

16 settembre 1943

# Il bombardamento tedesco su Portoferraio

di Ruggero Elia Felli

Viterbo, aeroporto "Tommaso Fabbri" (Flugplatz 251), 16 settembre 1943: i piloti del I./KG 30, dopo aver ricevuto le informazioni sulla missione, si dirigono verso i velivoli che sono stati appena riforniti di carburante, bombe e nastri per le mitragliatrici. C'è ancora qualche grossa buca provocata dal pesante bombardamento subito il 5 settembre ad opera dei B-17 del 5th Bomb Wing (15th Air Force). Gli equipaggi

prendono posto sugli Junkers 88; ultimati i controlli, avviano i potenti motori Jumo 211. Gli specialisti rimuovono i tacchi dalle ruote, un colpo di manetta e gli apparecchi lasciano i muri paraschegge situati nelle aree di decentramento. I velivoli si allineano in pista, manetta avanti, ultimi controlli agli strumenti, freni rilasciati. I motori ruggiscono a piena potenza, velocità di rotazione, si tira il volantino e uno dopo l'altro i dieci Ju 88 prendono il volo. Sono da poco passate le 10:30, la formazione appena decollata dirige verso la linea di costa. Una volta raggiunto il traverso del promontorio dell'Argentario, la sagoma dell'Elba appare all'orizzonte, la formazione vira a destra. I messaggi radio sono ridotti al minimo, giusto qualche gesto con le mani. La formazione entra sull'isola da



*Uno Junker Ju 88 parcheggiato nell'area di decentramento di un non meglio precisato aeroporto italiano nel 1941. Dal codice sulla fusoliera 4D+?? si evince che il velivolo appartiene al Kampfgeschwader 30.*

*Putroppo le ultime due lettere sono coperte dallo stabilizzatore del piano di coda e quindi non si possono avere più dettagli sul velivolo. Sotto la fusoliera, pronta per essere agganciata, una bomba tipo SC 1000 "Herrmann" da 1000 Kg nella tipica colorazione grigio chiara. (Collezione R.E.Felli).*

Capoliveri; la maglia d'avvistamento italiana, posta a protezione dell'Elba, praticamente non esiste più. Questo contribuisce in maniera pesante sul bilancio delle vittime perché la popolazione elbana non riesce a ricoverarsi in tempo nei rifugi. La sirena di allarme, ubicata sugli stabilimenti dell'ILVA, suona quando ormai le prime bombe iniziano a cadere. Molti vengono uccisi a pochi passi dalla salvezza, lo spostamento d'aria causato dallo scoppio delle bombe li spazza via come fossero polvere. Delle quattro batterie contraeree della Regia Marina, poste a difesa del cielo di Portoferraio, praticamente solo la E 132 delle Grotte apre il fuoco, quando i primi aerei sono già sulla città. La risposta degli attaccanti non tarda ad arrivare, uno dei quattro pezzi da 76/40 viene colpito, si contano 7 morti e 8 feriti tra i marinai della batteria. Le sezioni della batteria da 20/65 di Monte Consumella, Tre Acque, S. Lucia, Monte Moncione, le mitragliere Oerlikon da 20 mm dell'incrociatore ausiliario *Filippo Grimani* e presumibilmente anche quelle della Regia Marina sul Forte Falcone con le loro scariche concorrono al fuoco di sbarramento. Gli aerei seguono una direttrice d'attacco ben precisa: Le Grotte - Comando Marina - Comando DICAT, colpendo tutto quello che c'è nel mezzo. Terminata l'azione di bombardamento, la formazione vira verso est e sgancia alcune bombe su Cavo<sup>1</sup>. I danni in città sono notevoli, la punta del Molo Elba viene danneggiata, il palazzo sede della Cassa di Risparmio di Firenze è distrutto. Le bombe cadono su Piazza Cavour, viene colpito l'edificio all'angolo tra la piazza e Via Curtatone.

