Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana

Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI

Band: 68 (1996)

Heft: 4

Artikel: Operazione "Overlord" : aspetti militari della più importante operazione di sbarco che sia mai stata effettuata

Autor: Sicurezza, Renato

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-247245

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Operazione «Overlord»: aspetti militari della più importante operazione di sbarco che sia mai stata effettuata

Renato Sicurezza

Per comprendere compiutamente l'operazione «Overlord» occorre, almeno inizialmente, fare riferimento a qualcosa di più antico. Occorre, ad esempio, ricordare che le Forze Armate degli Stati Uniti d'America erano già intervenute in Europa, durante la Prima guerra mondiale. Ma a quell'epoca lo Stato Maggiore Generale statunitense non aveva sviluppato una sua propria pianificazione; le divisioni statunitensi avevano quindi combattuto sotto comando inglese o francese. Il presidente Roosevelt aveva bene a mente questo fatto e sentì subito la necessità di una «pianificazione in comune» con gli inglesi. La prima pianificazione in comune risale al marzo 1941, cioè quando gli Stati Uniti erano ancora neutrali, ben nove mesi prima dell'attacco giapponese a Pearl Harbor. L'essenza di questo piano prevedeva che la priorità nell'attacco era per la Germania, e ciò anche nel caso che il Giappone fosse sceso in guerra. L'operazione «Overlord» rappresenta appunto quanto di meglio sia stato fatto in termini di «pianificazione in comune». Non fu un lavoro semplice; chiaramente Roosevelt e Churchill e i due Stati Maggiori Generali avevano le stesse finalità, ma le perseguivano con approcci diversi, anche in maniera sostanziale; e questi diversi punti di vista ebbero peso sulla pianificazione.

Occorre inoltre ricordare che la Fortezza Europea era stata attaccata dagli Alleati già undici mesi prima che avesse luogo lo sbarco in Normandia. Gli Alleati erano infatti sbarcati in Sicilia il 10 luglio del 1943, con quella che viene ricordata come l'operazione «Husky».

A proposito di questa operazione è opportuno evidenziarne almeno due punti che, proprio in relazione allo sbarco in Normandia, appaiono fondamentali:

- l'attacco contro la Sicilia, condotto contemporaneamente da otto divisioni, fu ancora più massiccio di quello sferrato per entrare in Francia; nei primi tre giorni di operazioni furono messi a terra circa 160.000 uomini, 24.000 veicoli, 1800 cannoni e 600 carri armati. La cifra finale degli uomini sfiorò il mezzo milione di soldati, che poi vedremo successivamente impegnati nella Campagna d'Italia;
- l'altro punto che è opportuno ricordare è che il Comandante Superiore dell'operazione «Husky» fu il generale Eisenhower; questo fu un implicito riconoscimento degli inglesi nei confronti degli americani, visto che Alexander, vice di Eisenhower, era superiore al generale americano sia per grado sia per anzianità ed esperienza. Forse questa voleva essere una prova generale per il successivo attacco al cuore stesso della Germania; bisogna inoltre ricordare che proprio Eisenhower, nel marzo 1942, quando era capo del Reparto Piani del Dipartimento della Guerra, aveva studiato la prima pianificazione per l'invasione dell'Europa

attraverso le coste francesi, partendo dall'Inghilterra, utilizzata come base operativa e logistica.

