

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

DIPARTIMENTO DEI BENI CULTURALI: ARCHEOLOGIA, STORIA
DELL'ARTE, DEL CINEMA E DELLA MUSICA



CORSO DI LAUREA TRIENNALE

PROGETTAZIONE E GESTIONE DEL TURISMO CULTURALE

IL TURISMO MILITARE A MALTA: UNA NUOVA PROSPETTIVA TURISTICA

Relatore: Prof. Aldino Bondesan

Correlatore: Prof.ssa Maria Petriccione

Laureanda: Norma Checco

Matricola numero: 1232896

Anno accademico 2023-2024

Dedicato alla mia famiglia

INDICE

INTRODUZIONE	5
CAPITOLO 1: INQUADRAMENTO GENERALE DI MALTA	7
1.1 Malta: inquadramento geografico, geologico e geomorfologico, etimologia del nome ...	7
1.2 Malta: inquadramento storico	9
CAPITOLO 2: IL TURISMO A MALTA.....	12
2.1 Storia del turismo di Malta	12
2.2 La situazione attuale e l'offerta turistica	12
2.3 I flussi turistici	13
2.4 Il turismo militare: cos'è e il caso di Malta	19
CAPITOLO 3: LA GUERRA A MALTA	21
3.1 L'architettura militare di Malta.....	21
3.1.1 Fortificazioni dei Cavalieri di Malta	21
3.1.2 Fortificazioni del Periodo Britannico	24
3.1.3 Fortificazioni della Seconda Guerra Mondiale	26
3.2 La Seconda Guerra Mondiale a Malta	29
3.3 L'operazione C3: i piani di sbarco	33
CAPITOLO 4: MATERIALI E METODI	38
4.1 Materiali.....	38
4.2 Metodi	41
CAPITOLO 5: PROPOSTA DI ITINERARIO TURISTICO: IL CASO-STUDIO DELLA BAI A DI MELLIEHA.....	48
5.1 Perché proporre un itinerario turistico che abbia come oggetto di visita i pillbox di Seconda Guerra	48
5.2 Descrizione dell'itinerario	49

5.3 Accorgimenti tecnico-organizzativi per lo sviluppo dell'itinerario.....	63
6. CONCLUSIONI E DISCUSSIONI	65
BIBLIOGRAFIA.....	67
SITOGRAFIA	69

INTRODUZIONE

Malta, situata al centro del Mediterraneo, è stata nei secoli un punto strategico cruciale, crocevia di popoli, rotte commerciali e conflitti bellici. Durante la Seconda Guerra Mondiale, l'isola rivestì un ruolo centrale nelle operazioni militari, diventando uno dei principali teatri di scontro tra le forze dell'Asse e quelle Alleate. Questo periodo storico ha lasciato un segno tangibile sul territorio, con un vasto patrimonio di fortificazioni, postazioni difensive e rifugi antiaerei.

Tuttavia, gran parte di questo patrimonio, pur rappresentando una testimonianza unica della complessità delle operazioni belliche, è oggi scarsamente valorizzata e spesso relegata al margine dell'offerta turistica. In questo contesto, la ricerca proposta si inserisce con l'obiettivo di esplorare il potenziale del turismo militare, un settore che può contribuire alla valorizzazione della memoria storica e al rafforzamento dell'identità culturale dell'isola.

Attraverso uno studio dettagliato delle strutture belliche della Seconda Guerra Mondiale, la tesi mira a proporre un itinerario innovativo che integri questi elementi in un'esperienza turistica sostenibile e culturalmente arricchente.

L'interesse verso questo tema deriva dalla consapevolezza che il turismo militare, nonostante le sue potenzialità, è ancora poco sviluppato rispetto ad altre tipologie di offerta turistica a Malta. Le postazioni belliche, come i pillbox disseminati lungo la costa, rappresentano un patrimonio unico, spesso trascurato, che rischia di essere dimenticato. Lo studio si propone di colmare questa lacuna, evidenziando il valore storico e culturale di queste strutture e suggerendo modalità di fruizione che possano renderle accessibili a un pubblico diversificato. Per farlo, si è adottato un approccio metodologico integrato che combina la ricerca storica, l'utilizzo di tecnologie GIS e indagini sul campo, al fine di mappare, documentare e analizzare le strutture belliche rimaste.

Particolare attenzione è stata rivolta alla Baia di Mellieha, un'area in cui si concentrano numerose testimonianze del periodo bellico, per verificarne lo stato di conservazione e valutarne l'idoneità all'inclusione in un percorso turistico strutturato.

L'obiettivo principale del lavoro è dimostrare come le postazioni belliche possano essere trasformate in risorse turistiche di valore, contribuendo non solo alla diversificazione dell'offerta culturale di Malta, ma anche alla promozione di una maggiore consapevolezza storica tra i visitatori.

Per raggiungere questo scopo, la tesi analizza il contesto storico e geografico dell'isola, approfondisce le dinamiche del turismo militare e presenta una proposta concreta di itinerario tematico. La ricerca, inoltre, pone l'accento sull'importanza di integrare il turismo militare con altre forme di turismo culturale, garantendo una fruizione rispettosa e sostenibile del patrimonio storico. Questo approccio non solo permette di valorizzare il passato bellico dell'isola, ma contribuisce anche a rafforzare il legame tra memoria storica e sviluppo territoriale contemporaneo, offrendo nuove opportunità per il futuro del turismo a Malta.

CAPITOLO 1: INQUADRAMENTO GENERALE DI MALTA

1.1 Malta: inquadramento geografico, geologico e geomorfologico, etimologia del nome

Con il termine *Malta* ci si riferisce a un arcipelago composto da circa venti isole, di cui la maggior parte sono piccole e disabitate. L'arcipelago è situato al centro del Mar Mediterraneo (figura 1), a circa 80 chilometri dalla Sicilia, 285 chilometri dalla Tunisia e poco più di 330 chilometri dalla Libia (Roggero, 2017).

Figura 1 – Malta e la sua posizione nel Mediterraneo (Google Maps, 2024)



Con una popolazione che supera i 560.000 abitanti (Malta National Statistics Office, ultimo aggiornamento 2023) e una superficie di 316 chilometri quadrati, Malta è lo stato più piccolo dell'Unione Europea e uno dei più densamente popolati al mondo. Le tre isole principali sono Malta, Gozo e Comino, le uniche abitate, mentre La Valletta ne è la capitale.

Figura 2 – Malta, Gozo e Comino (Cipolla, 2015)



Malta è composta principalmente da roccia calcarea sedimentaria del periodo del Miocene. Le principali formazioni geologiche, elencate da Schembri (1997), sono cinque:

- il calcare corallino inferiore è la roccia più antica ed è dura e resistente; costituisce la maggior parte delle scogliere
- il calcare di globigerina è una roccia calcarea morbida, ricca di fossili di organismi marini; è utilizzata in edilizia in quanto è lavorabile in blocchi
- l'argilla blu è uno strato di argilla impermeabile posizionata tra le formazioni calcaree; è responsabile della presenza di falde acquifere
- l'arenaria verde è uno strato sottile e friabile di sabbia glauconitica di minore importanza
- il calcare corallino superiore è la roccia più giovane e costituisce il rilievo più elevato.

Dal punto di vista geomorfologico, Malta presenta una notevole varietà di paesaggi. Lungo la costa sud-occidentale si trovano alte scogliere, mentre la parte nord-orientale ospita baie più accessibili, sia sabbiose che rocciose. Il rilievo dell'isola è caratterizzato da altopiani calcarei di modesta elevazione, e nonostante il terreno prevalentemente roccioso, l'agricoltura è resa possibile grazie all'utilizzo di terrazzamenti, tecnica che consente di sfruttare al meglio i pendii (Roggero, 2017). L'isola è fortemente interessata dall'erosione: lungo costa essa si manifesta con la formazione di falesie, grotte costiere e archi di roccia e dipende dall'azione combinata

di vento e onde; l'erosione del suolo invece è dovuta a piogge intense concentrate in brevi periodi, unitamente alla mancanza di foreste con grandi alberi che possano assorbire tali quantitativi d'acqua.

Un aspetto critico del territorio maltese è l'assenza di corsi d'acqua permanenti o di laghi naturali. Per sopperire alla scarsità di risorse idriche, l'isola dipende principalmente dagli impianti di desalinizzazione dell'acqua marina, che soddisfano la maggior parte del fabbisogno idrico della popolazione. Questa soluzione tecnologica, introdotta nella seconda metà del XX secolo, ha permesso a Malta di affrontare il problema cronico della mancanza d'acqua (Sapiano, 2020).

Il clima è di tipo mediterraneo-subtropicale, caratterizzato da estati calde, inverni miti e precipitazioni scarse, concentrate principalmente nei mesi autunnali e invernali. Le temperature elevate combinate alle precipitazioni limitate hanno avuto un notevole impatto sulla vegetazione: l'isola, infatti, è dominata dalla macchia mediterranea, caratterizzata da specie resistenti alla siccità. L'elevato tasso di umidità, presente durante tutto l'anno, influisce sul benessere della popolazione e sulla produttività agricola (Conrad e Cassar, 2010).

Per quanto riguarda l'etimologia del nome "Malta", questa rimane ancora incerta. Alcuni studiosi suggeriscono che derivi dal termine greco *Melitè*, che significa "dolce", in riferimento alla storica produzione di miele sull'isola. Altri suggeriscono un'origine fenicia, con la parola *Malit* che significa "montagna rocciosa", probabilmente per la conformazione del territorio. Un'ulteriore ipotesi associa il nome all'ebraico *Malet*, che significa "rifugio", riflettendo la funzione strategica dell'isola nel Mediterraneo come porto sicuro per varie popolazioni (Roggero, 2017).