Lo spostamento d'aria dovuto al crollo del Cinema Astra fa saltare le porte del Palazzo dei Merli. Vengono danneggiati anche il Municipio e gli edifici contigui, il liceo Foresi, l'ospedale civile e il palazzo prospiciente. In via dell'Oro una bomba SC 1000 "Herrmann" (*Sprengbombe Cylindrisch* - bomba detonante cilindrica) da



*Personale della Luftwaffe posa intorno ad una bomba SC 1000 "Herrmann". Notare tra le pinne, una delle quattro strisce gialle longitudinali, che stava ad indicare che la bomba era da demolizione con fattore di riempimento di esplosivo dell'ordine del 50%. Sulla sinistra, una SC 250 e una SC 500 nella consueta colorazione verde oliva, con le consuete bande gialle sulla coda. (Collezione R.E.Felli).*

1000 Kg, sfonda il tetto di un'abitazione e si adagia su un letto senza esplodere. Lo scoppio di altri ordigni caduti vicino al Comando DICAT danneggia un palazzo e il camminamento sotto Forte Falcone. Il bilancio delle vittime è terribile. Incrociando i dati dei registri conservati presso il Comune di Portoferraio - Ufficio Servizi Demografici, con una lettera del novembre 1943 indirizzata alla R. Prefettura di Livorno, i caduti, compresi quelli deceduti nel mese di ottobre per le ferite riportate nel bombardamento, furono 47. Numerosi i feriti, molti dei quali riportano traumi permanenti. Il bombardamento del 16 settembre 1943 non fu né l'unico né il più cruento ma, senza dubbio, il primo che, causando delle vittime tra la popolazione civile, portò, di fatto, l'orrore della guerra all'Elba. Infatti, a parte il bombardamento notturno del 16 giugno 1940 con bombe al magnesio e manifestini, che non ebbe alcuna conseguenza<sup>2</sup>, e quello avvenuto la notte tra il 22 e 23 luglio nelle acque prospicienti la costa ovest dell'isola ad opera dei Wellington del 458 Squadron della RAAF<sup>3</sup>, fino a quel momento l'isola, pur essendo stata considerata "zona di guerra", aveva vissuto in un clima di relativa tranquillità. Dal 15 gennaio 1944 al 19 giugno 1944 l'Elba subì circa ventisette tra bombardamenti e mitragliamenti da parte di Americani, Inglesi e Francesi, alcuni anche con più sortite giornaliere. Il numero è stato determinato incrociando una relazione dell'Ufficio Polizia Comunale di Portoferraio del 6 ottobre 1963, l'articolo di Danila Pagnini tratto da "lo scoglio" e i diari dei reparti Alleati coinvolti in queste operazioni. Considerato che in un documento datato 4 aprile 1944, indirizzato al Presidente del Comitato Provinciale di P.A.A. (Protezione Anti Aerea), il numero dei civili deceduti a causa dei bombardamenti alleati nel trimestre gennaio - marzo 1944 fu di 51 persone, ipotizzando che altrettanti furono quelli nel trimestre aprile - giugno 1944, ecco che si arriva ai circa 150 caduti. Questo numero trova riscontro nel documento ufficiale con cui il 2 gennaio 1962, con Decreto del Presidente della Repubblica del 31 dicembre 1961, a Portoferraio venne concessa la medaglia di bronzo al valor civile relativa al periodo 1940 - 1945 per le seguenti motivazioni:

## Il bombardamento tedesco su Portoferraio

Sopportava con fermo animo numerosi e violenti bombardamenti, che causavano ingenti danni materiali e la perdita di centocinquanta vite umane.