La decisione

Vale qui la pena di ritornare su una affermazione fatta in precedenza, circa il diverso approccio degli Stati Maggiori e in definitiva circa le diverse strategie attuate dalle due potenze maggiori.
Gli americani avevano una strategia più «diretta» e vedevano nell'invasione della Francia la miglior via per la sconfitta tedesca e dell'asse nel suo insieme. Un approccio questo che aveva radici antiche, nella stessa tradizione degli antichi coloni del Nuovo Continente.
Gli inglesi invece proponevano una strategia più «periferica», ma che mirava sempre allo stesso scopo. Ad esempio, su pressione di Churchill fu organizzata l'operazione «Torch», cioè l'attacco alle forze dell'Asse in Nord Africa con sbarchi in Algeria e Marocco; ancora nel novembre del 1943, alla conferenza del Cairo, Churchill si opponeva allo sbarco in Francia, proponendo invece di dare maggior impulso alla Campagna d'Italia, di sbarcare a Rodi nel febbraio 1944 e di giungere fino all'Egeo per rinforzare la Russia da quella parte, e solo successivamente di dare vita all'operazione «Overlord».
Churchill era in ultima analisi più prudente; forse aveva ancora in mente il difficile salvataggio di Dunkerque. Roosevelt invece era per una azione più diretta e decisa, a ciò spinto dalla opinione pubblica americana, che non comprendeva il perché di questa inattività, e dal pensiero che fosse opportuno mettere presto piede in Europa, per non lasciare libera la Russia di occuparne una buona parte, come poi avvenne, ponendo i presupposti per la successiva era di «Guerra Fredda». Ma fu proprio Stalin a porre fine a tutte queste esitazioni. La Russia resisteva con grandi difficoltà alla forte pressione tedesca; i morti si contavano già a milioni; Leningrado era sottoposta a un assedio terribile e la stessa Mosca era alla portata delle artiglierie tedesche. Si imponeva l'apertura di un secondo fronte, e quello italiano non poteva essere considerato tale.
Nell'agosto del 1942 Stalin era stato addirittura sarcastico nei confronti di Churchill dicendogli: *«Intendete lasciare fare tutto a noi e starvene alla finestra a guardare? Coraggio, dopo un po' vi accorgerete che non è poi così terribile»*.
Nel gennaio del 1943, alla conferenza di Casablanca, fu quindi decisa la formazione di uno staff congiunto, guidato da un Capo di Stato Maggiore inglese, il generale Morgan, per lo studio dell'operazione. Lo staff, installato a Londra, aveva

una forza di 489 ufficiali, di cui 215 americani. Cominciò a lavorare in aprile del 1943. Nel maggio dello stesso anno, a Washington, Churchill e Roosevelt si dichiararono finalmente d'accordo per uno sbarco in forze in Europa e stabilirono una data: maggio 1944.
Nel novembre del 1943, alla conferenza di Teheran, fu infine stabilito di *«dare priorità all'operazione "Overlord"»*.

La pianificazione

Finalmente c'è una decisione e c'è uno staff che studia e pianifica. Manca ancora un Capo, ma presto viene nominato. Come già anticipato si tratta di Eisenhower, scelto personalmente da Roosevelt. Egli giunge a Londra nel gennaio del 1944 e assorbe nel suo Stato maggiore lo staff del generale Morgan. Uno staff che ha già lavorato studiando a lungo tutte le coste europee, dal Portogallo alla Norvegia. Erano state individuate due zone della costa francese:

- la prima era al Passo di Calais, da Dunkerque fino alla Baia della Somme, in Piccardia; questa zona presentava numerosi vantaggi: il transito dei mezzi navali sarebbe stato più breve, inoltre la zona era più vicina alla Germania, ma era pesantemente organizzata e difesa;
- la seconda zona era invece nella baia della Senna, tra Caen e la penisola del Cotentin; la zona era più lontana, ma era meno difesa e aveva alle estremità i grandi porti di Le Havre e di Cherbourg, che sarebbero poi tornati utili nel prosieguo delle operazioni.