1.2 Malta: inquadramento storico

Malta, grazie alla sua posizione strategica nel cuore del Mediterraneo, ha attratto nel corso dei millenni l'attenzione di numerose potenze, rendendola un crocevia di culture e commercio. Le prime tracce di insediamenti umani sull'isola risalgono al Neolitico, quando una civiltà avanzata, nota come la *civiltà dei templi*, costruì strutture megalitiche tra il 3500 e il 2500 a.C

(Hughes, 1969). Questi templi, oggi Patrimonio dell'Umanità UNESCO, rappresentano uno dei complessi architettonici più antichi al mondo. Tuttavia, questa civiltà scomparve misteriosamente, lasciando l'isola disabitata per diversi secoli.

Intorno al 1000 a.C., i Fenici arrivarono a Malta, stabilendovi un importante avamposto commerciale. Grazie alla loro abilità marittima, i Fenici utilizzarono Malta come punto di collegamento nelle rotte tra il Mediterraneo orientale e occidentale (Malizia, 1976). Seguì il dominio dei Cartaginesi, che consolidarono il controllo sull'isola fino alla sconfitta da parte dei Romani durante la Seconda guerra punica (218-201 a.C.).

Sotto il dominio romano, Malta godette di un periodo di relativa prosperità. Divenuta provincia dell'Impero romano, l'isola era conosciuta per la sua produzione agricola e per la qualità dei suoi tessuti. Un evento chiave durante l'occupazione romana fu il naufragio di San Paolo nel 60 d.C., considerato il punto di inizio della diffusione del Cristianesimo sull'isola (Malizia, 1976). Oggi, la Baia di San Paolo è un luogo di pellegrinaggio e ospita una statua commemorativa del santo.

Dopo la caduta dell'Impero Romano d'Occidente, Malta attraversò un periodo turbolento, subendo prima le incursioni dei Vandali e successivamente il controllo degli Ostrogoti e dei Bizantini. Nel 870 d.C., l'isola cadde sotto il dominio arabo, che influenzò profondamente la lingua, la cultura e l'agricoltura maltesi (Enciclopedia Treccani, ultimo aggiornamento 2024). Gli Arabi introdussero nuove tecniche agricole e rafforzarono l'urbanizzazione.

Il dominio arabo terminò nel 1091 con l'arrivo dei Normanni, che inserirono Malta nel Regno di Sicilia. Da quel momento, l'isola seguì le sorti del Regno siciliano, passando sotto il controllo di dinastie come gli Svevi, gli Angioini e infine gli Aragonesi (Roggero, 2017). Nel 1530, Malta venne ceduta in affitto ai Cavalieri Ospitalieri di San Giovanni, che la trasformarono in una potente roccaforte militare contro l'Impero Ottomano. Il Grande Assedio di Malta del 1565 fu un momento cruciale nella storia dell'isola, in cui i Cavalieri, con l'aiuto della popolazione maltese, riuscirono a respingere un assalto su larga scala da parte delle forze ottomane (Malta Tourism Authority, ultimo aggiornamento 2022).

Nel 1798, Napoleone Bonaparte conquistò Malta durante la sua campagna in Egitto (Roggero, 2017). Il dominio francese, tuttavia, durò solo due anni a causa della ribellione maltese,

supportata dalla Gran Bretagna. Dal 1814, dopo il Trattato di Parigi, Malta entrò a far parte dell'Impero britannico, diventando una base navale strategica per il controllo del Mediterraneo.

Durante la Seconda guerra mondiale, Malta giocò un ruolo fondamentale grazie alla sua posizione strategica. Assediata dalle forze dell'Asse per oltre due anni, l'isola subì gravi distruzioni, ma la sua resistenza fu riconosciuta con la George Cross, conferita dal re Giorgio VI (Alberto, 1991). Dopo la guerra, Malta attraversò un periodo di instabilità politica, culminato con l'indipendenza dal Regno Unito nel 1964. Nel 1974, Malta divenne una repubblica e, nel 2004, entrò a far parte dell'Unione Europea.

CAPITOLO 2: IL TURISMO A MALTA

2.1 Storia del turismo di Malta

Fino alla fine della Seconda Guerra Mondiale, Malta non era considerata una vera e propria meta turistica: l'isola costituiva una tappa veloce di un itinerario più ampio nel Mediterraneo.

Nel 1958 nacque il primo ufficio turistico e dagli anni Sessanta invece, dopo l'indipendenza, il governo maltese iniziò a stanziare fondi per lo sviluppo del turismo, promuovendo l'immagine di Malta come località di "mare, sabbia e sole" (Cipolla, 2015). Fino agli anni Ottanta, questo modo di pubblicizzare l'isola funzionò e il fenomeno turistico crebbe molto, interessando soprattutto gli inglesi; Malta divenne una meta del turismo di massa già dalla metà degli anni Settanta ma, contemporaneamente, si manifestarono le prime problematiche legate alla stagionalità del turismo e alla tutela dell'ambiente e dell'identità culturale (Avellino et al., 2023).

Con l'entrata nella Cee di Grecia (1981), Spagna e Portogallo (1986), il turismo a Malta subì una flessione in quanto queste località divennero più accessibili e l'isola ne soffrì la concorrenza; questo evento evidenziò la mancanza a Malta di una promozione turistica incentrata sulla valorizzazione dell'identità culturale dell'isola.

A partire dal 1987 il governo ha deciso di modificare le proprie politiche turistiche: mediante la valorizzazione del patrimonio culturale si punta a migliorare il target di turisti e a ridurre il peso della stagionalità (Ashworth e Tunbridge, 2005); a tale scopo, per esempio, nel 1992 venne introdotta la *Culture Card*, che dava accesso a siti storici a prezzo scontato. Dal brand di Malta come meta turistica per coloro che sono interessati al mare e alla vita notturna dell'isola, il piano era quello di promuovere la cultura e l'apprendimento (Briguglio e Briguglio, 1996).

2.2 La situazione attuale e l'offerta turistica

Oggi, nonostante si stia ancora lavorando per cambiare l'immagine dell'isola da località balneare a meta culturale (passando così dal "turismo blu" al "turismo grigio", Ashworth e Tunbridge, 2005), esiste una grande varietà nell'offerta turistica, ed essa, unitamente alla

pianificazione realizzata dal governo maltese (in collaborazione con enti, associazioni e aziende sul territorio) ha portato, negli ultimi anni, ad un aumento importante del turismo sull'isola (Crisafulli, 2019).

Il turismo storico-culturale di Malta si concretizza, in primo luogo, nella visita delle fortificazioni dei Cavalieri di Malta e dei templi megalitici (questi ultimi sono oggi Patrimonio Unesco); Malta è anche una meta ambita per studiare l'inglese, che insieme al maltese è la lingua ufficiale.

La nomina di La Valletta a Capitale Europea della Cultura nel 2018 ha contribuito, inoltre, a migliorare la reputazione di Malta come meta culturale: questo evento ha dato grande visibilità all'isola a livello internazionale ed è stato propulsore del rimodernamento della città (Ebejer, 2018).

Soprattutto negli ultimi anni poi, allo scopo di trasformare il soggiorno in un'esperienza completa e non omologante e quindi fruibile da più segmenti di turisti, si è puntato alla promozione di attività da svolgere all'aria aperta, parchi divertimento, locali notturni, hotel di lusso e importanti festival musicali.

Per quanto riguarda il turismo domestico, esso non è particolarmente sviluppato a Malta, principalmente a causa delle esigue dimensioni dell'isola.

2.3 I flussi turistici

L'economia maltese è altamente terziarizzata; ad oggi oltre un quarto del PIL è legato al turismo, seguito dai servizi finanziari (circa il 15%) e dal gaming (12%). Il turismo funge da traino anche per altri settori economici (Ambasciata d'Italia La Valletta, ultimo aggiornamento 2024).

Analizzando i dati relativi agli arrivi e alla loro variazione percentuale riportati da Crisafulli (2019) e riguardanti il periodo 1989-2018 (tabella 1), si nota che:

- tra il 1989 e il 1994 gli arrivi sull'isola hanno registrato un importante aumento (+42%);
- nel biennio 1995-1996, invece, si è verificata una leggera contrazione;
- risultano nuovamente positivi i dati registrati tra il 1997 e il 2000;
- l'andamento è stato abbastanza costante nei primi anni 2000;
- c'è stata una ricaduta nel 2009, probabilmente dovuta alla crisi finanziaria del 2008;

- negli anni 2016-2018 si è verificato un aumento rapido nel numero di arrivi, dovuto con molta probabilità alla designazione di La Valletta come Capitale Europea della Cultura nel 2018, evento che ha dato grande visibilità a livello internazionale;
- dal 1989 al 2018 gli arrivi a Malta sono aumentati del 213,7%.

Tabella 1 – Arrivi e variazione percentuale degli arrivi a Malta tra il 1989 e il 2018 (Crisafulli, 2019)

ANNO	ARRIVI	VARIAZIONE PERCENTUALE
1989	828.311	
1990	871.776	5,2
1991	895.036	2,6
1992	1.002.381	12,0
1993	1.063.213	6,0
1994	1.176.223	10,6
1995	1.115.971	-5,1
1996	1.053.788	-5,6
1997	1.111.161	5,4
1998	1.182.240	6,4
1999	1.214.230	2,7
2000	1.215.712	0,1
2001	1.180.145	- 2,925
2002	1.133.814	-3,925
2003	1.126.601	-0,636
2004	1.157.684	2,759
2005	1.170.624	1,117
2006	1.124.235	-3,962
2007	1.243.510	10,609
2008	1.290.856	3,807
2009	1.182.489	-8,394
2010	1.338.840	13,222
2011	1.415.019	5,689
2012	1.443.415	2,006
2013	1.582.153	9,611
2014	1.689.810	6,804
2015	1.783.364	5,536
2016	1.965.928	10,23
2017	2.273.837	15,66
2018	2.598.690	14,28

Come indicato in tabella 2 (Malta NSO, 2024), gli arrivi sono continuati a crescere nel 2019; il biennio 2020-2021, invece, non è inserito in tabella in quanto i flussi dall'estero sono stati

praticamente azzerati a causa della pandemia da Covid-19. Nel biennio 2022-2023 la ripresa è stata rapida, tanto che nel 2023 per la prima volta si sono superati i tre milioni di visitatori, registrando un dato migliore di quello pre-pandemia (nel 2023 +8,3% di arrivi rispetto al 2019).

