

10 settembre 1943

La Beffa di Procchio

di Gianpiero Vaccaro

In tempi recenti la cronaca giornalistica dalle varie zone di conflitto ha tristemente reso celebre al grande pubblico il termine “fuoco amico”, nell’accezione nostrana o nella accattivante versione anglosassone di “friendly Fire”.

Con i due termini s’intende un errore che coinvolge due o più unità militari di uno stesso esercito o coalizione in scontri armati, per errore di riconoscimento o valutazione, spesso con esiti drammatici.

Tali tragici errori non sono certo nuovi e fin dagli albori della storia si sono ripetuti ciclicamente in quasi tutti i conflitti: nessuno però aveva cognizione che un tale episodio, senza perdite immediate ma con notevoli conseguenze indirette, è avvenuto durante l’ultimo conflitto mondiale nelle acque antistanti la costa settentrionale elbana. Questo, avvenuto il 10 settembre 1943 e ribattezzato pomposamente “battaglia di Procchio”, ebbe come protagoniste alcune batterie di artiglieria dell’Elba ed una piccola formazione navale della Regia Marina proveniente dai porti della Liguria.

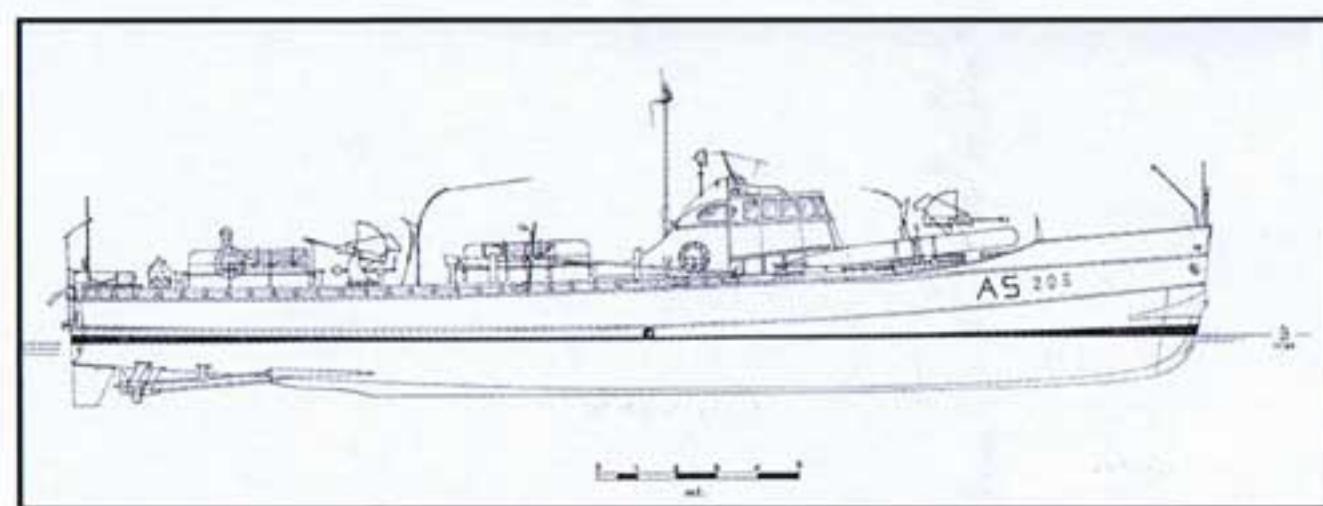
In breve: secondo concordi ricostruzioni ufficiali e testimonianze, all’alba del giorno 10 settembre una prima formazione navale tedesca, composta da un numero variabile da quattro a sei motozattere da sbarco cariche di truppe, si presentò di fronte al Golfo di Procchio tentando un colpo di mano contro l’Isola d’Elba. Una recente intervista ad un sergente livornese, riportata con enfasi da un quotidiano locale e successivamente ripresa integralmente da una recente pubblicazione istituzionale promossa dall’Istituto Storico della Resistenza in Toscana, porta addirittura ad un centinaio i mezzi da sbarco germanici presenti quella mattina (*Si veda l’articolo di Stefano Bramanti, Il Tirreno – Cronaca dell’Elba, 10 settembre 2006*). La pronta e spontanea reazione delle batterie costiere del Regio Esercito e della Regia Marina respinsero però al largo la minaccia, facendo fallire il tentativo germanico ed infliggendo forse qualche perdita al nemico senza peraltro alcun danno da parte italiana.. ma cosa è accaduto in realtà in quella mattina di fine estate di sessantasei anni fa?