Già nel giugno del 1943 lo staff di Morgan aveva optato per questa seconda zona. La pianificazione si era svolta nella massima segretezza, tant'è che nessuna informazione sulla reale località dello sbarco era giunta ai tedeschi; essi ritenevano che gli Alleati sarebbero arrivati nella zona di Calais, cioè nella parte più stretta della Manica.
Fu questa una convinzione che rimase a lungo radicata nella mente dell'Alto comando tedesco; una convinzione che rispecchiava le idee del generale von Rundstedt, Comandante in Capo del teatro occidentale che, a sbarco già avvenuto, ritenne si trattasse solo di un manovra diversiva, e che l'attacco più massiccio sarebbe invece stato condotto a Calais. Questa convinzione, assieme ad altri importanti fattori, contribuì a far calare le possibilità di difesa.
Forse solo Hitler aveva avuto una corretta intuizione, basandosi sulla disposizione delle Forze Alleate in Inghilterra e sul rapporto di una spia su una esercitazione di sbarco che si era svolta su spiagge simili a quelle della Baia della Senna.

A partire dal marzo 1944 egli aveva più volte ammonito i suoi generali sulla possibilità che lo sbarco avvenisse tra Caen e Cherbourg. E Rommel che aveva il comando effettivo delle forze tedesche sulla Manica, la pensava come Hitler, e aveva notevolmente rafforzato con fortini, casematte e ostacoli vari le difese passive della zona, senza però giungere alla densità di ostacoli che egli riteneva ottimale. Nei nove chilometri della spiaggia Omaha, che verrà presa d'assalto dal V corpo americano, *«c'erano 8 grossi bunker in cemento armato con cannoni da campagna e pesanti; 35 casematte con cannoni e mitragliatrici, 4 batterie d'artiglieria, 18 cannoni anticarro, 6 mortai, 35 postazioni con 4 lanciarazzi ciascuna e non meno di 85 nidi di mitragliatrici»*.
E questo dà un'idea dell'impervietà della zona; inoltre le zone pianeggianti e libere di alberi, per rendere difficile l'atterraggio degli alianti, erano state fittamente cosparse di pali in legno e ferro, i cosiddetti «asparagi di Rommel».

Operazione «Neptune»

Non si può parlare dell'«Overlord» senza parlare della sua componente navale, l'operazione «Neptune». Ma prima ancora occorre una riflessione a monte, per così dire. Tra le molte attività militari esplicate dall'uomo, poche sono più difficili di una operazione anfibia. Si tratta infatti di passare da un elemento, l'acqua, a un altro elemento, la terra, sfruttando al meglio anche un terzo elemento, l'aria, coordinando nel miglior modo possibile forze di cielo, terra e mare; forze che, nella normalità dei casi sono abituate ad agire indipendentemente, o al più in supporto reciproco.
È quindi necessaria una pianificazione più che perfetta, che dalla direttiva di massima scenda giù giù per i rami fino alla più piccola unità navale, aerea o terrestre. È anche necessario un perfetto affiatamento tra le varie componenti e una totale unitarietà di comando.
Nel caso della «Neptune» le singole pianificazioni erano tanto dettagliate e interconnesse, che ogni nave, ogni mezzo da sbarco, ogni singolo reparto sapeva cosa doveva fare ora per ora, minuto per minuto; e non era possibile effettuare varianti di sostanza senza compromettere la pianificazione generale.
In un certo senso, come scrisse un giornalista all'epoca, l'operazione era quasi prigioniera di se stessa.
Si trattava di coordinare i movimenti e le attività di quasi 5000 navi e mezzi da sbarco; dalla fase di imbarco delle truppe e dei mezzi fino alla presa di costa e al consolidamento della testa di ponte.

In particolare si trattava di:
- 753 navi da guerra per il bombardamento contro costa, la scorta antisommergibile e antiaerea, lo sminamento dell'area delle operazioni anfibie;
- 3.601 navi anfibie per il trasporto di personale e materiale e mezzi anfibi per la presa di costa;
- 548 navi ausiliarie e mercantili per il trasporto delle immense quantità di rifornimenti e di uomini;
- 70 vecchie navi da guerra e mercantili da affondare nelle vicinanze della spiaggia per la costruzione di due porti di fortuna.