Tabella 2 – Arrivi a Malta 2019-2023 (escluso biennio 2020-2021, Malta NSO, 2024)

SUMMARY OF MAIN INBOUND TOURISM INDICATORS

Main Indicators of Inbound Tourism to Malta

	2019	2022	2023	Change 2023/2022
Total inbound visitors ¹	2,771,888	2,330,320	3,002,823	28.9%
Inbound tourists	2,753,239	2,286,597	2,975,670	30.1%
Tourist guest nights	19,338,860	16,608,131	20,241,803	21.9%
Average length of stay	7.0	7.3	6.8	-0.5 of a night
Tourist expenditure (€'000s)	2,220,627	2,012,540	2,671,431	32.7%

¹incl. overnight cruise passengers

Source: NSO (Inbound Tourism)

Volendo invece studiare la stagionalità del turismo a Malta, si riporta il numero di visitatori per mese nel periodo 1994-1998 (tabella 3) e li si confronta con gli stessi dati nel periodo 2014-2018 (tabella 4).

Tabella 3 – Visitatori per ogni mese nel periodo 1994-1998 (Crisafulli, 2019)

	1994	1995	1996	1997	1998
GENNAIO	42.726	40.874	39.174	36.497	38.194
FEBBRAIO	55.504	53.314	54.801	51.872	55.808
MARZO	90.203	83.923	84.033	82.611	78.546
APRILE	100.541	112.079	90.540	105.614	109.113
MAGGIO	115.576	105.120	97.541	117.477	115.642
GIUGNO	111.667	110.028	101.061	98.609	113.375
LUGLIO	151.926	134.477	123.643	135.073	145.047

AGOSTO	145.011	140.557	139.943	149.251	158.643
SETTEMBRE	126.406	121.307	115.557	115.329	126.920
OTTOBRE	115.496	102.732	96.794	101.081	111.306
NOVEMBRE	66.392	59.971	59.273	63.789	71.410
DICEMBRE	54.775	51.589	51.428	53.958	58.236

Nel periodo 1994-1998, gennaio risulta essere il mese con meno visitatori; da febbraio a giugno gli arrivi crescono fino ad arrivare al picco massimo nei mesi di luglio e agosto; da settembre inizia il calo degli arrivi. Questi dati dimostrano che, nonostante le politiche attuate a partire dal 1987 per promuovere Malta come località culturale, l'immagine dell'isola nel periodo considerato è ancora legata principalmente al turismo balneare.

Tabella 4 – Visitatori per ogni mese nel periodo 2014-2018 (Crisafulli, 2019)

	2014	2015	2016	2017	2018
GENNAIO	69.525	74.280	84.817	104.069	124.769
FEBBRAIO	65.299	74.189	81.005	103.899	122.433
MARZO	97.800	101.160	115.519	140.922	167.197
APRILE	148.188	152.101	164.885	199.586	233.520
MAGGIO	166.497	173.589	190.586	215.373	256.879
GIUGNO	177.446	180.082	193.038	226.333	257.545
LUGLIO	197.389	206.626	225.339	251.066	289.183
AGOSTO	235.094	246.485	253.330	284.844	313.875
SETTEMBRE	185.438	192.550	206.920	235.881	271.439
OTTOBRE	177.961	196.692	215.119	240.113	265.419
NOVEMBRE	102.940	113.042	140.404	162.530	175.170
DICEMBRE	66.232	72.568	94.966	109.222	121.259

Osservando i dati raccolti vent'anni dopo, nel quinquennio 2014-2018, si può notare che Malta è ancora considerata una meta prevalentemente estiva, ma gradualmente i visitatori si stanno sempre più distribuendo durante tutto l'arco dell'anno; prendendo come riferimento l'anno

1998, il rapporto tra i visitatori è di uno a gennaio su quattro di agosto, mentre invece nel 2018 lo stesso rapporto è di uno a due e mezzo.

Volendo delineare la figura del visitatore di Malta, si inizierà trattandone la provenienza.

Fino agli anni Duemila i turisti a Malta erano prevalentemente europei, tra i quali i principali erano tedeschi, italiani, olandesi, austriaci, svedesi, norvegesi, inglesi e francesi; c'erano poi visitatori provenienti dalla Libia e dall'America settentrionale. A partire dal nuovo millennio, nonostante sia sempre l'Europa a fornire il maggior numero di visitatori a Malta, è aumentato il numero di turisti provenienti anche da altre nazioni (europee e extraeuropee, tabella 5); la globalizzazione, l'avvento dei voli low cost e le politiche turistiche realizzate dal governo maltese a partire dalla fine degli anni Ottanta hanno giocato un ruolo fondamentale nella promozione di Malta come meta turistica a livello internazionale.

Tabella 5 – Principali paesi di provenienza dei visitatori 2019-2023 (esclusi 2020-2021, Malta NSO, 2024)

	2019	2022	2023	Change 2023/2022
INBOUND TOURISTS				
Australia	49,807	19,986	53,216	166.3%
Austria	33,251	36,497	51,880	42.1%
Belgium	70,886	55,821	65,536	17.4%
France	239,140	258,372	286,088	10.7%
Germany	211,546	169,445	218,540	29.0%
Hungary	37,976	36,110	49,848	38.0%
Ireland	53,089	37,886	46,764	23.4%
Italy	392,955	398,198	547,991	37.6%
Netherlands	59,528	58,220	62,398	7.2%
Poland	104,228	143,229	167,113	16.7%
Scandinavia	124,411	76,479	88,507	15.7%
Spain	116,295	86,801	114,513	31.9%
Switzerland	48,954	41,239	57,791	40.1%
United Kingdom	649,624	427,005	539,131	26.3%
USA	50,525	40,642	55,096	35.6%
Other	511,025	400,666	571,256	42.6%

A seguire, nella tabella 6, verranno invece presentate le caratteristiche demografiche dei visitatori dell'isola nel periodo 2019-2023: la maggior parte dei turisti a Malta ha un'età compresa tra i 25 e i 44 anni, anche se una fetta importante è costituita dalla fascia dai 45 ai 64. Si preferisce nettamente il viaggio non organizzato: ciò dipende da fattori come la provenienza dei visitatori, i quali, essendo in gran parte europei, possono acquistare voli low cost con facilità direttamente online e, una volta in loco, non incontrano particolari barriere linguistiche (c'è da tener presente infatti che, oltre all'inglese come seconda lingua ufficiale, a Malta è molto conosciuto anche l'italiano, e gli italiani rappresentano una parte importante dei visitatori dell'isola). La maggioranza dei turisti trascorre a Malta almeno sette notti.

Tabella 6 – Profilo demografico del turista di Malta (Malta NSO, 2024)

PROFILE OF INCOMING TOURISTS

Demographic Profile

	2019	2022	2023
GENDER			
Males	1,368,550	1,135,265	1,449,243
Females	1,384,689	1,151,332	1,526,427
AGE GROUP			
0-24	544,597	539,645	658,741
25-44	1,101,842	909,967	1,159,733
45-64	826,816	646,602	886,435
65+	279,984	190,383	270,761
ORGANISATION OF STAY			
Package	818,014	541,553	750,107
Non-package	1,935,226	1,745,043	2,225,563
FREQUENCY			
First time tourists	2,056,139	1,720,984	2,305,255
Repeat tourists	697,100	565,613	670,415
DURATION OF VISIT			
1-3 nights	600,879	509,404	691,496
4-6 nights	821,265	733,882	1,045,347
7 nights or more	1,331,096	1,043,311	1,238,827

2.4 Il turismo militare: cos'è e il caso di Malta

Con il termine turismo militare si intende la specifica branca del turismo culturale che guarda ai luoghi dove in passato sono avvenuti combattimenti, come per esempio campi di battaglia, forti, trincee o postazioni, ma anche a musei di guerra, collezioni o allestimenti dedicati a uno o più eventi bellici (Mateus et al., 2023); l'obiettivo principale di questa tipologia di turismo è connesso alla memoria di quanto avvenuto in passato, sia per trasferire conoscenze e valori alle nuove generazioni, sia in quanto pratica solenne, come se il turismo militare rappresentasse una sorta di pellegrinaggio.

In ogni paese del mondo, prima o poi nel corso della storia, si sono verificati eventi bellici: tracce di essi sono riscontrabili praticamente ovunque; guardando al caso italiano, per esempio, tantissime città sono dotate di mura difensive e sulle montagne si possono trovare un po' ovunque resti di forti e trincee.

Non sempre, però, ciò che sopravvive a un conflitto viene valorizzato e reso fruibile per il turismo: alcune opere belliche, prive di particolare valore artistico o non tutelate a livello legislativo, vengono lasciate in uno stato di abbandono, vandalizzate o requisite da privati, finendo un po' alla volta per scomparire.

Questo è ciò che sta accadendo ai cosiddetti pillbox della Seconda Guerra Mondiale a Malta: essi sono delle postazioni realizzate in cemento armato con lo scopo principale di fornire riparo alle mitragliatrici (Stephenson, 2004). Purtroppo, dei circa trecento pillbox che c'erano sull'isola, ne restano oggi poco più di duecento, molti dei quali danneggiati o vandalizzati.