Di seguito, con ordine, si presenteranno gli avveni-

menti ricostruiti, ora per ora, grazie ai documenti rintracciati negli archivi civili e militari, adeguatamente studiati e messi per la prima volta a confronto fra di loro.

Imperia – 9 settembre 1943

Primo pomeriggio. La situazione locale è caotica, i tedeschi stanno occupando l’intera Liguria e presto raggiungeranno la città. Su ordine del Comandante della Capitaneria, tenente colonnello di porto Piaggio, tutte le unità in grado di muovere devono salpare al più presto. Non importa per dove, nessuna indicazione precisa viene data alle imbarcazioni in partenza salvo un generico “a Sud di Livorno tutti i porti sono sicuri”. O almeno lo si spera! Quattro unità appartenenti alla 5° Squadriglia Vedette Antisom alle



Vedetta AS 1° e 2° Serie, 1942-43.

Disegno eseguito dal Comandante Erminio Bagnasco tratto dal volume “I Mas e le motosiluranti italiane”, 2° Edizione, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1969

15.30 circa mollano gli ormeggi. Le unità sono le vedette AS 208, 214, 219 e 220 agli ordini del tenente di vascello Ludovico Motta, imbarcato sulla 214. Alcune di esse sono in precario stato di efficienza, in condizioni normali non avrebbero di certo affrontato un viaggio così pieno di imprevisti. L’idea di finire prigionieri degli ex camerati germanici sprona comunque tutti a partire.

Le vedette escono dal porto appena in tempo, in rada incrociano infatti alcune motozattere tedesche su rotta opposta: i marinai si preparano allo scontro ma non accade alcun incidente, le unità italiane possono allontanarsi indisturbate.

La 5° Squadriglia punta su Portoferraio: una volta giunti all’Elba si spera di poter riparare in qualche

modo le avarie, fare rifornimento e magari avere nuovi e più precisi ordini.

La fortuna inizialmente sembra assistere le quattro vedette. La piccola formazione transita col favore del buio, a velocità ridotta per le continue noie ai motori e per risparmiare prezioso carburante, nel tratto più pericoloso del viaggio, le acque antistanti Livorno e la Gorgona.

Poche ore prima, nello stesso tratto di mare, i tedeschi con mezzi veloci e ben armati avevano colto numerosi successi ai danni di naviglio italiano in transito, catturando o distruggendo diverse unità. Nel corso di una mischia tra mezzi italiani e tedeschi era rimasto ucciso il contrammiraglio Federico Matinengo, diretto anch'egli a Portoferraio, ed era saltata in aria la Vedetta AS 235.

La navigazione notturna è difficile ed il caposquadriglia prende in considerazione l'eventualità di sostare a Capraia, anche allo scopo di raggiungere a giorno fatto l'Elba, ma proprio in questa fase avviene un primo errore di valutazione: avvicinandosi al porticciolo la 214 scorge le sagome di tre motozattere.

“mi avvicino a portata di voce della più esterna per chiedere informazioni. Nonostante del personale si aggiri in coperta della MZ non ottengo alcuna risposta alle mie ripetute chiamate e domande fatte con il megafono. Le ritengo tedesche, rimetto immediatamente in moto e, raggiunte le tre unità che avevo lasciate più al largo, dirigo per Sud.”

In realtà le motozattere ormeggiate quella notte alla Capraia sono ben cinque e tutte italiane, al comando del sottotenente di vascello Suttora: un preciso riconoscimento reciproco avrebbe permesso alla 5° Squadriglia di trovare riparo e senz'altro avrebbe evitato i successivi sviluppi della vicenda. Non è chiaro perché non vi sia stata risposta alle chiamate della 214, in effetti il rapporto dei comandanti delle motozattere non fa menzione dell'episodio.

Lasciata alle spalle la Capraia le vedette giungono nelle acque elbane.

Nel frattempo altre due unità, sfuggite da La Spezia, arrivano per proprio conto nella stessa zona di mare: sono il rimorchiatore militare Porto Palo e la vecchia cannoniera Rimini, veterana della Grande Guerra.