Il responsabile dell'operazione «Neptune» era l'ammiraglio inglese Sir Bertrand Ramsay, un ufficiale in congedo già nel 1938, richiamato in servizio per la sua eccellente conoscenza del canale della Manica; aveva diretto con successo il ricupero delle forze da Dunkerque e aveva poi pianificato e preso parte sia all'operazione «Torch» sia all'operazione «Husky».

Le forze tedesche

Gli alleati avevano, in tutta la zona del Canale e delle acque vicine una prevalente superiorità navale e aerea. Anzi la superiorità aerea era tale che la zona della battaglia della Normandia rimase in una sorta di «isolamento strategico», essendo stati distrutti quasi tutti i ponti sulla Senna e sulla Loira. I rinforzi tedeschi erano quindi costretti a lunghe deviazioni ed erano sempre sottoposti alla minaccia aerea. Va rilevato che questa superiorità era costata cara alle aviazioni alleate, circa 52.000 caduti.

Pur tuttavia la zona del «Vallo Atlantico», come era stata battezzata da Hitler, si presentava, da un punto di vista anfibio e terrestre, quanto mai difficile. I Tedeschi occupavano quelle zone da quattro anni, le avevano notevolmente rinforzate e le difendevano con notevoli forze. Nei 5000 chilometri di fronte a mare dall'Olanda fino alla Francia i Tedeschi avevano schierato 58 divisioni; circa la metà erano statiche, cioè ancorate a difesa di determinati settori costieri; l'altra metà era invece costituita da divisioni da campagna, cioè mobili; in particolare dieci divisioni erano corazzate, dotate cioè di mezzi corazzati e di alta mobilità, e quindi con notevole raggio di intervento.

Una divisione corazzata la 21ª, era poco a sud di Caen; altre due divisioni corazzate erano a distanza di intervento utile: la 12ª, a circa 120 km, e la «Divisione Addestramento» a circa 180 km.

Queste distanze rappresentavano di per sé una certa difficoltà, ma va anche detto

che ben altre erano le difficoltà tedesche; principalmente, la mancanza di intesa tra Rommel e von Rundstedt. Quest'ultimo ragionava in termini di una grossa controffensiva, una volta effettuato lo sbarco; Rommel invece era del parere che ogni tentativo di sbarco andava contrastato sulla costa, prima ancora che il nemico avesse il tempo di organizzarsi e di attestarsi.

I tempi

Nella pianificazione temporale gli ufficiali dello Stato Maggiore di Eisenhower avevano dovuto tener conto di alcuni fattori molto importanti:
- occorreva luce lunare a mezzanotte, per facilitare l'aviosbarco dei paracadutisti e l'impiego degli alianti;
- era necessario che ci fosse una marea di media altezza 40 minuti dopo l'alba, perché i guastatori potessero individuare e distruggere gli ostacoli sulla battigia;
- occorrevano tre maree nello spazio di 18 ore, perché solo questa combinazione permetteva di sbarcare in questo ristretto limite di tempo 130.000 uomini e 20.000 cannoni e veicoli.

L'insieme di queste condizioni si sarebbe verificato nei giorni 5-6-7 e 19-20-21 giugno, ma il 7 ed il 21 erano da scartare perché le grandi navi da guerra che partivano dalle basi più lontane sarebbero rimaste a corto di carburante. Fu quindi fissata la data del 5 giugno; l'ora H fu stabilita alle 06.00. Le unità navali militari e mercantili iniziarono a prendere il mare già dal 2 e dal 3 giugno per dirigere verso la zona di incontro, poco a sud-est dell'isola di Wight.