A Malta, il turismo militare riguarda principalmente i musei di guerra e le fortificazioni dei Cavalieri di Malta. Tra i musei, i più importanti sono il Museo Nazionale di Guerra, che si trova all'interno di Forte Sant'Elmo e che tratta l'intera storia bellica di Malta, e il Museo di Malta in Guerra, che, oltre a raccogliere armi, costumi e oggetti relativi al periodo della Seconda Guerra Mondiale, è stato edificato sopra un rifugio antiaereo, la cui visita è inclusa nel biglietto d'ingresso al museo.

Gran parte dei beni legati al tema bellico, a Malta, sono gestiti dalla fondazione Wirtartna, un'organizzazione composta da volontari che si occupa di promozione della cultura restaurando monumenti e edifici storici abbandonati e mettendoli a disposizione per un diverso utilizzo e istituendo e gestendo musei da inserire nel circuito museale maltese.

Le principali opere militari presenti a Malta sono situate nella zona del Grand Harbour e di La Valletta, anche se, soprattutto nel periodo britannico e durante la Seconda Guerra Mondiale, si cercò di organizzare la difesa anche lungo la costa e in zone strategiche come la Grande Faglia.

CAPITOLO 3: LA GUERRA A MALTA

3.1 L'architettura militare di Malta

3.1.1 Fortificazioni dei Cavalieri di Malta

Malta, la cui storia è stata segnata da secoli di guerre e occupazioni, presenta una stratificazione di edifici connessi ad eventi bellici, molti dei quali sono stati anche riutilizzati in periodi successivi. Delle opere precedenti il Cinquecento non ci è rimasto molto oggi, mentre invece si sono conservate tantissime fortificazioni dei Cavalieri ospitalieri di San Giovanni: a partire dal loro arrivo sull'isola, avvenuto nel 1530, essi si impegnarono a edificare o rimodernare molte strutture difensive, anche in virtù del compito che era stato affidato loro dall'imperatore Carlo V, quello della lotta ai pirati e agli infedeli (Stephenson, 2004).

Già prima del Grande Assedio del 1565 la zona del Grand Harbour comprendeva i tre maggiori forti costieri: Forte Sant'Elmo, costruito in soli quattro mesi nel 1552, che oltre ad essere stato un'importante roccaforte contro i Turchi venne pesantemente bombardato durante la Seconda Guerra Mondiale e oggi ospita il Museo Nazionale della Guerra (il quale ripercorre tutta la storia militare di Malta); Forte Sant'Angelo, nato originariamente come castello secoli prima dell'arrivo dei Cavalieri e successivamente convertito da essi in fortezza; Forte San Michele, costruito nel 1552 (come Forte Sant'Elmo), del quale oggi resta solo un bastione. Fu solo nell'ultimo quarto del Seicento, invece, che venne edificato Forte Ricasoli: esso venne posto a protezione di una zona del porto che era rimasta scoperta durante l'attacco ottomano; fortemente danneggiato dalle bombe dell'Asse durante la Seconda Guerra Mondiale, negli ultimi anni è stato utilizzato come set cinematografico per numerose pellicole, una su tutte "Il Gladiatore" di Ridley Scott (Malta Tourism Authority, ultimo aggiornamento 2004). Anche i settecenteschi forti Manoel e Tigné sono opera dei Cavalieri di Malta: entrambe le strutture divennero roccaforti francesi durante la fase napoleonica e subirono i danneggiamenti dell'Asse nella Seconda Guerra Mondiale (Stephenson, 2004).

Le strutture ereditate dai Cavalieri al loro arrivo a Malta erano composte da alte e sottili mura intervallate da torri (tipologia medievale, quando la polvere da sparo era già stata inventata ma non era ancora così diffusa e ci si doveva difendere principalmente dalla scalata); le fortezze che essi crearono, invece, erano tutte composte da mura molto robuste (per non essere scalfite

dalle armi nemiche) intervallate da bastioni e con un grande fossato, elemento molto importante nelle costruzioni dei Cavalieri in quanto esso faceva scomparire il muro di controscarpa, fungeva da ostacolo e forniva materiale al bastione (Stephenson, 2004). L'obiettivo della tipologia bastionata era dunque la prevenzione della scalata delle mura, che si otteneva proiettando la difesa in avanti, oltre il muro, e sottoponendo il nemico al fuoco da più direzioni. Le strutture bastionate massimizzavano difesa e attacco e perciò tale tecnica di costruzione venne utilizzata per secoli (Hughes, 1969). Forte Tigné, l'ultimo realizzato dai Cavalieri a Malta tra il 1793 e il 1795, è diverso da tutti i precedenti in quanto frutto dell'innovazione tecnica del tempo: la tipologia bastionata infatti, caratteristica di tutte le altre fortezze dei Cavalieri a Malta, venne sostituita in questo caso da quella poligonale, più semplice e robusta (Spiteri, 1996).

A partire dalla fine del Seicento cambiò anche la pietra impiegata nella costruzione delle fortificazioni: si notò infatti che il calcare globigerina, utilizzato fino ad allora in quanto facilmente lavorabile in blocchi, si rovinava con l'umidità; si iniziò così a costruire con il calcare corallino inferiore, che era meno sensibile a tale problematica (Stephenson, 2004).

Dopo la vittoria nel Grande Assedio del 1565 e la fondazione di La Valletta, avvenuta nel 1566, tra l'inizio del Seicento e la seconda metà del Settecento, i Cavalieri continuarono ad implementare le difese dell'isola: lungo le coste vennero costruite varie torri (figura 3) alcune delle quali dotate di batterie; esse furono poste a sorveglianza della costa e nei luoghi in cui si pensava potessero sbarcare eventuali nemici e dislocate in modo tale che la comunicazione tra l'una e l'altra fosse possibile (Spiteri, 1996). Molte di queste torri, successivamente riutilizzate dai britannici ai tempi del loro dominio e durante le guerre mondiali, sono ancora presenti sull'isola: ne sono esempio la Torre di Mellieha (1715-1716), diventata oggi Museo della Tonnara, e la Torre di San Giuliano (1658), riconvertita in ristorante.

Figura 3 – Torri dei Cavalieri di Malta (Stephenson, 2004)



Nel corso dei Seicento i Cavalieri, volendo proteggere La Valletta anche da possibili attacchi da terra, diedero avvio alla costruzione delle Linee Floriana, delle linee difensive parte di un progetto tanto ambizioso quanto costoso (sia in termini di denaro che di guarnigione necessaria per un'adeguata gestione delle postazioni) (Stephenson, 2004); la loro costruzione procedette a fasi alterne in quanto contemporaneamente vennero edificate anche le Linee Santa Margherita, che successivamente furono inglobate nelle Linee Cottonera a difesa delle città di Birgu e Senglea (Spiteri, 1996). Le Cottonera furono ultimate solo dopo la metà del Settecento e successivamente ospitarono i francesi di Napoleone (i quali vi si rifugiarono a causa dell'insurrezione maltese); oggi queste linee difensive sono in rovina ma si possono ancora distinguere chiaramente le sagome delle mura e dei bastioni che le componevano.

3.1.2 Fortificazioni del Periodo Britannico

Gli inglesi, fino alla metà dell'Ottocento, non costruirono nuovi edifici bellici sull'isola: al loro arrivo, infatti, constatarono la rilevanza delle opere dei Cavalieri e decisero di limitarsi alla sola manutenzione di quanto già esistente (Stephenson, 2004); la presenza della flotta nel Grand Harbour, inoltre, li rendeva sicuri delle loro difese. Di questo periodo citiamo solo Forte Verdala, edificato a partire dai bastioni centrali delle preesistenti Linee Santa Margherita; durante i conflitti mondiali il forte, che oggi ospita una scuola, fu convertito in campo di prigionia.

