espansionistica e alla disfatta di ambedue.

La tragedia della seconda guerra mondiale generò la distruzione dell'Italia, la perdita di tutte le colonie italiane e una tremenda delusione, tanto che le istituzioni, i dirigenti politici, l'opinione pubblica, tutti gli italiani sembrarono ansiosi di scrollarsi di dosso anche il ricordo di chi portava la responsabilità storica di quel conflitto.

Tuttavia innegabile è l'importanza che ebbero le infrastrutture create dal Fascismo nelle zone di conquista, quali le ferrovie, senza contare strade, scuole, ospedali. Esse significarono una risorsa e una modernizzazione del territorio e di esse poterono godere le popolazioni autoctone. Il prezzo da pagare fu la libertà, ma con il ritorno all'indipendenza esse continuarono ad avvalersi di quei benefici, anche se occorreva risanare le ferite dell'umiliazione e della violenza.

Oggi dato che i ponti, le gallerie, i terrapieni sono rimasti intatti nel corso degli anni, le vecchie strade ferrate costruite dagli italiani sono ancora utilizzate, dopo opportuni interventi, a beneficio di tutti.

Fonti e bibliografia

1. Fonti Edite

- Ministero degli Affari Esteri, *I DOCUMENTI DIPLOMATICI ITALIANI*, Sesta Serie (1918-1922), volumi: I
- Ministero degli Affari Esteri, *I DOCUMENTI DIPLOMATICI ITALIANI*, Settima Serie (1922-1935), volumi: I, III, VIII, IX, XVI
- Ministero degli Affari Esteri, *I DOCUMENTI DIPLOMATICI ITALIANI*, Ottava Serie (1935-1939), volumi: I, II
- Ministero degli Affari Esteri, *L'Italia in Africa (serie storica)-La politica Coloniale dell'Italia negli atti, documenti e discussioni parlamentari*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1935
- Reale Accademia Nazionale dei Lincei, *Dal Regno All'Impero 17 Marzo 1861-9 Maggio 1936*, Roma, Tipografia della R.A. dei Lincei, 1937
- Ministero degli Affari Esteri, *L'Italia in Africa (serie storico militare), L'Opera dell'Aeronautica, Eritrea-Somalia-Etiopia*, volume terzo, tomo secondo, Istituto Poligrafico dello Stato, 1965

2. Diari e Memorie

- De Vecchi Cesare M., *Orizzonti d'Impero. Cinque anni in Somalia*, Milano, Mondadori, 1935
- Festa N.C., *La Nazione Guerriera (Esercito, Milizia, Partito)*, Roma 1935
- Lessona Silvio, *L'Incidente di Ual-Ual e la sua risoluzione*, resoconto stenografico di una conferenza tenuta a Roma ed a Firenze nell'anno 1935
- Badoglio Pietro, *La guerra d'Etiopia*, Milano, Mondadori, 1936
- Mori Attilio, *Etiopia, Eritrea, Somalia, prima dell'avvento dell'Impero*, Milano, Vallardi, 1936
- Starace Achille, *La marcia su Gondar*, Milano, Mondadori, 1936
- Armellini Gen. Quirino, *Con Badoglio in Etiopia*, Milano, A. Modadori, 1937
- Dall'Ora Fidenzio, *Intendenza in A. O.*, Roma, Istituto Nazionale Fascista di Cultura, 1937
- Pistolese Gennaro, *L'economia dell'Impero*, Roma, Unione Editoriale d'Italia, 1937

- Fossa Davide, *Lavoro italiano nell'impero*, Milano, Mondadori, 1938
- Mussolini Benito, *Opera Omnia*, Firenze, La Fenice, 1964