La meteorologia

L'operazione era quindi partita, ma la sera di sabato 3 giugno c'è la cattiva notizia; il tempo si metteva al brutto fino a mercoledì 7 giugno. Eisenhower si vide costretto a rinviare il tutto di 24 ore e cioè al 6 giugno. Se si fosse mancata anche questa data, allora l'intera operazione sarebbe slittata al 19-20 giugno.
Intanto le navi erano già per mare; sorprese dalla tempesta cercarono rifugio nelle insenature della costa inglese; nei porti ancora congestionati e affollati il resto delle navi, sbattute dalla tempesta, strappavano gli ormeggi. Alle 21.30 di domenica 4 giugno il meteorologo fu più ottimista, prevedendo un *«miglioramento con periodi considerevolmente buoni fino a venerdì 9»*. Eisenhower dette quindi il via con le parole *«OK, si parte»*. Ormai tutto era deciso, «Overlord» aveva realmente inizio.

La sorpresa

La grande forza navale prese quindi mare nella sua totalità in condizioni meteorologiche ancora sfavorevoli. Mai tante unità navali, quasi 5.000, avevano solcato la Manica; eppure nessuno le avvistò; i radar tedeschi erano stati accuratamente distrutti in precedenza e nessuna motosilurante, nessun sommergibile tedesco era per mare, viste le condizioni meteorologiche ancora cattive; fatto questo che ora torna a vantaggio degli Alleati. Nella notte buia le navi procedevano in colonne serrate, rollando e beccheggiando su un mare ancora molto agitato; gli uomini stipati nelle stive soffocanti e sui ponti spazzati dal mal tempo, soffrivano il mal di mare e desideravano la terra.

Lo sbarco

Nei tempi previsti le unità navali, salvo poche eccezioni, giunsero nelle posizioni assegnate. Ebbero regolarmente inizio le operazioni preliminari, prima fra tutte il dragaggio dei dieci canali di accesso alle spiagge.
Poi ebbero luogo gli aviolanci:
- la 6ª divisione paracadutisti inglese a levante di Caen, sul fianco sinistro delle spiagge Gold, Juno e Sword, che dovevano essere invase dalla 2ª armata britannica, agli ordini del generale Dempsey;
- l'82ª e la 101ª divisione americana alla base della penisola del Cotentin, poco a ponente delle spiagge Utah e Omaha che dovevano essere invase dalla 1ª armata americana, agli ordini del generale Bradley.

Infine, sempre tra le attività preparatorie, ebbero luogo i lanci degli alianti carichi di uomini, materiali e mezzi, in sostegno delle divisioni aviolanciate.
Il compito dei paracadutisti era quello di battere bersagli particolari, quali ponti e fortini, e di realizzare una penetrazione più in profondità, per permettere poi una rapida espansione territoriale alla testa del ponte. Ma le divisioni paracadutiste si trovarono subito a mal partito. A causa delle cattive condizioni meteorologiche i lanci non furono precisi; anzi i paracadutisti si trovarono sparpagliati su grandi fronti, ebbero notevoli perdite e faticarono a organizzarsi, ma combatterono in modo eccellente. Rimase famoso il rapporto del comandante dell'82ª divisione, generale Ridgway: *«Manchiamo del 60% della fanteria e del 90% dell'artiglieria; efficienza combattiva ottima»*.
Altrettanto male andarono le cose per gli alianti sia per gli americani che per gli inglesi; buona parte andò a fracassarsi contro case o altri ostacoli o si perse in mare e quelli che atterrarono subirono gravissimi danni.