È ancora buio: tutte le unità a scopo prudenziale, come del resto prescritto dalle norme, aspettano l'alba

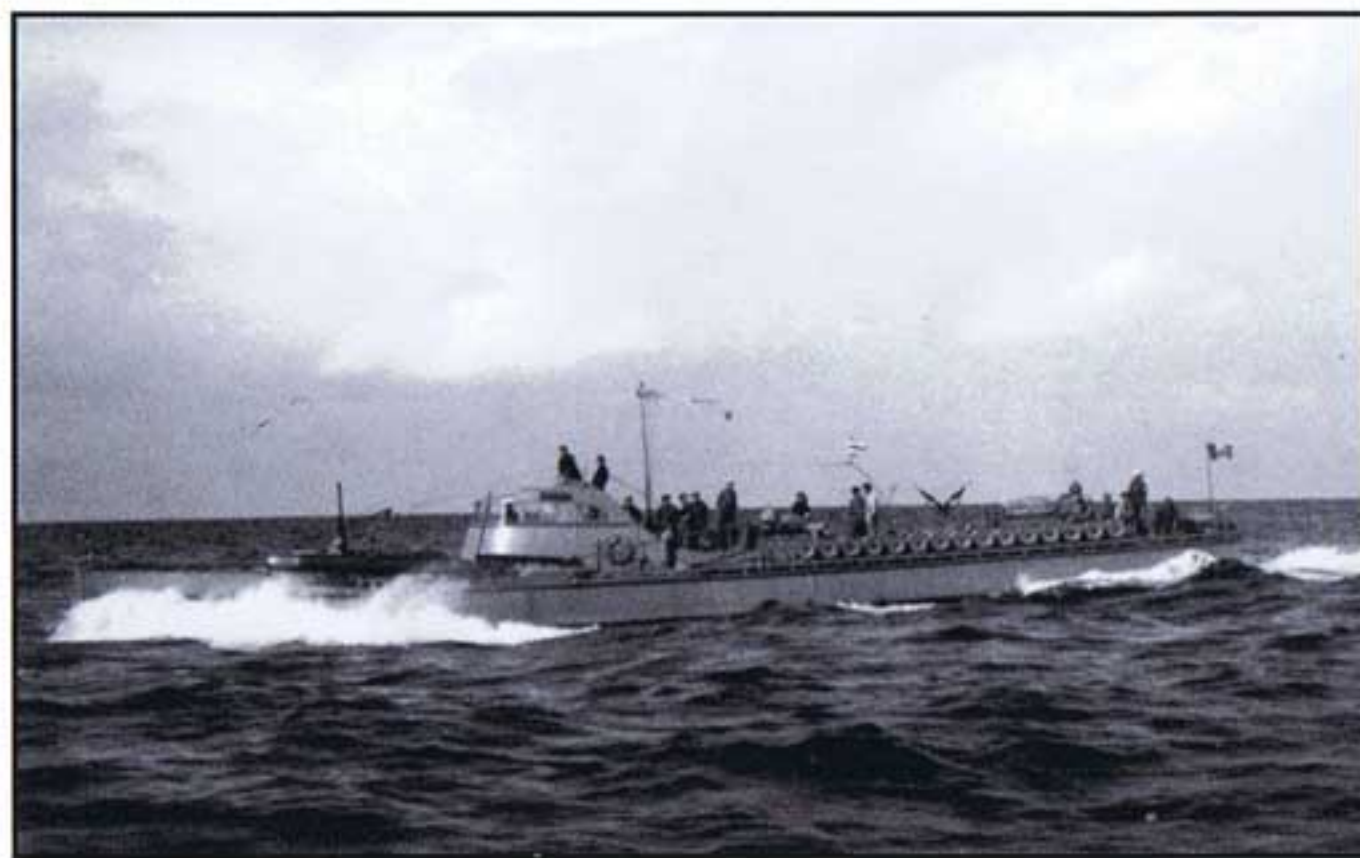


Foto inedita della Vedetta AS 217 in navigazione di guerra nella primavera-estate 1943.

Le unità gemelle AS 208, 214, 219 e 220 furono loro malgrado protagoniste della “battaglia di Procchio”.

La Vedetta AS 127, agli ordini del sottotenente di vascello triestino Alfredo Relli, il 9 settembre 1943 raggiunse Portoferraio da Viareggio. Impossibilitata a proseguire per avarie ai motori fu catturata dai tedeschi alla caduta dell'isola, il 17 settembre. Alla liberazione dell'Elba fu ritrovata a fondo a Portoferraio. Recuperata, l'unità avrebbe dovuto essere ripristinata e consegnata all'Unione Sovietica in conto riparazioni di guerra ma, date le cattive condizioni del relitto, fu rifiutata. La AS 217 fu demolita nel 1949. (collezione Gianpiero Vaccaro, Piombino).

per il riconoscimento semaforico che permetterà loro di mettersi al sicuro nella rada di Portoferraio.

Il mare sta ingrossando sempre più ed il vento rinforza da mezzogiorno. Le vedette trovano ridosso al largo di Procchio mentre la cannoniera accosta sotto Populonia.

Sono quasi le 5 del 10 settembre 1943 e la salvezza è vicina.

Isola d'Elba, 10 settembre 1943

Alle prime luci dell'alba accade l'imprevedibile.