Monografie

- Godfernaux R., *Les Chemins de fer Coloniaux*, Paris, Dunod et Pinat Editeurs, 1911
- Crispo Antonio, *Le Ferrovie italiane. Storia politica ed economica*, Milano, A. Giuffrè, 1940
- Astuto Riccardo, *Il problema ferroviario dell'Africa*, Varese-Milano, ISPI, 1943
- Mack Smith Denis, *Storia D'Italia*, Bari, Laterza, 1960
- Caffo A., *Il Genio militare nella campagna in Africa Orientale, Scacchiere nord*, Roma, Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio, 1963
- Catalano Franco, *L'Economia italiana di guerra 1935-1936*, Milano, Istituto Nazionale per la Storia del Movimento di Liberazione, 1969
- Baer George W., *La guerra italo-etiopica e la crisi dell'equilibrio europeo*, Bari, Laterza, 1970
- Rochat Giorgio, *Militari e politici nella preparazione della campagna d'Etiopia*, Milano, Franco Angeli Editore, 1971
- Diggins John P., *L'America. Mussolini ed il Fascismo*, Roma-Bari, Laterza, 1972
- De Felice Renzo, *Mussolini il duce- Gli anni del consenso 1929-1936*, Torino, Einaudi, 1974
- De Felice Renzo, *Mussolini il duce- Lo stato totalitario 1936-1940*, Torino, Einaudi, 1974
- Gatti Giorgio, *Le ferrovie coloniali italiane*, Roma, Edizioni G.R.A.F., 1975
- Lacche Camillo, *Le Ferrovie da Giolitti a Mussolini*, Viterbo, Editore Agnesotti, 1980
- Milza Pierre, Berstein Serge, *Storia del Fascismo-Da Piazza San Sepolcro a piazzale Loreto*, Milano, Bur, 1982
- Del Boca Angelo, *Gli italiani in Africa Orientale - Dall'Unità alla marcia su Roma*, Roma-Bari, Laterza, 1986
- Del Boca Angelo, *Gli italiani in Africa Orientale- La conquista dell'impero*, Roma-Bari, Laterza, 1986
- Del Boca Angelo, *Gli italiani in Africa Orientale-La caduta dell'impero*, Roma-Bari, Laterza, 1986
- Clarenz B.-Kenneth E., *Railway Imperialism*, London, Greenwood

- Press, 1991
- Del Boca Angelo, (a cura di), *Le guerre coloniali del fascismo*, Roma-Bari, Laterza, 1991
 - Mack Smith Denis, *Le guerre del duce*, Trento, Oscar Mondatori, 1993
 - Maggi Stefano, *Le Ferrovie nell'Africa Italiana: Aspetti economici, sociali e strategici*, Working Paper n. 18 Dipartimento di Scienze Storiche, Università di Siena, 1995
 - Del Boca Angelo, *I gas di Mussolini*, Roma, Editori Riuniti, 1996
 - Maggi Stefano, *Colonialismo e comunicazioni-le strade ferrate nell'Africa italiana (1887-1943)*, Napoli, ESI, 1996
 - Del Boca Angelo (a cura di), *Adua. Le ragioni di una sconfitta*, Bari, Laterza, 1998
 - Collotti Enzo, *Fascismo e politica di potenza 1922-1939*, Milano, La Nuova Italia, 2000
 - Rossi Ernesto, *Il manganello e l'aspersorio-La collusione fra il Vaticano ed il regime fascista nel Ventennio*, Milano, Kaos, 2000
 - Giuntini Andrea, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia tra 800 e 900*, Milano, Franco Angeli, 2001
 - Del Boca Angelo, Nicola Labanca, *L'impero africano del fascismo*, Roma, Editori Riuniti- Istituto Luce, 2002
 - Labanca Nicola, *Oltremare-storia dell'espansione coloniale italiana*, Bologna, Il Mulino, 2002
 - Maggi Stefano, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003
 - Brendon Piers, *Gli anni 30-Il decennio che sconvolse il mondo*, Roma, Carocci, 2005
 - Del Boca Angelo, *Italiani brava gente?*, Vicenza, Neri Pozza, 2005
 - Labanca Nicola, *Una guerra per l'impero-memorie della campagna d'Etiopia*, Bologna, Il Mulino, 2005
 - Quirico Domenico, *Adua-La battaglia che cambiò la storia d'Italia*, Trento, Oscar Mondatori, 2005
 - Rochat Giorgio, *Le guerre italiane 1935-1943-Dall'impero d'Etiopia alla disfatta*, Torino, Einaudi, 2005
 - Secciani Alessandro, *L'Impero, le Colonie italiane in Africa*, Novara, Editoriale Nuova, 2005