Intanto al largo delle spiagge era cominciato l'imbarco degli uomini sui mezzi da sbarco, il tutto con grosse difficoltà a causa del cattivo stato del mare. Gli inglesi e gli americani avevano adottato una diversa filosofia nella stabilire la «lowering area», l'area cioè dove avrebbero sostato le grandi navi trasporto per mettere a mare gli uomini sui mezzi da sbarco. Gli inglesi l'avevano stabilita a 7 miglia dalla costa e gli americani tra le 10 e le 11 miglia. Questo dà un'idea dei percorsi dei mezzi da sbarco, che erano comunque notevoli, e chiarisce anche che gli americani, più lontani, incontrarono maggiori difficoltà per lo stato del mare.
I mezzi battevano con violenza contro i fianchi delle navi e ballavano notevolmente. Qualche mezzo andò perduto, con il suo carico umano. Furono però i carri anfibi a subire le maggiori perdite; di un gruppo di 29 destinati alla spiaggia di Omaha, ben 27 affondarono come sassi con tutto l'equipaggio. Intanto iniziava con le unità navali il bombardamento contro costa, immediatamente prima delle operazioni di sbarco. Le corazzate sparavano da 8-10 chilometri, mentre i caccia, avvicinandosi fino a tre chilometri, battevano con cura le ormai ben note batterie tedesche. Il tiro delle navi fu sempre molto efficace, fatta eccezione per la zona della spiaggia Omaha dove invece il tiro andò lungo; ciò spiegherà poi la forte reazione tedesca su questa spiaggia. Ma se in generale il tiro navale fu efficace, non altrettanto si può dire dei bombardamenti aerei; ad esempio un gruppo di 100 bombardieri doveva distruggere una grossa batteria in cemento armato, ma lanciò il suo micidiale carico a oltre un chilometro di distanza.

Le spiagge

Così andarono le cose alla presa di terra, spiaggia per spiaggia, cominciando da levante, cioè dalle spiagge assegnate agli inglesi:

- *spiaggia Sword*: in generale l'orario fu rispettato; i mezzi amfibi furono messi a mare con eccessiva difficoltà e cominciarono il loro transito verso terra; furono però superati durante il tragitto dai mezzi che portavano i carri armati; all'arrivo in costa la reazione fu molto ridotta; la spiaggia aveva pochi ostacoli e poche mine;
- *spiaggia Juno*: vi fu un ritardo di circa 15 minuti, non fu possibile a causa del mare varare i cari anfibi, che dovettero essere portati in costa con i mezzi navali, la reazione avversaria fu più nutrita e si incontrarono notevoli difficoltà per la presenza di mine e ostacoli, che causarono la perdita di numerosi mezzi;
- *spiaggia Gold*: l'orario di sbarco fu rispettato; vi furono errori nella presa di costa e così i carri armati furono sbarcati troppo a levante, anche qui fu necessario

portare a terra gli anfibi con i mezzi navali; si verificarono notevoli perdite nei mezzi da sbarco per mine e ostacoli vari; la resistenza tedesca fu notevole; fino alle 16.00 la situazione fu molto preoccupante, non riuscendo la saldatura con la spiaggia Juno;

- spiaggia Omaha: notevoli difficoltà su tutto il fronte per lo stato del mare che causò la perdita della quasi totalità dei carri anfibi e di una buona parte dei mezzi da sbarco con l'artiglieria semovente. Le fanterie della prima ondata giunsero quindi a terra senza copertura di fuoco e rimasero isolate a lungo perché la risacca impediva l'arrivo di altre truppe, per circa due ore si ritrovarono inchiodate sulla spiaggia dalla forte reazione tedesca. Particolarmente vivaci sono le vicende di una compagnia. Imbarcata su sei mezzi da sbarco subì subito pesanti perdite; uno dei mezzi infatti affondò per il mare; un altro fu sventrato da un colpo di cannone di una batteria costiera; in vicinanza della costa gli uomini scesero in acqua, che arrivava quasi alle spalle, e si diressero verso la riva sotto un fuoco micidiale. Era impossibile resistere.
  Più a levante una batteria tedesca collocata sulla sommità di un roccione, difficile da raggiungere con il fuoco navale, creava parecchi problemi. Fu inviata una compagnia di rangers per far tacere la batteria; partirono in 225, giunsero in 90 ma non trovarono né i cannoni né i tedeschi, perché nel frattempo si erano spostati. Solo verso fine mattinata la situazione tornò sotto controllo e la 1° divisione americana iniziò a infiltrarsi;
- *spiaggia Utah:* si verificarono solo piccoli ritardi nell'atterraggio dei carri anfibi; la reazione tedesca fu leggera e le condizioni del mare in spiaggia e al largo erano più maneggevoli. Le fanterie presero quindi terra senza eccessiva difficoltà. In generale, l'operazione nella sua globalità ebbe esito soddisfacente. Fu mantenuta la sorpresa, le perdite di navi maggiori furono inferiori al previsto; ma notevoli furono le perdite dei mezzi minori, innanzitutto per le mine e per gli ostacoli in spiaggia, e poi per la reazione tedesca. In queste prime ore l'esito delle operazioni dipese dall'eroismo degli uomini e dalla capacità dei comandanti dei singoli reparti di reagire alle difficoltà iniziali e di guadagnare spazio verso l'interno. Ben poco potevano fare invece i comandanti di più alto livello se non attendere i rapporti e valutare man mano la situazione. Ma già alle nove del 6 giugno Eisenhower era convinto del successo dell'operazione e rilasciò il previsto comunicato:
  «Sotto il comando del generale Eisenhower le forze navali alleate, appoggiate da potenti reparti aerei, hanno iniziato stamani lo sbarco di armate alleate sulla costa settentrionale della Francia».