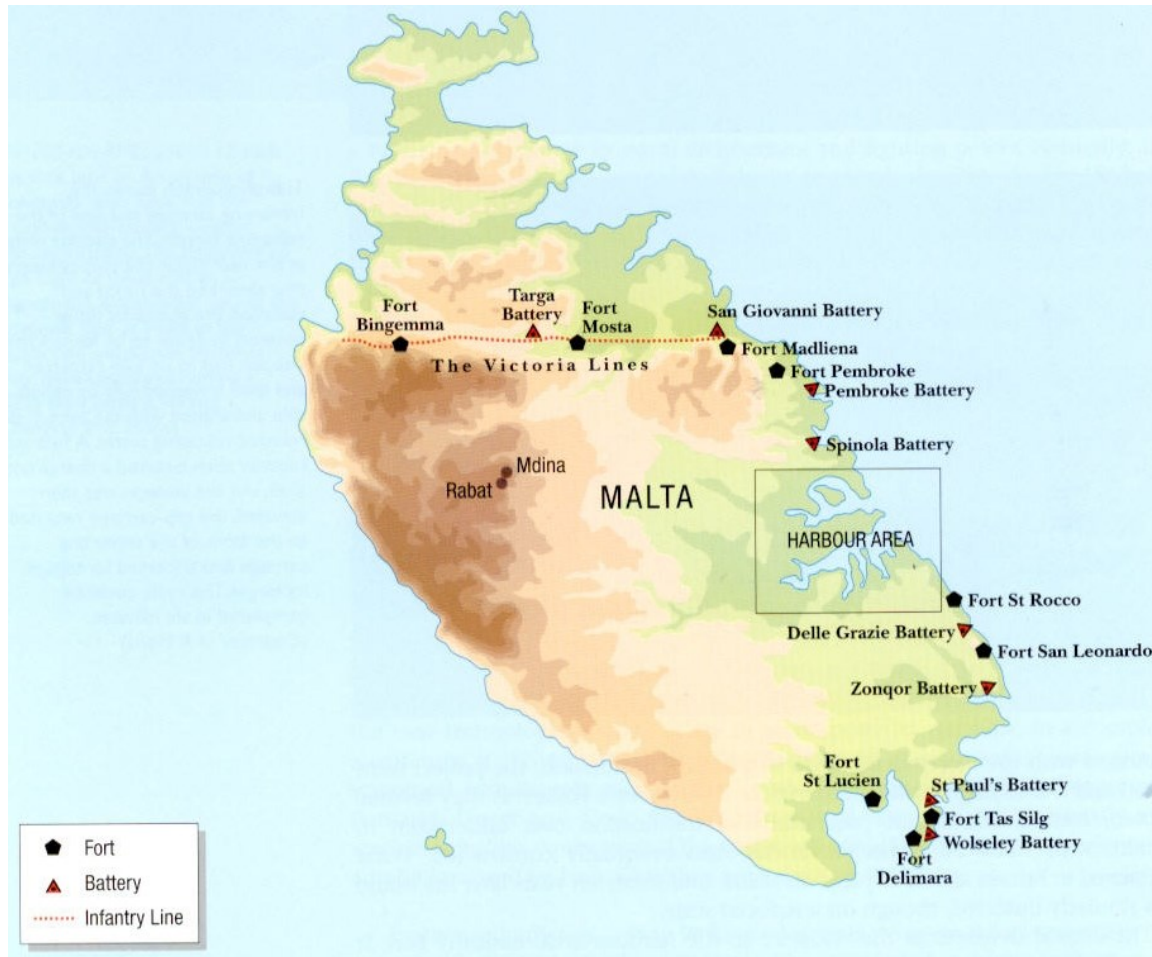
Nella seconda metà dell'Ottocento, con l'avvento dei proiettili esplosivi, la costruzione delle prime navi corazzate e l'introduzione del cannone a canna rigata, le precedenti fortificazioni divennero obsolete (Stephenson, 2004); i forti principali (Forte Sant'Elmo, Forte Ricasoli e Forte Tigné) vennero subito riarmati con artiglieria moderna e nuovi forti poligonali furono edificati: Forte Sliema (1872), Forte San Rocco (1873), Forte San Luciano (1874), Forte Pembroke e Forte San Leonardo (1875), Forte Delimara (1876) e Forte Tas-Silg (1879) (Spiteri, 1996).

Nonostante qualcuno di questi forti sia stato restaurato e riconvertito, la maggior parte di essi versa in stato di abbandono; alcuni forti sono stati a lungo affittati a privati che, oltre a non eseguire restauri, apportarono modifiche invasive alle strutture: un caso singolare è quello di Forte Delimara, che tra gli anni Ottanta del secolo scorso e i primi anni Duemila ospitò una fattoria di maiali.

Gli inglesi lavorarono anche al progetto (mai realizzato) dei Cavalieri di Malta di creazione di una linea difensiva lungo la Grande Faglia (la cresta che taglia Malta da est a ovest) finalizzata alla riduzione della lunghezza della costa da difendere: la costruzione prese il nome di Linee Vittoria (figura 4) e nel progetto inglese doveva servire anche per fronteggiare eventuali sbarchi a nord (Stephenson, 2004). A partire dal 1875 vennero costruiti dei forti a protezione delle estremità delle Linee Vittoria (Forte Bingemma da un lato e Forte Maddalena dalla parte opposta); nel 1880 venne eretto, in posizione centrale tra i primi due forti, Forte Mosta. Le Linee Vittoria non vennero mai utilizzate per scopi bellici; ad oggi ne restano alcuni tratti ben conservati, altri completamente distrutti; recentemente si sta valutando la proposta di recupero delle Linee per rilanciare l'escursionismo sull'isola (Malta Tourism Authority, ultimo aggiornamento 2024). I forti Mosta e Maddalena, invece, sono ancora utilizzati dalle forze

armate maltesi, il primo come deposito di munizioni, il secondo per lo smistamento delle telecomunicazioni.

Figura 4 – Linee Vittoria (Stephenson, 2004)



Per fronteggiare le due nuove corazzate italiane in caso di aggressione, tra il 1878 e il 1879 vennero realizzate due batterie costiere, Forte Rinella e Forte Cambridge, ognuna ad un lato del Grand Harbour (Spiteri, 1996). Mentre oggi Forte Cambridge non esiste più, Forte Rinella, utilizzato anche durante la Seconda Guerra Mondiale come punto d'osservazione, ospita un museo ed è teatro di periodiche rievocazioni storiche; una volta l'anno un gruppo di volontari spara con il cannone da cento tonnellate (che da fine Ottocento si trova ancora nella sua posizione).

Verso la fine dell'Ottocento vennero introdotte due importanti novità tecniche: la retrocarica e il cemento, in seguito rinforzato con ferro o acciaio; alla luce di ciò si dovette procedere rimodernando le strutture della zona del porto e creando nuove fortificazioni come la

postazione Wolseley, che conteneva anche una postazione mitragliatrice e anticipava così le postazioni di Prima Guerra Mondiale. Dopo il 1918, con l'avvento di sottomarini, gas velenosi, aeroplani e del carro armato, le fortificazioni permanenti dei Cavalieri e del periodo britannico iniziarono a risultare obsolete: si puntava sempre di più, infatti, a postazioni che non fossero fisse, possibilmente nascoste e con ostacoli (Stephenson, 2004).

Tra il 1934 e il 1935, sulla Grande Faglia, venne realizzata "L'orecchio", una grande muraglia curva che fungeva da specchio acustico, anticipando i radar e allertando in caso di aerei in arrivo (Jacobs, 2016).

Nel 1937 il governo britannico, nonostante i tentativi di mantenere rapporti pacifici con l'Italia fascista (a causa della sua vicinanza a Malta), fece erigere una nuova struttura per la difesa. Forte Campbell venne dunque edificato tra le baie di Mellieha e di San Paolo; gli si diede con un confine irregolare, di modo tale da occultarlo il più possibile.

3.1.3 Fortificazioni della Seconda Guerra Mondiale

Negli anni Quaranta del secolo scorso il mezzo aereo venne potenziato enormemente, tanto da rendere ancora più obsolete le fortificazioni precedenti. Si costruirono invece moltissimi rifugi antiaereo: i più facoltosi avevano rifugi privati, spesso sotto le loro abitazioni; c'erano poi rifugi pubblici, dove se si voleva godere di una zona appartata era necessario versare una quota, una sorta di affitto. Ad oggi abbiamo moltissimi rifugi che ancora si possono visitare: il più famoso è all'interno del Malta at War Museum di Vittoriosa, un museo che oltre ad ospitare i cunicoli scavati nella roccia contiene anche moltissimi oggetti del periodo bellico.

A Malta, già qualche anno prima dello scoppio della Seconda Guerra Mondiale, si iniziarono a costruire numerosi pillbox: essi sono dei fortini in cemento armato utilizzati principalmente per fornire una postazione sicura alle mitragliatrici, anche se ne esiste qualcuno che fungeva unicamente da vedetta.

Il termine *pillbox* fu impiegato per questa tipologia di strutture in quanto esse inizialmente avevano pianta circolare e assomigliavano alle scatole utilizzate al tempo per contenere le pastiglie (Spiteri, 1996).

La maggior parte di queste fortificazioni è stata eretta lungo la costa, e nello specifico nella zona nord-orientale dell'isola, a formare una o più linee di difesa: essi erano abbastanza vicini gli uni agli altri, di modo tale da poter comunicare fra loro e da poter agire congiuntamente e operare uno sbarramento in caso di sbarco.

I pillbox maltesi edificati prima della guerra sono stati realizzati rendendoli simili agli edifici presenti sull'isola, con lo scopo di mimetizzarli (figura 5): essi presentavano un profilo basso ed erano ricoperti esternamente da pietre; la pianta, di tipo poligonale, si adattava alla tipologia di terreno (Spiteri, 1996).

Figura 5 – Edificio rurale sulla sinistra e pillbox ricoperto di pietre sulla destra (Foto dell'autore, 2024)



A guerra iniziata invece, quando i bombardamenti dell'Asse non davano tregua, non c'era più il tempo per camuffare i pillbox, che venivano quindi realizzati unicamente in calcestruzzo (figura 6) e dipinti con gli stessi colori della tipica pietra maltese (Stephenson, 2004). I fortini, che durante il conflitto dovevano essere costruiti in tempi rapidi, divennero sempre più standardizzati e simili a scatole, e non ci si curò più di adattare la pianta al terreno (Spiteri, 1996).