Poco prima delle 6.00 gli osservatori dipendenti dal XXV° Gruppo Artiglieria da Posizione Costiera, posti su quote dominanti, avvistano le quattro vedette in avvicinamento lungo la rotta di sicurezza, a distanza si vedono chiaramente altre due unità che le seguono (Porto Palo e Rimini).

Anche i fanti del 343° Battaglione Mitraglieri avvistano le unità dalle loro postazioni della Biodola e di Procchio ma la reazione è inconsulta: scoppia il panico. La fanteria inizia a sparare all'impazzata contro le vedette italiane ancora lontane, le segnalazioni si fanno confuse, le indicazioni inattendibili: alcune postazioni scambiano le centinaia di traccianti che si perdono sul mare con colpi in arrivo e solleci-

tano l'intervento urgente dell'artiglieria costiera. Nel giro di pochi minuti è il caos.

Riporta nel suo rapporto il comandante del 108° Reggimento Costiero di Portoferraio, colonnello De Stefani:

“..alle prime luci dell'alba del 10, furono avvistati al largo del golfo di Procchio quattro zatteroni tedeschi che a tutta velocità dirigevano su Procchio. Dato l'allarme dalle vedette, la compagnia mitraglieri che guarniva la posizione di quel tratto di costa, appena il nemico fu bene a tiro e manifesta la sua intenzione di venire a terra, aprì il fuoco incrociando il tiro delle mitragliatrici sugli zatteroni. Questi risposero subito violentemente [sic], ma essendosi il nostro fuoco intensificato per il successivo intervento di altre armi e certamente vista la sorpresa non riuscita ed il tentativo fallito, i quattro zatteroni virarono di

bordo e, coprendosi di fumo, fecero rotta verso nord ovest allontanandosi dalla costa, inseguiti dal fuoco dell'artiglieria.”

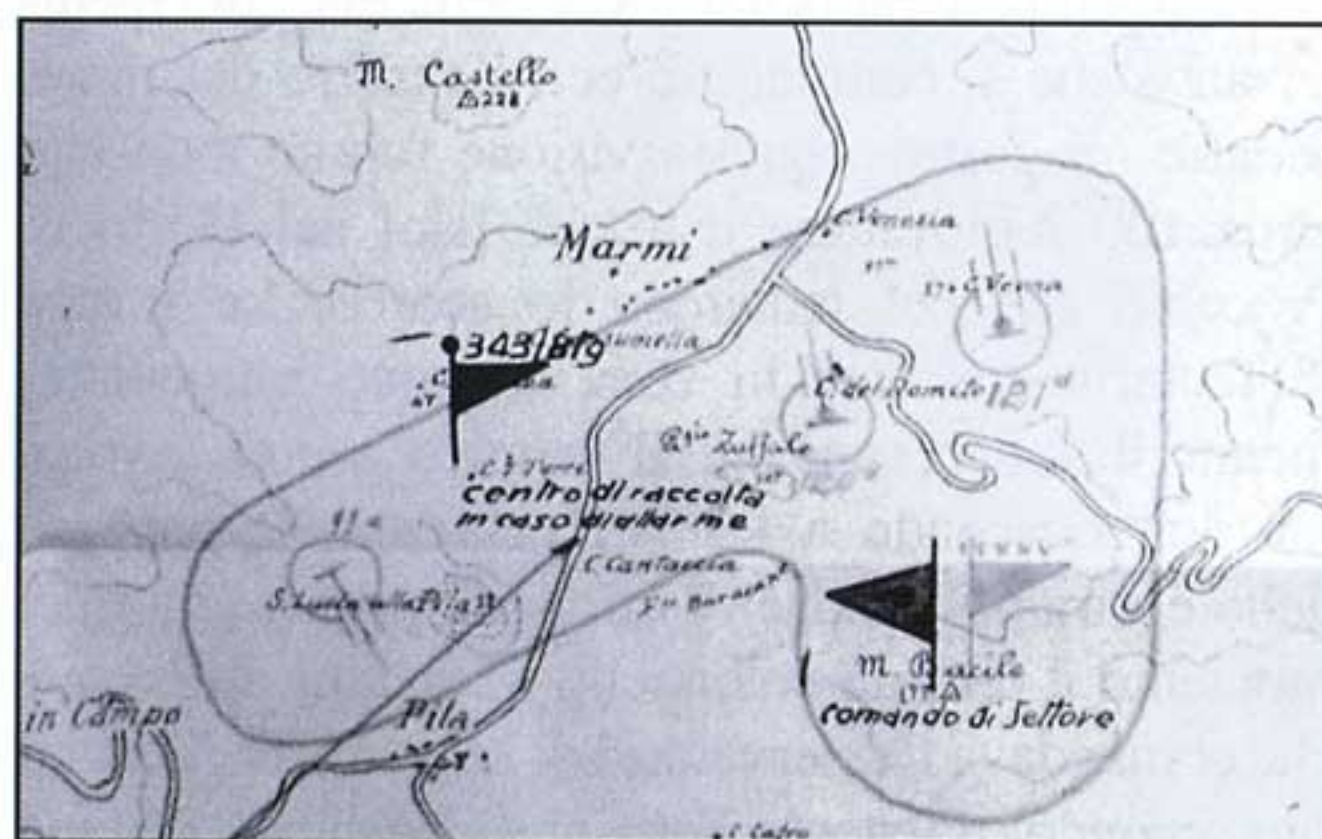
Di tenore simile l'accenno all'episodio nel rapporto del Generale Gilardi, comandante del Settore Elba:

“verso le sei del 10 settembre sei motozattere con truppe a bordo presentatesi nel golfo di Procchio furono prese sotto il fuoco delle mitragliatrici, dal tiro del 25° Gruppo d'Artiglieria e della batteria da 152 della Marina dell'Enfola. I natanti invertono la rotta reagendo col fuoco e proteggendosi con nebbia artificiale. Si ritiene che due natanti siano stati colpiti perché al largo se ne videro soltanto quattro.”

Gli artiglieri degli osservatori sono nel dubbio. Ad aggravare ancor di più la situazione è la mancanza



Foto di gruppo di parte dell'equipaggio della AS217. In primo piano uno dei due mediocri fucili mitragliatori Breda modello 1930 calibro 6,5mm su affusto contraereo, in dotazione a ciascuna vedetta assieme ad una o due ottime mitragliere da 20/65 Breda modello 1935. L'equipaggio delle VAS era composto da 26 uomini ai comandi di un ufficiale subalterno. Quasi tutti gli uomini ritratti in fotografia, tranne poche fughe individuali, furono deportati in Polonia dai tedeschi alla caduta di Portoferraio. (collezione Gianpiero Vaccaro, Piombino)



La regione dei Marmi in una carta militare originale del 1943. Si nota la posizione delle batterie dipendenti dal XXV Gruppo ed il Comando Tattico posto a quota 177 di Monte Bacile. In alto a sinistra il Monte Castello con l'osservatorio a quota 228. (Archivio Gianpiero Vaccaro, Piombino)

degli ufficiali addetti, in quel momento a rapporto presso il Comando di Gruppo a Literno. Il panico è contagioso ed i nervi saltano: le vedette sono scambiate per unità da sbarco tedesche in avvicinamento.

Alle 6.10 le batterie del XXV° Gruppo, già in stato di allerta dalla data dell'armistizio, aprono il fuoco. Sparano i 75/27 mod.1906 della 11° batteria dalle loro posizioni fortificate di Santa Lucia alla Pila e tuonano gli obici da 149/12 mod.1914 delle batterie 120 e 121° da Casa Verna e dal Literno.

Il tiro è fortunatamente impreciso e molti colpi cadono corti a causa della scarsa gittata dei pezzi.

Interviene brevemente la batteria De Filippi dell'Enfola, con i suoi quattro cannoni navali da 152mm che tirano a 19 km. I pezzi delle altre batterie della Marina, forse riconosciute le unità come italiane, provvidenzialmente tacciono. Anche la De Filippi, dopo pochi colpi, sospende il fuoco.

Interessante precisare che alcune testimonianze, sia pur indirette, confermerebbero come nei giorni seguenti molti militari elbani si fossero resi conto dell'errore commesso parlandone tra di loro e con i loro ufficiali.

Di diverso avviso la già citata testimonianza del sergente Adorno Picchi:

“alle ore 5.45 del 10 settembre 1943 (...) ero di guardia, insieme a Giovanni Renzucci, sul colle di fronte al Golfo di Procchio. Il paradiso doveva di certo somigliare all'Elba pensai, ammirando ancora una volta il panorama del verde della macchia mediterranea che si confondeva con l'azzurro del mare. Mentre mi gustavo questa visione furono avvistate circa 100 motozattere tedesche [sic] nel Golfo di Procchio che poi tentarono lo sbarco. Le truppe di fanteria dislocate in zona aprirono immediatamente il fuoco, appena il nemico venne a tiro, ma non riuscendo a fermarli, chiesero l'appoggio della nostra postazione d'artiglieria pesante. In quel momento il tenente colonnello Manzutti, di Pistoia, che comandava l'osservatorio di Monte Castello ed il suo secondo, il tenente Vestrini di Rosignano, erano presso la palazzina comando, distante circa 45 minuti dall'osservatorio, in località Literno.”