La reazione tedesca

Furono diversi fattori che contribuirono alla realizzazione della sorpresa:
- innanzitutto le erronee previsioni tedesche sul probabile punto di sbarco che assegnavano in tal senso la priorità alla zona di Calais;
- poi alcune misure diversive messe in atto proprio in questa zona dagli alleati, per distrarre l'attenzione dalla Baia della Senna; intensi bombardamenti, presenza di naviglio minore, contromisure elettroniche che producevano grossi echi sugli schermi radar;
- infine il cattivo tempo; non solo non volavano aerei da ricognizione e non c'erano unità tedesche per mare, ma addirittura la stessa prontezza dei Tedeschi era a più basso livello, proprio perché non si prevedeva lo sbarco con quel cattivo tempo; per esempio:
  - Rommel aveva lasciato il suo comando per un breve viaggio in Germania; intendeva recarsi da Hitler per chiedere l'invio in Normandia di altre divisioni corazzate; inoltre aveva profittato di questo viaggio per passare da casa, nelle vicinanze di Ulm, per festeggiare il compleanno della moglie, solo la sera del 6 rientrò al suo comando;
  - il comandante della 7ª Armata, generale Dollmann, si trovava in Bretagna a dirigere una esercitazione sulla carta, alla quale partecipavano numerosi comandanti di corpo d'armata e di divisione;
  - il comandante del corpo corazzato di riserva si era recato in Belgio;
  - il generale Speidel, Capo di Stato Maggiore di Rommel, aveva organizzato una cena;
  - anche un altro comandante di primo piano era introvabile; sembra si fosse allontanato per trascorrere la notte con una «mademoiselle».

C'era quindi un clima di relax in tutta la zona, clima che però fu interrotto alle 01.30 della notte tra il 5 e il 6 giugno con la notizia del lancio dei paracadutisti. Di questo aviosbarco doppio fu subito avvertito il Capo di Stato Maggiore di Rommel, il generale Speidel. Il generale Dollmann, comandante della 7ª Armata fu avvertito solo alle 02.10; in una telefonata con Speidel fu apprezzato che non si dovesse trattare di una operazione su vasta scala. Allo stesso modo la pensava von Rundstedt, comandante dell'intero settore dell'occidente. Ad ogni buon conto fu avvisato lo Stato Maggiore Generale tedesco a Berchtesgaden, ma la notizia fu sottovalutata; Jodl fu avvisato con ritardo e Hitler, che era andato a dormire da poco con due pillole di sonnifero, non fu neanche svegliato.
Quando finalmente si cominciò a comprendere la gravità della situazione, si con-

tinuò a pensare che l'attacco fosse un fatto minore e si tardò notevolmente a dare l'ordine di impiegare le forze di riserva:

- la 21ª divisione corazzata era poco a sud di Caen; messa in allarme fin dalle 02.30, solo alle 10.30 ricevette l'ordine di intervenire, ed ottenere qualche successo, ritardando la presa di Caen da parte del generale Montgomery;
- la 12ª divisone corazzata giunse in zona la sera del 6, ma fu impiegata solo a partire dal giorno successivo;
- la «Divisione Addestramento» giunse a Caen solo l'8 giugno, decimata lungo la strada dagli attacchi aerei che distrussero 90 mezzi corazzati e 130 veicoli.