Figura 6 – Pillbox in cemento armato senza pietre (Foto dell'autore, 2024)



Nonostante i pillbox possano avere strutture diverse, ci sono alcuni elementi che li accomunano (Spiteri, 1996):

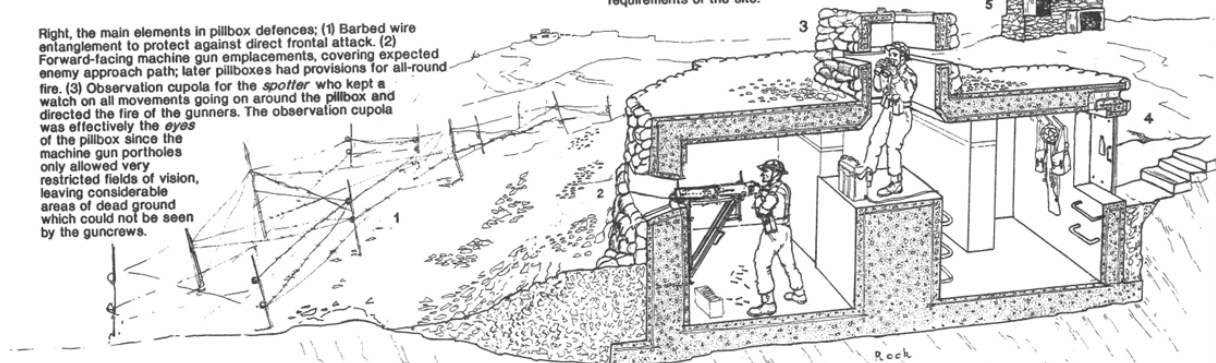
- la/e postazione/i per mitragliatrici e i depositi di munizioni.
- Una cupola di osservazione rettangolare (con fessure per la visione a tutto tondo) posizionata sul tetto o a fianco del fortino.
- Un proiettore, che poteva essere sul tetto, vicino alle pareti esterne a livello del suolo oppure a una certa distanza dal fortino.
- Un generatore di corrente (per far funzionare il proiettore), posizionato fuori dal pillbox.
- Un ingresso riparato sul retro, con una porta piccola corazzata.
- Filo spinato intorno al fortino.

Figura 7 – Struttura di un pillbox (Spiteri, 1996)

Despite the rich variety of designs, the pillboxes had a number of common features. Nearly all were fitted with a rectangular observation cupola with all round vision slits. This either rose directly from the roof of the pillbox or else formed a distinct turret appended to the side of the work. The majority were

Right, the main elements in pillbox defences: (1) Barbed wire entanglement to protect against direct frontal attack. (2) Forward-facing machine gun emplacements, covering expected enemy approach path; later pillboxes had provisions for all-round fire. (3) Observation cupola for the *spotter* who kept a watch on all movements going on around the pillbox and directed the fire of the gunners. The observation cupola was effectively the *eyes* of the pillbox since the machine gun portholes only allowed very restricted fields of vision, leaving considerable areas of dead ground which could not be seen by the guncrews.

(4) Rear entrance into pillbox from covered passage. (5) Searchlight emplacement. An important adjunct of night fighting, the searchlight emplacement, generally housing a Lyons light, was built either as an integral part of the pillbox structure or else independently and located some distance away, depending on the tactical or physical requirements of the site.



Dei circa trecento fortini che erano presenti sull'isola, oggi se ne contano solo poco più di duecento: molti, infatti, sono crollati (sia per la scarsa qualità del calcestruzzo proveniente dall'Inghilterra, sia perché il calcestruzzo veniva spesso mescolato con la sabbia) o sono stati demoliti. Delle postazioni superstiti invece, ne abbiamo sia di private (in quanto inserite in terreni di proprietà), sia di pubbliche; tra queste ultime, quelle costiere sono state per lo più requisite dai locali, che le utilizzano come punto di appoggio per la balneazione, mentre quelle dell'entroterra sono state adibite dai contadini a ricoveri agricoli; ci sono poi dei fortini abbandonati, che versano in pessimo stato di conservazione.

Purtroppo, ad oggi, solo alcuni pillbox sono protetti dalla Soprintendenza del Patrimonio Culturale e dal Malta Environment and Planning Authority (MEPA), che regolamentano le modifiche o demolizioni di questi siti.

3.2 La Seconda Guerra Mondiale a Malta

Come riporta Giovanni Alberto (1991), già a partire dall'estate del 1935, nel progetto italiano di conquista dell'Abissinia, Malta e Alessandria d'Egitto iniziarono ad essere degli ostacoli: le due basi inglesi infatti, con la loro posizione strategica, potevano sbarrare la strada per l'Africa Orientale; l'Inghilterra, conscia di ciò e del fatto che l'Italia, governata da un dittatore

imprevedibile, poteva attaccare in qualsiasi momento Malta (anche in virtù della vicinanza dell'isola al territorio italiano), ordinò il ritiro della flotta nella più sicura Alessandria (Malta, infatti, all'indomani della Seconda Guerra Mondiale, non era dotata di difese antiaeree). L'Italia, al contrario, fece ben poco di concreto per la questione maltese: incoraggiò il sentimento nazionalistico della popolazione locale e vigilò con dei pescherecci le coste dell'isola (Alberto, 1991); solo la Marina stilò un elenco generale di elementi da bombardare a Malta in caso di conflitto (Gabriele, 1990).

Nel corso del 1936 la situazione internazionale cambiò rapidamente: mentre i tedeschi occuparono la Renania, l'Italia conquistò Addis Abeba; i due dittatori, certi che Francia e Inghilterra non avessero i mezzi necessari per rispondere militarmente, proseguirono pertanto nel loro intento espansionistico, dapprima appoggiando la guerra civile in Spagna e successivamente creando l'Asse, il 23 ottobre 1936. In Italia, nonostante qualcuno periodicamente rispolverasse la questione Malta, i più continuavano a negarle attenzione: anche la Marina finì per accantonare gli studi fatti in precedenza, tanto che la flotta inglese quell'anno tornò sull'isola (Alberto, 1991).

La situazione per Malta peggiorò nuovamente nel settembre 1938 quando, a causa di una escalation di eventi a livello internazionale, la flotta venne trasferita ancora ad Alessandria; parallelamente, in Italia si preparavano dei piani d'azione contro Malta. Fu proprio in questa fase che la Marina e il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito tornarono a ribadire che il dominio di Malta era necessario per le manovre in Africa settentrionale, contrariamente a chi gestiva il paese che invece ne sottovalutò l'importanza strategica (Alberto, 1991). Nel giugno 1939, dopo l'attacco italiano in Albania, Malta iniziò a rinforzare le sue difese, che tuttavia risultavano a quel tempo molto limitate (De Belot, 1971).

A partire da questo momento e per tutta la durata della guerra, le convinzioni errate circa le capacità e le risorse del nemico da entrambe le parti, sia dell'Asse che degli Alleati, hanno influenzato le sorti del conflitto: l'Inghilterra (tranne qualche eccezione come Churchill e l'ammiraglio Cunningham) riteneva Malta indifendibile e l'Italia pericolosa e ben preparata; l'Italia, dal canto suo, entrò in guerra nel 1940 con la convinzione di Mussolini e di Badoglio che questa sarebbe stata una guerra lampo, dove Malta sarebbe stata presa senza combattere come conseguenza della vittoria dell'Asse (Mattesini, 2003). In Italia invece scarseggiavano

materie prime e mezzi, quindi l'entrata in guerra, vista dagli Alleati come una dimostrazione di sicurezza nelle proprie forze, era in realtà un errore di miopia del dittatore (Alberto, 1991). L'Inghilterra, convinta che Malta sarebbe caduta nel giro di poco tempo, non ne preparò la difesa, mentre invece l'Italia, che avrebbe potuto occupare l'isola senza particolari sforzi, la bombardò in modo insignificante solo nei primi giorni di conflitto, spostando poi l'attenzione su altri fronti: questo diede a Malta e all'Inghilterra il tempo di riorganizzarsi (Malizia, 1976).

Nell'estate del 1940 iniziarono gli scontri sul fronte del Mediterraneo, e anche Mussolini si accorse che Malta era *“una pistola puntata verso l'Italia”* (Alberto, 1991) in quanto dall'isola l'Inghilterra poteva ostacolare il transito dei convogli in partenza dall'Italia verso le colonie del Nord Africa. Malta necessitava di essere rinforzata: ciò avvenne senza intromissioni da parte dell'Italia verso la fine dell'estate 1940, dando modo a Churchill e a Cunningham di capire la reale situazione italiana e confermando così la loro teoria secondo la quale Malta poteva essere difesa, anche se entrambi rimasero coscienti che nel caso di sbarco di truppe italiane non ci sarebbero state possibilità per l'isola. Le mancanze a livello strategico commesse dall'Italia si alternarono a pesanti bombardamenti sull'isola, che doveva quindi essere continuamente rifornita.

Un momento di tregua per Malta ci fu nell'ottobre 1940, quando lo scontro nel Mediterraneo si spostò fra Creta e la Grecia; nel gennaio 1941 però i bombardamenti ripresero, e questa volta non solo da parte dell'Italia: la Germania, infatti, intervenne anche sul fronte del Mare Nostrum. Le direttive del febbraio 1941 di Hitler stabilivano che, subito dopo l'attacco alla Russia (realizzato poi da giugno 1941), era necessario procedere con l'eliminazione di Malta. Nel frattempo, l'Italia continuò a pressare l'isola (senza tuttavia riuscire a sconfiggerla), mentre ormai i traffici con la Libia divenivano sempre più difficoltosi, tanto che nell'ottobre 1941 si iniziò a studiare l'Esigenza C3 per l'occupazione di Malta (Gabriele, 1990).

Il 1942 si aprì con pesanti bombardamenti su Malta; la popolazione locale, ormai stanca e demoralizzata, era costretta a trascorrere lunghi periodi all'interno di rifugi antiaereo (Cunningham, 1952). Anche la Germania cominciò a preparare l'occupazione di Malta chiamandola Operazione Hercules, mentre l'Italia chiese aiuto all'altro alleato, il Giappone, il quale iniziò a redigere degli studi da confrontare in un secondo momento con quelli italiani (Gabriele, 1990). Il piano tedesco subì quasi subito una battuta d'arresto in quanto Hitler decise

di concentrarsi solo sulla Russia: la Germania affermò che l'Italia doveva essere pronta, nel momento più favorevole, ad un'azione veloce su Malta, *il colpo di mano*, anche con pochi mezzi a disposizione (Alberto, 1991). Effettivamente quello sarebbe stato il momento più opportuno per tentare un colpo di mano (Gabriele, 1990) su Malta ma le forze italiane non lo permettevano.