La testimonianza del sergente assume un'importanza eccezionale: un errore di riconoscimento tanto grossolano può essere spiegato proprio con la mancanza degli ufficiali nell'osservatorio principale di Monte Castello. Stando alla testimonianza stessa il comando del XXV° Gruppo è dunque costretto dagli eventi ad autorizzare il Picchi stesso, in quel momento l'unico graduato disponibile sul posto, a valutare la minaccia e dirigere personalmente il tiro delle batterie dipendenti.

All'arrivo dei primi colpi intanto la situazione a bordo è da subito drammatica.

Scrivo nel suo rapporto il comandante Motta:

“...6.25 del 10 settembre. Al traverso di Scoglietto



Isola d'Elba, primavera 1942. Ufficiali e graduati d'artiglieria durante un'esercitazione di tiro. Si provvede all'elaborazione dei dati ricevuti dall'osservatorio.

(collezione Gianpiero Vaccaro, Piombino)

(Portoferraio) in condizioni di visibilità buone e tali da consentire il perfetto riconoscimento della bandiera veniamo fatti segno a fuoco da una batteria a ponente del porto. Proseguiamo per levante; non appena scapolato il ridosso dell'Elba le unità reggono a stento il mare da mezzogiorno...”

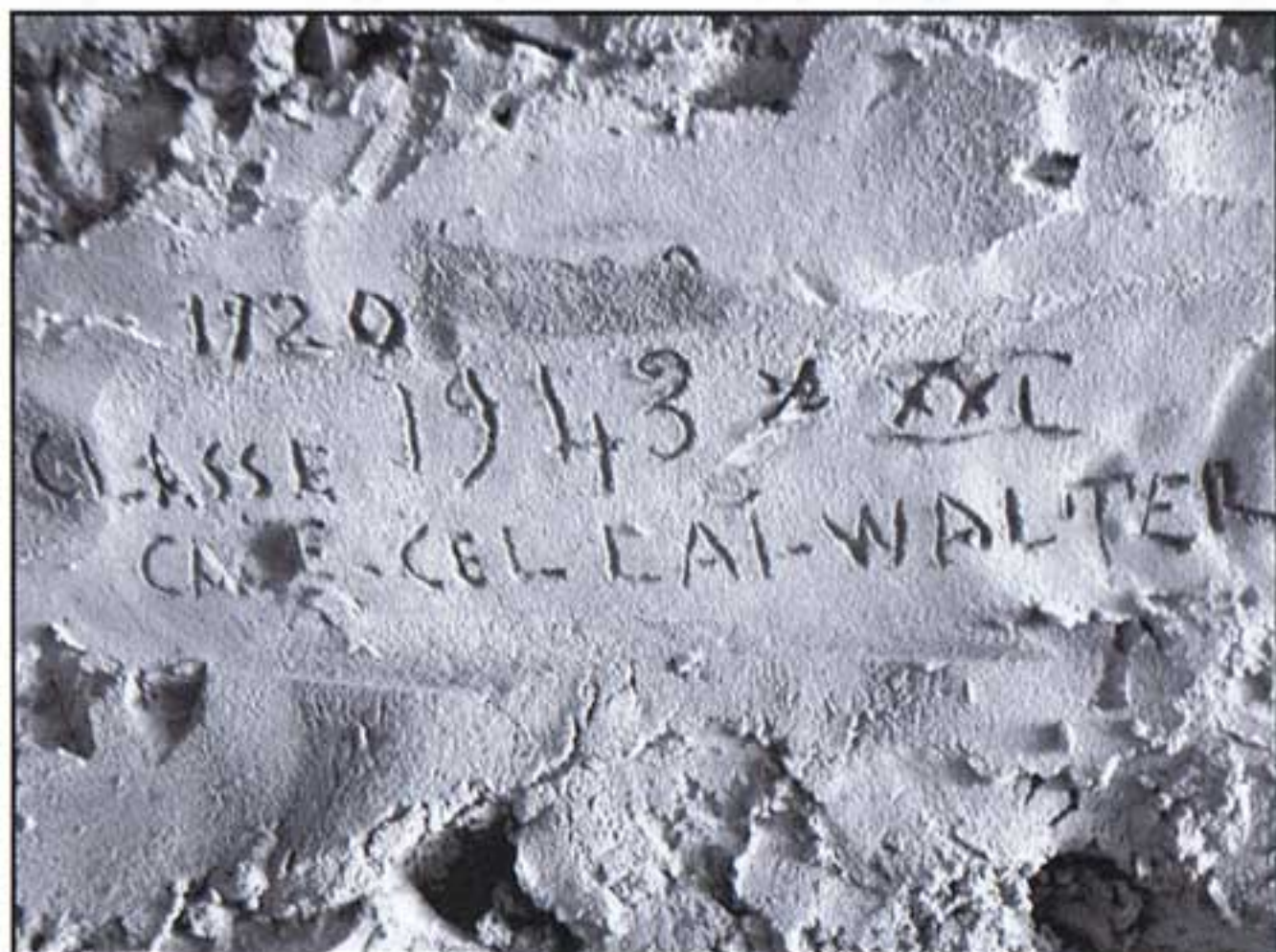
Di tenore simile le annotazioni nei rispettivi rapporti del sottotenente di vascello Sergio Catalani della AS219, del nocchiere di 1° classe Alessandro Antonelli comandante della cannoniera Rimini e del Capo Meccanico di 1° Classe Catello Valanzano, conduttore di macchina della stessa unità:

“... Dirighiamo verso Portoferraio; arriviamo ad un miglio circa dalla costa (...) ed attendiamo l'alba per entrare. All'alba veniamo fatti segno di alcuni colpi di cannone da terra e da diverse raffiche di mitragliera. Supponendo anche per questo porto la presenza di unità tedesche dirighiamo sul porto di Piombino...”

“... Alle 2 circa del 10 ero al largo di Populonia e non essendo fornito di rotte di sicurezza, decisi di attendere l'alba per entrare in Portoferraio. Alle 6.30 circa, mentre dirigevo per Portoferraio, un violentis-

simo cannoneggiamento e, al largo di detto porto, si videro quattro motoscafi AS che a tutta forza si allontanavano dalla costa e si dirigevano per il canale di Piombino. Riconosciute le quattro unità per nazionali, feci in modo di farmi avvicinare dal capo squadriglia (AS214)..."

"...il Comando della Scuola [Palombari di La Spezia, ndr] ci comunicava di dirigerci a Portoferraio. Al mattino del 10, all'alba, eravamo nei pressi di questo porto, quando fummo fatti segno di alcuni colpi di



*Nitida scritta visibile nel cemento di un ricovero, incisa nella primavera del 1943 dal mitragliere Walter Cellai della classe 1920. Sono numerose le incisioni e le piccole scritte murarie dell'epoca del secondo conflitto mondiale che un occhio attento può ancora cogliere in giro per l'isola d'Elba. Purtroppo la maggior parte delle epigrafi più belle ed elaborate sono andate perdute, alcune in tempi molto recenti, anche per asportazioni indiscriminate.
(fotografia Alberto Campedelli, inverno 2008)*

cannone che ci fecero desistere dal continuare la rotta cambiandola per dirigerla per Piombino..."

Le vedette, sempre seguite a distanza dal rimorchiatore Porto Palo e dal Rimini, non rispondono al fuoco e si allontanano a fatica verso levante, cercando di raggiungere il Canale di Piombino. Accade un piccolo miracolo: appena al sicuro dietro Capo Vita, l'apparato motore della AS208 non regge più allo sforzo e va in avaria. La vedetta deve essere presa a rimorchio da una gemella.

Il Canale è in burrasca, spazzato da una violenta sciroccata. Le vedette sono in difficoltà, sbattute dai marosi, e rischiano il naufragio. Sul caposquadriglia AS 214 una secca ed improvvisa rollata provoca la rottura di una rizza a nastro ed un siluro cade fuori

bordo. Le condizioni del mare si fanno proibitive ed il comandante Giunta, valutata l'impossibilità di proseguire oltre con le sue malandate unità, decide di puggiare per Portovecchio, dove ormeggia alle 7.30. Poco dopo giungono Porto Palo e Rimini. Sarà una salvezza di breve durata per la 5° Squadriglia Antisom, giusto il tempo di cadere dalla padella alla brace: giunte infatti a Piombino, il cui semaforo le riconosce regolarmente, le quattro vedette saranno definitivamente distrutte quella sera stessa nei combattimenti contro i tedeschi, fortunatamente senza perdite fra gli equipaggi.

Conclusioni

L'errore compiuto quella mattina dai militari di guardia agli osservatori elbani e la leggerezza del Comando del XXV° Gruppo costò alla Marina italiana ben sei unità navali per un totale di quasi mille tonnellate di dislocamento, unità che se correttamente riconosciute avrebbero potuto nei giorni seguenti seguire felicemente la Divisione Siluranti dell'Ammiraglio Nomis nel suo trasferimento da Portoferraio a Palermo ed, in buona sostanza, sopravvivere alla guerra.