Tra i numerosi bombardamenti subiti dalla popolazione dell'Elba, perché proprio quello del 16 settembre 1943? Presto detto, perché, nonostante fosse un avvenimento così drammatico, se ne è sempre saputo pochissimo, o meglio ci si è sempre limitati a riproporre la solita versione dei fatti, i famosi “Stuka”, apparsi dal nulla, che si scagliarono sulla città. Le informazioni da cui partire, per cercare di approfondire quanto accaduto, erano davvero poche. Gli unici due elementi certi, o così almeno sembrava, erano la data e il tipo di aereo impiegato. Il primo passo è stato quello di cercare quali reparti della Luftwaffe, schierati sugli aeroporti italiani nel settembre 1943, avessero in dotazione gli Ju 87 “Stuka”. La risposta a questa domanda fu alquanto inaspettata: nessuno! Gli unici “Stuka” presenti nella Penisola, erano quelli dei reparti da *bombardamento a tuffo* della Regia Aeronautica. Di questi, gli unici che per vicinanza geografica potevano raggiungere l'Elba, erano quelli del 121° Gruppo Tuffatori, schierati sul campo di Chilivani, in Sardegna<sup>4</sup>. Ma gli eventi occorsi a questo reparto dopo l'armistizio, avevano di fatto escluso ogni suo possibile coinvolgimento. Infatti, cinque dei sette velivoli appartenenti al gruppo, furono resi inutilizzabili l'11 settembre per ordine del comandante, cap. Zanasso<sup>5</sup>. Gli altri due velivoli superstiti decollarono, sempre nella giornata dell'11, facendo rotta sulla Corsica, con destinazione finale l'aeroporto di Siena - Ampugnano<sup>6</sup>. A questo punto bisognava tentare un'altra strada, ovvero cercare se nei diari dei reparti da bombardamento tedeschi presenti in Italia nel settembre del 1943 c'era qualche riferimento all'azione sull'Elba. Purtroppo la ricerca presso il Bundesarchiv di Friburgo si rivelò da subito estremamente complicata, perché la maggior parte dei documenti relativi alla Luftwaffe erano stati distrutti e pertanto i pochi diari disponibili erano incompleti o relativi a periodi antecedenti ai fatti. Una via alternativa, ovvero quella di cercare in Germania dei reduci che avessero partecipato a questa missione nel lontano 1943 attraverso il “Fliegerblatt”, il periodico del personale della Luftwaffe, non diede il risultato sperato. Stesso risultato negativo l'ipotesi che colpi sparati dalla nostra contraerea fossero andati a segno, provocando danni ai velivoli, oppure feriti o caduti tra gli aviatori tedeschi. La consultazione del Gen. Qu. (6. Abt)/Gest. d. Lw. Verlustmeldungen der fliegende Verbände, ovvero l'elenco delle perdite della Luftwaffe, non aveva avuto alcun riscontro. Quella di un altro fondo archivistico del Bundesarchiv, che conteneva i rapporti giornalieri di tutte le operazioni aeree tedesche nel Mediterraneo RL 2 II/966, “Einsatzraum Mittelmeer – Atlantik: - Lageberichte Bereich Luftfl. 2 und Luftflottenkdo. Süd/Südost, 29.8.1943-27.9.1943”, diede risultati migliori. Tra i tanti resoconti giornalieri sulla situazione italiana, il nr. 159 del 17/9/43 trasmesso alle 10:30 riportava chiaramente in tedesco il termine ELBA.

Lfd. Nr. des Feindfluges	Wertung als Feindflug	Baumuster	Tag	von bis	Zeit über Feind bzw. Feindgebiet	FLUGWEG	Eindringtiefe km.	Feindberührung (Jagd - und Flak)	ERGEBNIS DES FLUGES (z. B. Abschüsse, Artilleriebeschüsse, Aufklärung, Bombenwurf unter Angabe von Angriffshöhe, Wertart, Zahl der Anflüge, ob Luftbildbestätigung des Erfolges usw.)	Bestätigung durch Dienststelle und Augenzeugen
18.	024	Tu 88	10.9.43	03:29 06:25	2.56	Viterbo - Kafay Neapel	320	Flak		Bestätigt durch
19.	1	1	10.9.	21:25 00:30	3.05	Viterbo - Golf v. Salerno	320	1	3000 BRT Handelsschiff beschädigt 3. Nachtbomber-Feuerbords	K.S. 30124. Nr. 303/1
20.	1	1	11.9.	05:35 06:45	3.10	Viterbo - Golf v. Salerno	320	1		
21.	1	1	13.9.	19:25 12:04	2.39	Viterbo - Salerno	320	1		
22.	1	1	16.9.	10:36 12:00	0.10	Viterbo - Cava	50	1		
23.	1	1	16.9.	21:07 23:35	2.48	Viterbo - Golf v. Salerno	320	1		Lfd. Nummer von 1-24 Auszug aus dem Feindflugbuch K.S. 30
24.	1	1	17.9.	03:37 06:39	3.01	Viterbo - Golf v. Salerno	320	1		Off. u. Staffelführer

Estratto del Leistungsbuch di Günther Jahr, pilota del I gruppo del Kampfgeschwader 30.