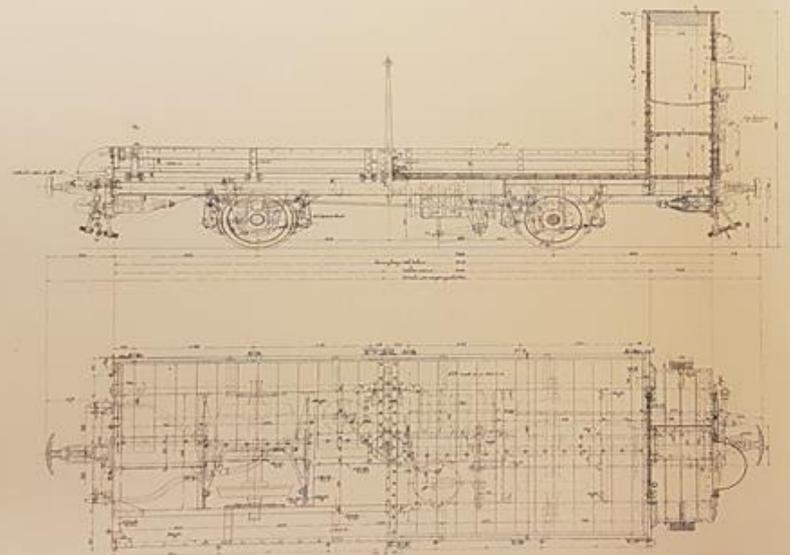
FERROVIE
DELLA
COLONIA ERITREA

Carri scoperti con sponde mo

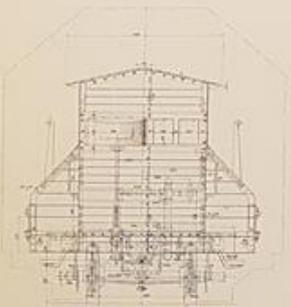
(per ferrovia a scartamento ridotto di 900 mm)

Serie Q^r

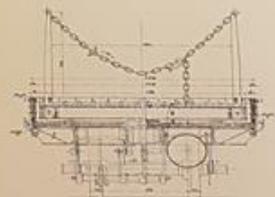
Scala 1:20



Tutti i progressi tecnologici nei trasporti e nelle comunicazioni dovuti alla rivoluzione industriale, dal telegrafo al telefono, dal piroscifo al treno e agli autoveicoli, vennero utilizzati dagli europei per assicurarsi il controllo dei propri territori in Africa. Dalla seconda metà dell'Ottocento in poi e, successivamente, furono soprattutto le ferrovie di penetrazione dai porti verso l'interno a costituire il più impegnativo investimento in Africa da parte delle potenze coloniali.



Telaio mobile R. 2000
 Partenze (anno 20)
 Superficie utile del percorso (m. 11,00)
 Assi montati a tipo 1911
 Rotelle a tipo 2000
 Molla di sospensione a tipo speciale
 Molla per il respingimento a 20° del
 Molla per la trazione a 20° del
 Proprietario (tipo) a tipo speciale
 Proprietario (tipo) a tipo speciale
 Carrozzeria (tipo) a tipo speciale
 Carrozzeria (tipo) a tipo speciale
 Freni a ruote motrici a tipo speciale
 Freni a ruote motrici a tipo speciale
 Freni a ruote motrici a tipo speciale



N° DI SERVIZIO	QUANTITÀ	ANNO DI COSTRUZIONE	CONSTRUTTORI
1000 a 1009	10	1912	Officina di Torino-Riva
1010 a 1011	2	1913	Off. Mec. Savigliano

Andrea Buzzini, si è laureato presso l'Università Carlo Bo di Urbino con tesi di ricerca sulle Ferrovie dello Stato, successivamente specializzato con Master Universitari in: Trasporti e Infomobilità, Sicurezza sul Lavoro, diritto e Gestione dell'Ambiente.

Assunto nel 1997 con la qualifica di operaio da Ferrovie dello Stato presso le Officine Grandi Riparazioni, successivamente ha prestato servizio nei settori di Manutenzione della Linea in Rete Ferroviaria Italiana, dove attualmente come RSPP si occupa di Sicurezza sul Lavoro.



Una selezione dei volumi della collana
delle *Edizioni dell'Assemblea* è scaricabile dal sito

www.consiglio.regione.toscana.it/edizioni

Ultimi volumi pubblicati:

Argante Ciocci

Ritratto di Luca Pacioli

Roberto Manera

Madonna di Montenero - Patrona della Toscana

Laura Antonelli, Andrea Giaconi

Una famiglia in lotta. I Martini tra fine Ottocento,
Grande Guerra, Resistenza e Deportazione

Luca Grisolini

Vallucciole, 13 Aprile 1944

Caterina Testi (a cura di)

Eroi nella Grande Guerra

Silvia Selleri, Marco Fontani (a cura di)

A cent'anni dalla scomparsa di Ugo Schiff

Giulia Coco, Francesca Fiorelli Malesci (a cura di)

Firenze in salotto

Intrecci culturali dai riti aristocratici del Settecento

ai luoghi della sociabilità moderna

Cristina Frulli, Francesca Petrucci (a cura di)

L'Accademia di Belle Arti di Firenze

negli anni di Firenze capitale 1865 - 1870