In maniera abbastanza singolare, come si è visto, la



*Ruderi della casa Verna, sede nel 1943 del Comando della 121° Batteria da Posizione Costiera del XXV Gruppo, fotografati negli ultimi mesi del 2008 durante un sopralluogo dello scrivente con l'amico Alberto Campedelli. Nel manufatto, in parte edificato dall'Amministrazione Militare, avevano sede le docce per la truppa, la cucina, la fureria, lo spaccio cooperativo, il barbiere ecc. Dalla linea pezzi, situata presso l'odierno impianto Enel, furono sparati la mattina del 10 settembre 1943 ben 35 colpi di obice da 149 che, fortunatamente, andarono tutti a vuoto.
(fotografia Alberto Campedelli, inverno 2008)*

storiografia ufficiale della Marina e dell'Esercito non fanno menzione dell'avvenuto errore, dando credito alla versione dell'attacco tedesco forse per evitare imbarazzanti accuse reciproche ed acquisire in fondo il merito politico e morale di aver combattuto in qualche modo l'invasore nazista su un'isola che, pochi giorni dopo, si sarebbe arresa senza sparare un colpo di moschetto. Suggerirebbe queste conclusioni anche la puntualità con la quale, nei resoconti, si elencano scaramucce tra batterie ed unità in transito al largo dell'Elba qualificandole sempre e comunque come "tentativi" germanici di sbarcare in vari punti dell'isola, tentativi in realtà mai attuati dai tedeschi. Emblematico, e molto ingenuo, quanto dichiarato in proposito dal sergente Adorno Picchi nella già citata intervista:

"I tedeschi furono ricacciati e l'intensità del nostro fuoco era tale che temetti che i cannoni esplodessero per l'elevata temperatura acquisita dal ritmo forsennato di fuoco [in realtà il Picchi da Monte Castello non poteva certo vedere i pezzi, ben mimetizzati nelle

loro postazioni a qualche chilometro di distanza, ndr]. Poi l'Elba cedette sotto i bombardamenti del 16, ma in quel momento avevamo respinto i tedeschi."

Probabilmente mancò, in sede di compilazione storica, l'occasione di mettere a confronto i vari rapporti dei vertici militari elbani con quelli dei comandanti e gregari delle unità navali coinvolte. Se la circostanza è comprensibile per gli storici delle Forze Armate, meno attenti per forza di cose agli episodi minori, meno indulgenza è forse da concedere agli storici nostrani i quali, occupandosi delle vicende relative all'armistizio in Toscana, non hanno mai ritenuto opportuno ricercare e studiare le fonti primarie nei vari archivi limitandosi a riportare le conclusioni dei primi in maniera acritica, perpetuando così all'infinito l'errore.

Così come per i fatti di Piombino, non ancora chiariti definitivamente, anche per la storia di quei tragici giorni all'Elba c'è ancora molto da studiare e da capire senza scadere in anacronismi, diletterismo e partigianerie.

Barbadori Gianpietro

Ferramenta Vernici Mesticheria

 **International**
yachtpaint.com

 **ROSSETTI**
VERNICI E IDEE

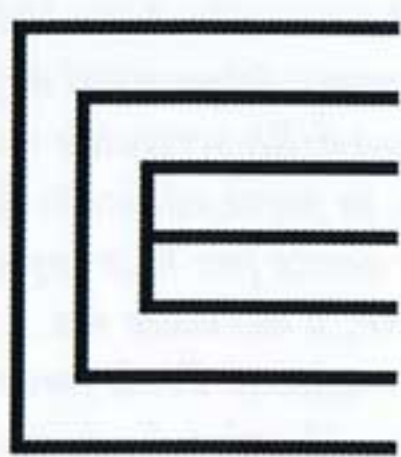
Via Carducci, 76 - Portoferraio
tel. 0565 915339



TO LOOK

Un nuovo marchio d'abbigliamento
completamente elbano

Creato e distribuito da:
Spot Line srl
Via Carpani, 187 - Portoferraio (Li)
tel. 0565 914357 - fax 0565 917781
www.tolook.it - info@tolook.it

 **CENTRAL
COPY
ELBA** s.n.c.

Via Carpani, 86- Portoferraio - Tel. 0565 913113 - Tel e fax 0565 916830

Canon

 **RCH**
SOLUZIONI & SISTEMI INTEGRATI

Fotocopiatrici
Calcolatrici
Telefax
Fotocopiatrici e
stampanti a colori
Misuratori fiscali
SERVIZIO COPISTERIA

DIBAL
Bilance elettroniche

MASCAGNI
Arredamenti per ufficio