Tra i vari dati sul volo interessante notare che nella colonna “Feindberührung” (contatti con il nemico) è segnato “Flak” (contraerea), questo conferma che ci fu una reazione da parte delle batterie contraeree italiane. (cortesia Andrew Arthy via R.E.Felli).

## Il bombardamento tedesco su Portoferraio

Il messaggio era il seguente:  
 "KAMPFFLIEGERFUEHRE  
 R L F L 2

(VORAUSMELDUNG): 10  
 FLZGE. ANGR. ELBA  
 UEBER ZIEL 10 FLZGE.  
 KEINE VERLUSTE, ANGR.  
 ERFOLG SEHR GUT.-

"Comando delle Forze da  
 Bombardamento della 2"  
 Flotta Aerea (Notifica  
 preventiva): 10 aerei hanno  
 attaccato l'Elba.  
 Sull'obbiettivo 10 aerei.  
 Nessuna perdita. L'attacco è  
 stato un successo. Ottimo  
 lavoro". A prima vista questa  
 misera riga di testo potrebbe  
 sembrare di scarso interesse,  
 in realtà leggendola con

attenzione saltano fuori due dettagli estremamente preziosi. Il primo è che gli aerei impiegati appartenevano al Kampffliegerfuhrer della Luftflotte 2. Da questo reparto dipendevano quattro stormi da bombardamento, il KG 1, il KG 6, il KG 30, il KG 76 e il KG 26, più alcuni gruppi tra cui il III./KG 100, il II./KG 77, il II./LG 1 e il

Tag	Zielort	Beladung	Art. Erfolg	Abwehr	Sonstiges
9. 9.	Lufthafenflotte vor Salerno	3 x SC 500 Trialen	Kampfflieger H. P. 5000 BRT	Abwehrflotte in Angriffsgang	
9. 9.	"	"	minst. best.	"	
11. 9.	"	"	Abwehrflotte	"	
11. 9.	"	"	minst. best.	"	
13. 9.	"	2 x BH 1000	Kampfflieger H. P. 5000 BRT	"	
13. 9.	Flankenangriff auf Salerno	2 x AB 500	Kampfflieger	"	
16. 9.	Kampfflieger auf ELBA	2 x SC 1000	Kampfflieger	Abwehrflotte	
17. 9.	Lufthafenflotte vor Salerno	3 x SC 500 Trialen	Abwehrflotte	Abwehrflotte in Angriffsgang	
17. 9.	"	"	Kampfflieger	"	
18. 9.	"	"	Kampfflieger	"	
19. 9.	Londan	1 x AB 1000 1 x AB 500 1 x AB 500	Kampfflieger	Abwehrflotte	
23. 5.	Portsmouth	2 x SC 1000	Kampfflieger	Abwehrflotte	

Estratto dal Flughbuch di un altro pilota del KG 30, l'Oberleutnant Hans Breithaupt. Nella colonna "Beladung" (carico) si legge che il velivolo era armato con due bombe SC 1000. (cortesia Andreas Zapf via R.E.Felli).



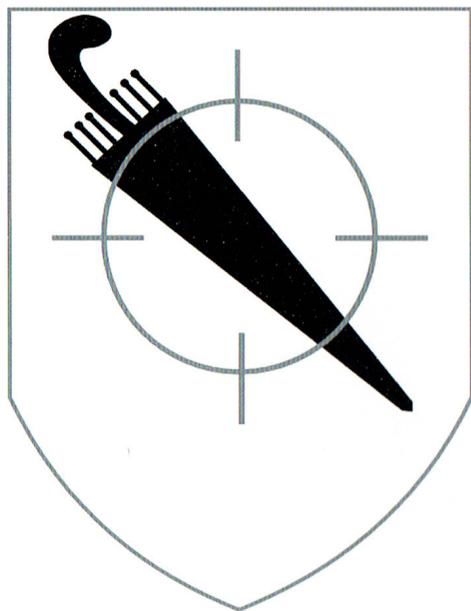
Stemmi del Kampfgeschwader 30 "Adler", l'aquila in picchiata tra le due bande colorate rossa e gialla.