Se queste tre divisioni corazzate fossero intervenute immediatamente, molto probabilmente i punti di sbarco sarebbero stati eliminati prima che le forze alleate li riunissero in un'unica e solida testa di ponte. Ma ormai gli alleati era saldamente in costa e il consolidamento della zona da sbarco proseguì celermente. Nelle prime diciotto ore 130.000 uomini furono sbarcati, come era previsto nei piani. Tutto fu poi più facile perché vennero costruiti due porti artificiali con gli scafi di vecchie navi militari e mercantili e con pontoni appositamente preparati.
Per il 15 giugno erano stati sbarcati in Francia 500.000 uomini e 77.000 veicoli. Ai primi di luglio le forze alleate in Francia raggiunsero la consistenza di un milione di combattenti.
Era iniziata la marcia verso Parigi per la liberazione della Francia e verso il cuore stesso dell'Europa, per la sconfitta finale della Germania.

Gli uomini

Pur nel successo dell'operazione non sempre i rapporti tra i comandanti alleati delle due diverse nazionalità furono sereni. Vi furono notevoli rivalità successivamente allo sbarco nella marcia verso levante, specie tra Montgomery e Patton. Vi furono errori di apprezzamento, che però non compromisero l'andamento generale delle operazioni.
I comandanti inglesi e americani condussero nel complesso bene la loro battaglia, ebbero onori e gloria e scrissero i loro libri di memorie. Il Comandante Supremo, Eisenhower fu poi il primo comandante della NATO in Europa e successivamente fu Presidente degli Stati Uniti.
Ovviamente le cose andarono in maniera diversa sul versante tedesco. Alcuni comandanti scrissero memorie e resoconti, interessanti per comprendere il reale svolgersi degli avvenimenti così come fu visto dal nemico di allora. Per alcuni il destino fu particolarmente duro.

Il generale von Rundstedt si trovò subito in difficoltà con il Quartier Generale di Hitler, che aveva ordinato di resistere ad oltranza. Un giorno gli chiesero per telefono *«Che cosa possiamo fare?»* e lui rispose *«Far cessare la guerra, non vedo altre soluzioni»*. Ma la soluzione di Hitler fu di sostituirlo con il Feldmaresciallo von Kluge, reduce dal fronte orientale.
Il 20 luglio vi fu l'attentato a Hitler, che ebbe le sue ripercussioni sul fronte occidentale. Di lì a poco von Kluge, per un insieme di circostanze, rimase isolato dal suo comando per più di 12 ore. Hitler ritenne si fosse recato dagli alleati a trattare la resa della Germania, e rimase di questa idea anche quando il Feldmaresciallo rientrò al suo comando. I rapporti tra i due divennero pessimi; von Kluge era più preoccupato di quanto accadeva in Germania, alle sue spalle, che di quello che accadeva al fronte e naturalmente la condotta della guerra ne risentiva. A fine luglio fu esonerato dal comando. Mentre in auto rientrava in Germania, si uccise inghiottendo una capsula di veleno. Si era infatti convinto che al suo rientro sarebbe stato arrestato dalla Gestapo. Il 17 luglio Rommel incappò in un bombardamento aereo, la sua auto uscì fuori strada. Rommel si ferì gravemente e rientrò in Patria per una lunga convalescenza. Coinvolto secondo la Gestapo nel complotto contro Hitler, fu dal Fuhrer «invitato» al suicidio, cosa che egli fece, forse con un certo senso di liberazione.

(«Rivista Marittima» marzo 1996)