Nell'aprile 1942, dopo mesi di assedio da parte dell'Asse, Malta aveva perso completamente la capacità offensiva (Malizia, 1976): la forza aerea dell'isola era praticamente annientata e la sua base sommergibile venne trasferita ad Alessandria; sarebbe stato un momento ottimale per l'occupazione di Malta ma, nonostante ciò, Hitler decise (ed impose ai suoi alleati) di prendere prima Tobruk, intorno alla fine di maggio, e solo successivamente Malta, verso la metà di giugno, lasciando da quel momento in poi solo l'Italia a continuare l'offensiva sull'isola (Alberto, 1991).

A metà giugno, il dittatore tedesco posticipò nuovamente l'operazione danneggiando soprattutto l'Italia, che ormai faticava a trovare le risorse necessarie per combattere su così tanti fronti. Nonostante il continuo procrastinare di Hitler, l'Italia procedeva a pieno ritmo con la preparazione dell'Operazione C3, considerata positivamente anche dall'alleato giapponese (Gabriele, 1990).

Ancora una volta però, verso la fine di giugno, la Germania disattese gli impegni presi nei confronti dell'Italia, decidendo che con il bottino reperito a Tobruk si doveva avanzare verso l'Egitto; l'idea della conquista dello stato nordafricano esaltò sia i tedeschi sia molti italiani (tranne, ad esempio, il generale Cavallero, che continuava a sostenere l'Operazione C3, ma che comunque non si oppose a Mussolini) e determinò la salvezza per Malta, che ebbe il tempo per riarmarsi.

Nel mese di luglio la situazione sul fronte mediterraneo si ribaltò in favore degli Alleati: mentre l'operazione in Egitto degli avversari stava dando pochi frutti e consumando preziose risorse, Malta tornò a minacciare i convogli dell'Asse, il quale a sua volta non riuscì più a sferrare attacchi aerei incisivi sull'isola. Alla fine del mese di luglio Cavallero dichiarò che l'operazione C3 non avrebbe potuto aver luogo nel corso del 1942 (principalmente a causa delle condizioni meteorologiche) e si sarebbe dovuta rimandare all'anno successivo (Alberto, 1991).

In questa delicata fase entrambe le fazioni erano provate dai continui combattimenti: Malta, che aveva già vissuto due anni di assedio, aveva ancora bisogno di rifornimenti, i quali faticavano ad arrivare; l'Asse, invece, si stava ormai solo difendendo sui vari fronti e le sue colonie scarseggiavano di beni (Alberto, 1991). Ci furono, nei mesi successivi, sia attacchi ai convogli (dell'Asse e degli Alleati), sia bombardamenti su Malta: questo portò ad ulteriori perdite da entrambe le parti senza però determinare un vincitore.

Nel frattempo, in Egitto lo scontro continuò a più riprese, logorando soprattutto i tedeschi, che iniziarono a razionare le risorse; anche Mussolini si era ormai reso conto di aver compiuto una manovra azzardata e che prima di conquistare l'Egitto si doveva avere il possesso di Malta, per poter poi gestire liberamente i traffici con le colonie e i rifornimenti (Malizia, 1976).

Dopo l'ennesimo combattimento in Egitto, iniziato a fine ottobre, il 5 novembre 1942 i tedeschi si ritirarono, stremati dai troppi sforzi compiuti su così tanti fronti; la battaglia del Mediterraneo stava per essere vinta dagli Alleati (prima metà del 1943), mentre a Malta l'ultima sirena a suonò l'8 novembre 1942, giorno in cui arrivarono sull'isola i primi convogli senza perdite (Alberto, 1991).

3.3 L'operazione C3: i piani di sbarco

Dall'ottobre 1941, in Italia, si iniziò a studiare l'Esigenza C3, l'operazione di invasione di Malta che sarebbe dovuta avvenire tra la primavera e l'estate dell'anno successivo con l'obiettivo di neutralizzare l'isola. Malta, infatti, trovandosi al centro del Mediterraneo, ostacolava i traffici marittimi dell'Asse; i bombardamenti a cui era continuamente sottoposta, inoltre, l'avevano indebolita ma non a tal punto da non rappresentare più una minaccia per Italia e Germania (Gabriele, 1990).

Nel febbraio 1942, le tre potenze dell'Asse si riunirono per analizzare congiuntamente le modalità d'attacco, elencate dal professor Gabriele nel suo lavoro dedicato all'Esigenza C3 (1990):

- si doveva scegliere una zona poco controllata, idonea allo sbarco.

- Tutta l'operazione doveva svolgersi nella massima segretezza (motivo per cui vennero dati dei nomi in codice alle località maltesi).
- Si necessitava l'impiego di truppe alpine, sia per la loro preparazione fisica, sia per il morale elevato.
- L'azione, una volta iniziata, doveva condurre all'obiettivo, anche a costo di impiegare più forze di quante ne fossero necessarie per la riuscita dell'operazione.
- Si doveva tener presente che in Francia c'era un progettista di unità speciali per il trasporto e la messa in mare di mezzi da sbarco.
- La sequenza di sbarco avrebbe previsto prima la fanteria con le mitragliatrici e solo successivamente i cannoni, il tutto in totale silenzio radio.
- Lo sbarco sarebbe stato seguito da un violento bombardamento.
- A Gozo e Comino, contemporaneamente allo sbarco su Malta, dovevano realizzarsi azioni vere, non finte di sbarco.

I giapponesi apportarono contributi importanti alle modalità di sbarco sopracitate, anche alla luce delle esperienze maturate nelle Filippine e a Singapore; dopo la riunione del febbraio 1942, Italia e Giappone iniziarono a lavorare a due piani distinti da confrontare in un secondo momento, mentre la Germania, che avrebbe dovuto contribuire con mezzi e uomini all'azione, iniziò a redigere il proprio piano di sbarco su Malta (chiamato poi Operazione Hercules) solo successivamente.

A inizio di marzo 1942 vennero confrontati i piani italiani con quelli giapponesi e si iniziarono a delineare i dettagli legati alle tempistiche dell'operazione e ai mezzi e alle truppe da impiegare; dalla riunione emerse quanto segue (Gabriele, 1990):

- c'era piena concordanza tra i piani italiani e quelli nipponici sull'impostazione strategica dell'azione e sulla preparazione generale dell'operazione (massimo segreto, accurata predisposizione dei mezzi, addestramento diurno e notturno, preventiva azione aerea, blocco navale).
- C'era disaccordo invece circa il concetto operativo: mentre gli italiani eleggevano la costa meridionale dell'isola come obiettivo principale (lancio paracadutisti, sbarchi dal mare, discesa truppe aviotrasportate), i giapponesi prevedevano due serie di sbarchi di pari entità sia a sud che a nord dell'isola.

- L'occupazione di Gozo veniva prevista da Marina e Comando Supremo ma non dall'Esercito; i giapponesi non ne fecero cenno.
- Per gli italiani l'operazione doveva iniziare con il lancio notturno dei paracadutisti e a seguire gli sbarchi, due ore prima dell'alba; per i giapponesi gli sbarchi dal mare dovevano avvenire in piena notte.
- Si evidenziavano divergenze circa l'entità delle forze terrestri da sbarcare: la Marina indicava che nella prima ondata non si sarebbero potuti superare i 24 000 uomini con 32 cannoni e 30 carri armati, gli altri piani prevedevano tutti contingenti superiori.
- Vigeva pieno accordo tra i partecipanti circa il concorso navale, diretto e indiretto.
- Riguardo il concorso aereo, i giapponesi volevano un'azione regolata direttamente dai comandi delle forze terrestri e navali, mentre gli italiani parlavano di un'azione indipendente sulle zone non direttamente investite dall'attacco e di un'azione in stretta cooperazione con le forze terrestri e navali, al contrario, sulle aree direttamente investite.
- I giapponesi non ponevano limiti di tempo all'operazione mentre invece gli italiani stabilivano una durata massima di 48 ore.

In seguito al confronto con i giapponesi, l'Esercito, la Marina e l'Aeronautica formularono separatamente dei piani specifici con i dettagli operativi da seguire giorno per giorno e l'elenco delle forze da impiegare nell'azione. Nella ricerca del professor Gabriele (1990) è riportata, a corredo dei tre piani italiani in versione integrale, la mappa di sbarco proposta dall'Esercito (figura 8).

L'Esercito ipotizzava due eventualità, l'ipotesi E.N. e l'ipotesi N; la prima ipotesi si articolava a sua volta in due fasi, elencate da Gabriele (1990):

fase 1

- lancio di paracadutisti nella zona sud-occidentale di Malta (a costituzione di una testata di sbarco)
- sbarco sul tratto di costa corrispondente e azione tendente all'occupazione da tergo della baia di Marsa Scirocco
- occupazione contemporanea di Gozo (ed eventualmente quella di Comino)
- finte di sbarco in punti importanti

fase 2

- sbarco di ulteriori forze
- completamento dell'occupazione di Malta e Gozo
- occupazione di Comino

L'ipotesi N invece faceva riferimento a una situazione particolarmente favorevole nella quale, dalla testata di sbarco, sarebbe stata condotta un'azione verso nord con lo scopo di dividere in due l'isola e, successivamente, completarne l'occupazione.

CAPITOLO 4: MATERIALI E METODI

4.1 Materiali

La ricerca di materiale riguardante le fortificazioni maltesi è iniziata con la visita dell'Archivio Storico dell'Aeronautica Militare di Roma, che è inquadrato nello Stato Maggiore Aeronautica, 5° Reparto "Comunicazione", e si occupa di custodire, diffondere e valorizzare il patrimonio storico della Forza Armata.

Sono state reperite e digitalizzate mappe e foto aeree di Malta realizzate dall'Asse durante la Seconda Guerra Mondiale, come riportato in tabella 7 e tabella 8 e nelle figure 9 e 10. Le mappe sono italiane e rappresentano le postazioni certe e quelle presunte sulla base di voli aerei di ricognizione del 1941; le foto aeree invece sono tedesche.