Ogni Geschwader (stormo) era costituito normalmente da 3 Gruppen (gruppi), ciascuno con 3 Staffel (Squadriglie). (disegno vettoriale di R.E.Felli)

III./KG 54, tutti operanti nel bacino del mediterraneo centrale. A questo punto bisognava soltanto scremare dall'elenco quanti più reparti possibili e concentrare sui restanti le ricerche. E qui entra in gioco il secondo dettaglio, cioè il numero di apparecchi che parteciparono all'azione: dieci. L'importanza di questo dato è dovuta al fatto che i tedeschi da luglio a settembre del 1943 avevano perso parecchi velivoli e quindi non erano molti i reparti che potevano permettersi di impiegare dieci aerei in una missione, soprattutto in un momento così difficile, in cui tutti gli sforzi erano focalizzati nel contrastare lo sbarco alleato a Salerno (*Operazione Avalanche*) e più in generale l'avanzata degli angloamericani nell'Italia meridionale. Non esistendo i diari di questi due stormi, per avere qualche informazione sul numero di velivoli disponibili, bisognava ricorrere ad una strada alternativa. Una possibilità era quella di vagliare i messaggi intercettati dallo "Y" Service inglese, ovvero il reparto addetto alla raccolta di informazioni, mediante l'intercettazione dei messaggi radio tedeschi, decrittati attraverso il sistema "ULTRA". In questo modo c'era anche la remota possibilità che, all'interno di questi messaggi, fosse contenuto qualche riferimento proprio sull'azione di Portoferraio. Escludendo i reparti che geograficamente si trovavano troppo lontani dall'Elba (Foggia e Istres), dall'analisi degli stati di efficienza dei velivoli, i principali sospettati si riducevano a due stormi il Kampfgeschwader 30 a Viterbo (su *Stab*, I./KG30 e III./KG30) e il Kampfgeschwader 1 ad Airasca (TO) su *Stab*,

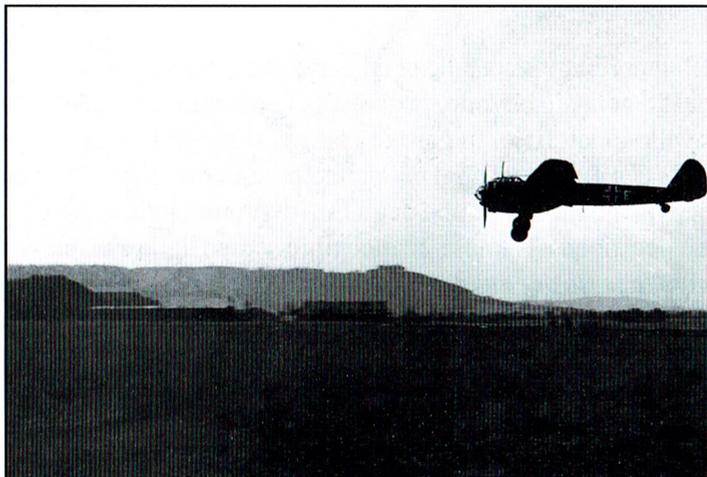
*I. e II./KG1.* Questi reparti infatti avevano un numero di velivoli tale consentire di impiegare dieci aerei in una missione. Inoltre in un messaggio inviato dallo *Stab* del *KG 1*, si faceva riferimento al fatto che presso tale reparto dovevano essere concentrati tutti gli Junkers 88 catturati alla Regia Aeronautica per essere impiegati nelle operazioni di disarmo dei reparti italiani. All'interno del fondo "ULTRA" risultano moltissime informazioni sul periodo compreso tra luglio e settembre 1943, ma sfortunatamente non c'è nessun elemento saliente che consenta di individuare il reparto di volo impiegato nell'azione contro Portoferraio. Tuttavia contestualmente all'evacuazione dei reparti tedeschi dalla Sardegna, l'11 settembre 1943 furono trasferiti in Corsica, sull'aeroporto di Ghisonaccia, i seguenti reparti: *4HI2* con 6 aerei (precedentemente dislocato a Ottana su Bf109), *III./JG77* con 12 aerei (precedentemente dislocato a Chilivani su Bf109) e il *II./Schl.G. 2* con 26 aerei (precedentemente dislocato a Ottana su Fw 190). Di questi, in particolare il II Gruppo dello *Schlachtgeschwader 2*, aveva in forza ben ventisei velivoli. E se fossero stati proprio i Fw 190 presenti in Corsica ad attaccare Portoferraio? Certo, teoricamente faceva parte del *Fliegerkorps II* e non del *Kampffliegerfuhrer LF 2*, però era un'ipotesi che meritava di essere approfondita, anche perché, essendo il Fw 190 un aereo monomotore, poteva essere facilmente confuso, da un occhio poco esperto, con uno "Stuka". Su "*Focke-Wulf Fw 190 in the Battle for Sicily*", un volume molto dettagliato, scritto a quattro mani da Andrew Arthy e Morten Jessen, che tratta dell'impiego dei Fw 190 in Sicilia e in Sardegna nell'estate del 1943, non esistono particolari riscontri e quindi l'ipotesi dell'attacco proveniente dalla Corsica andava scartata, ma proprio dal colloquio con uno degli autori, Andrew Arthy, è arrivata finalmente la prova mancante. Tra i suoi appunti vi è un documento fondamentale: il libretto di volo di un pilota tedesco. All'interno del *Leistungsbuch* del pilota tedesco *Günther Jahr*, in forza presso il *I./KG30* (Viterbo), era riportato: *16 settembre 1943, decollo 10:36 – atterraggio 12:00, Viterbo – Elba, dieci minuti sul territorio nemico, fuoco antiaereo.* Se esisteva un libretto di volo, c'era la remota possibilità che ne esistessero altri e dall'esperto di aviazione tedesca, nonché collezionista di libretti di volo, Andreas Zapf, è giunta la copia di un altro *Flugbuch*, quello dell'*Oberleutnant Hans Breithaupt*, nel quale era riportato: *16 settembre 1943, decollo 10:35 – atterraggio 11:54, bombardamento sull'Elba, carico bellico 2 X SC 1000.* Finalmente, dopo anni di ricerche, si poteva chiudere con l'elastico la cartella sul bombardamento di Portoferraio.

E' necessaria un'ultima precisazione. Dopo il bombardamento iniziarono a circolare una serie di voci sul colloquio del giorno precedente tra i parlamentari tedeschi e il Comando Italiano. Alcuni furieri della Segreteria Comando riferirono di aver origliato attraverso la porta che immetteva nell'attiguo ufficio del Comandante, sentendo ciò di cui si parlò nella riunione e che, a conclusione della conversazione, i tedeschi minacciarono per l'indomani giorno 16 alle ore 11,00 un bombardamento aereo su Portoferraio a scopo intimidatorio. Stranamente nessuno tra quelli che riportarono ciò, lo sentì dire con le proprie orecchie. Alcuni sostennero che il Comando Italiano, nonostante fosse informato dell'imminente attacco, tenne tutti all'oscuro e si spostò dalla caserma Vittorio Veneto a Villa Laghi la mattina del 16 settembre. Per chiarire questo punto è necessario fare un piccolo passo indietro. La sede del Comando era ancora a Portoferraio nella caserma Vittorio Veneto, dislocazione contrastante con ogni principio bellico, ma erano da tempo in atto i provvedimenti per il trasferimento a Villa Laghi, situata nel ridotto orientale. Il trasferimento, già predisposto dal predecessore del gen. Gilardi, il generale di divisione Arturo Torriano, non era ancora stato effettuato



*Stemmi del I gruppo del KG 30 (I./KG 30), il mirino sull'ombrello, fa chiaramente riferimento al primo ciclo operativo dei velivoli del reparto, durante le operazioni di bombardamento nel Canale della Manica. (disegno vettoriale di R.E.Felli)*

perché i locali erano occupati dal comando del battaglione di riserva, per il quale erano in via di ultimazione delle baracche in zona Ottone. Di questo si era parlato anche il 17 agosto 1943 in una riunione tenutasi a Volterra, durante la quale il comandante della V Armata gen. Mario Caracciolo di Feroletto manifestò con insistenza il suo disappunto al gen. De Vecchi, sostenendo che il Comando dell'Elba si dovesse allontanare al più presto dall'attuale sede di Portoferraio e occupare il comando tattico. Alla fine lo spostamento del comando avvenne il 14 settembre, addirittura il giorno prima del colloquio con i tedeschi. Il contenuto del colloquio tra il capitano tedesco e i rappresentanti del gen. Gilardi fino ad oggi era rimasto avvolto nel mistero. Presso il Bundesarchiv di Friburgo è conservata la relazione<sup>7</sup> redatta dal capitano Ludwig Wierss, il parlamentare inviato il 15 settembre per chiedere la resa. Senza entrare nei dettagli, per i quali sarebbe necessario un



*Uno Junkers Ju 88 prossimo all'atterraggio. Il manuale di volo riporta: "Peso massimo all'atterraggio 12.000Kg, peso normale 11.000 Kg. Attenzione ad atterrare solo senza bombe e con i serbatoi esterni vuoti". Questa nota potrebbe fornire una spiegazione sul perché fu bombardata anche Cavo, non avendo sganciato tutto il carico bellico su Portoferraio, gli aerei si "liberarono" del carico sul primo bersaglio che capitò a tiro.*  
(Collezione R.E.Felli)

altro articolo, riporto solo l'ultima frase: *"La mia impressione fu che la commissione italiana e con loro il gen. Gilardi rifiutarono la capitolazione soltanto con la speranza di ricevere aiuti immediati da parte degli inglesi e perciò con la speranza che in questo modo i tedeschi non avrebbero tentato di occupare l'isola. Inoltre sembrava che cercassero di continuare a vivere in pace e tranquillità come avevano fatto negli ultimi anni. La preoccupazione e la paura sulle misure che le truppe tedesche avrebbero potuto prendere, insieme al timore che l'Elba potesse diventare un campo di battaglia erano evidenti. Il giorno successivo bastò un leggero bombardamento per compromettere la resistenza. Il tanto atteso aiuto degli inglesi era venuto a mancare".* Come avrebbe potuto Wierss minacciare qualcosa di cui non era a conoscenza? Tuttavia, anche se l'azione di bombardamento non fu preannunciata, quanto meno ce ne era il sentore, tanto che la mattina del 14 venne inviato a Supermarina un radiomessaggio col seguente contenuto: *"Germanici chiedono inviare parlamentare forse per intimare la resa – Generale acconsente con intenzione rifiutare proposte ..... in seguito ci aspettiamo bombardamento aereo et tentativo sbarco alt".* L'appunto che si può muovere al gen. Gilardi, al suo Stato Maggiore e al Commissario Prefettizio Jacopo Broccardi è che, aspettandosi un bombardamento da un momento all'altro, in via precauzionale avrebbero dovuto essere più incisivi nell'evacuare i civili dal principale centro abitato dell'isola, agendo anche con la forza se necessario. Cosa sarebbe potuto accadere se l'azione tedesca non avesse avuto questo effetto devastante sul morale di soldati e civili? La guarnigione elbana sarebbe stata disposta a resistere ad oltranza come stava accadendo in Corsica? I tedeschi, in ripiegamento dalle isole tirreniche verso il continente, avrebbero speso risorse preziose per conquistare l'Elba, dovendo già fronteggiare gli alleati che avevano consolidato la testa di ponte a Salerno e stavano risalendo la Penisola? Ma questa è un'altra storia.

\* \* \* \* \*

1. Diario di guerra del tenente Giorgio Libotte e relazione del sottotenente Pietrantonio Loffredo.
2. U.S.M.M., Diario Storico Comando Zona M.M. Elba-Piombino, fondo D1, cartella 44, mese di giugno 1940, p.13.
3. National Archive, 458 Sqn. Operations Record Book .
4. Alessandro Ragatzu, Luftwaffe in Sardegna, p.175.
5. A. Ragtazu, op.cit, p.175.
6. Alessandro Dondoli, Le ali del Palio – L'aviazione a Siena 1929-1945, p.19.
7. BA-MA RH27-24-25a.