Tabella 7 – Cartografia Malta presso AUSAM

ARCHIVIO	COLLOCAZIONE	DOCUMENTO
Fondo Malta Seconda Guerra Mondiale	Album 81 - Malta obiettivi militari	Forti 1:75000
Fondo Malta Seconda Guerra Mondiale	Album 81 - Malta obiettivi militari	Batterie contraeree 1:75000
Fondo Malta Seconda Guerra Mondiale	Malta organizzazioni difensive giugno 1941	Batterie contraeree 1:50000
Fondo Malta Seconda Guerra Mondiale	Malta organizzazioni difensive giugno 1941	Difese costiere 1:50000
Fondo Malta Seconda Guerra Mondiale	Malta organizzazioni difensive giugno 1941	Particolari stereoscopici 1:50000
Fondo Malta Seconda Guerra Mondiale	Malta organizzazioni difensive giugno 1941	Victoria Lines e fortificazioni di La Valletta 1:50000

Tabella 8 – Foto aeree Malta presso AUSAM

ARCHIVIO	COLLOCAZIONE	DOCUMENTO
Fondo Malta Seconda Guerra Mondiale	Busta D18	Foto aerea numero 968 del 3 luglio 1942
Fondo Malta Seconda Guerra Mondiale	Busta D18	Foto aerea numero 1069 del 21 luglio 1942
Fondo Malta Seconda Guerra Mondiale	Busta D18	Foto aerea numero 1070 del 21 luglio 1942

Fondo Malta Seconda Guerra
Mondiale

Busta D18

Foto aerea numero 1072 del
21 luglio 1942

Fondo Malta Seconda Guerra
Mondiale

Busta D18

Foto aerea numero 1073 del
21 luglio 1942

Figura 9 – Cartografia Malta presso AUSAM

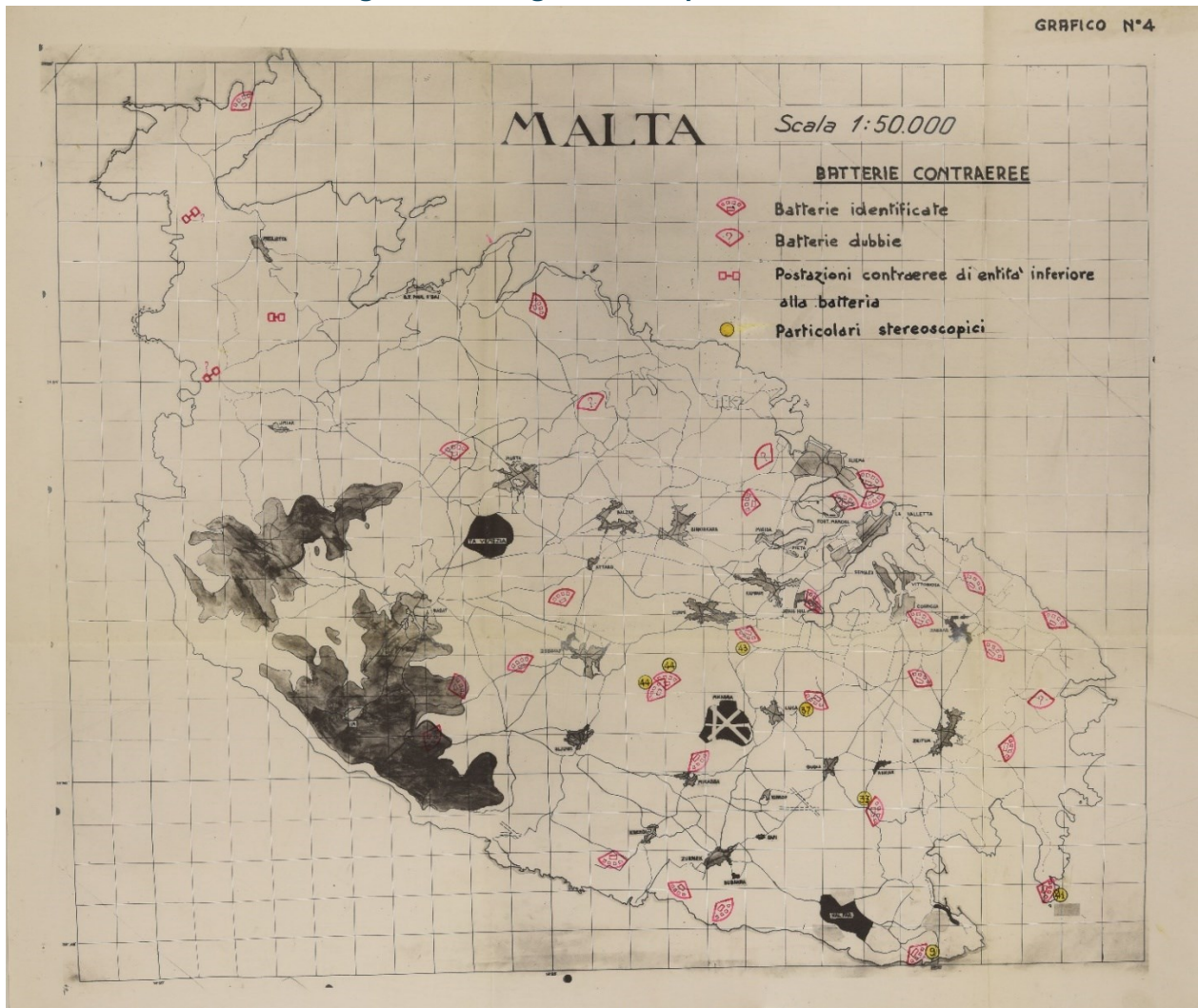
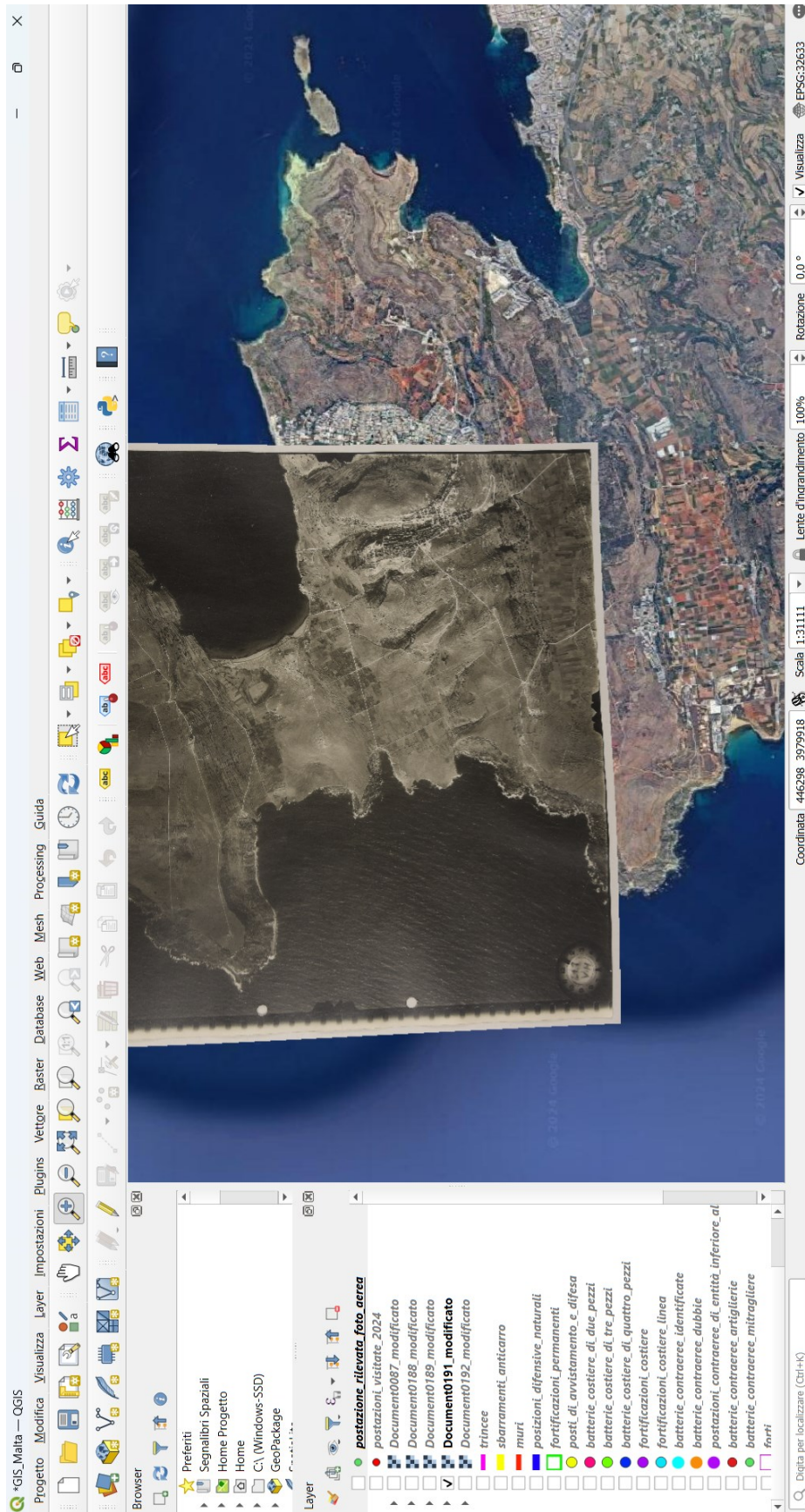


Figura 10 – Foto aeree Malta presso AUSAM



4.2 Metodi

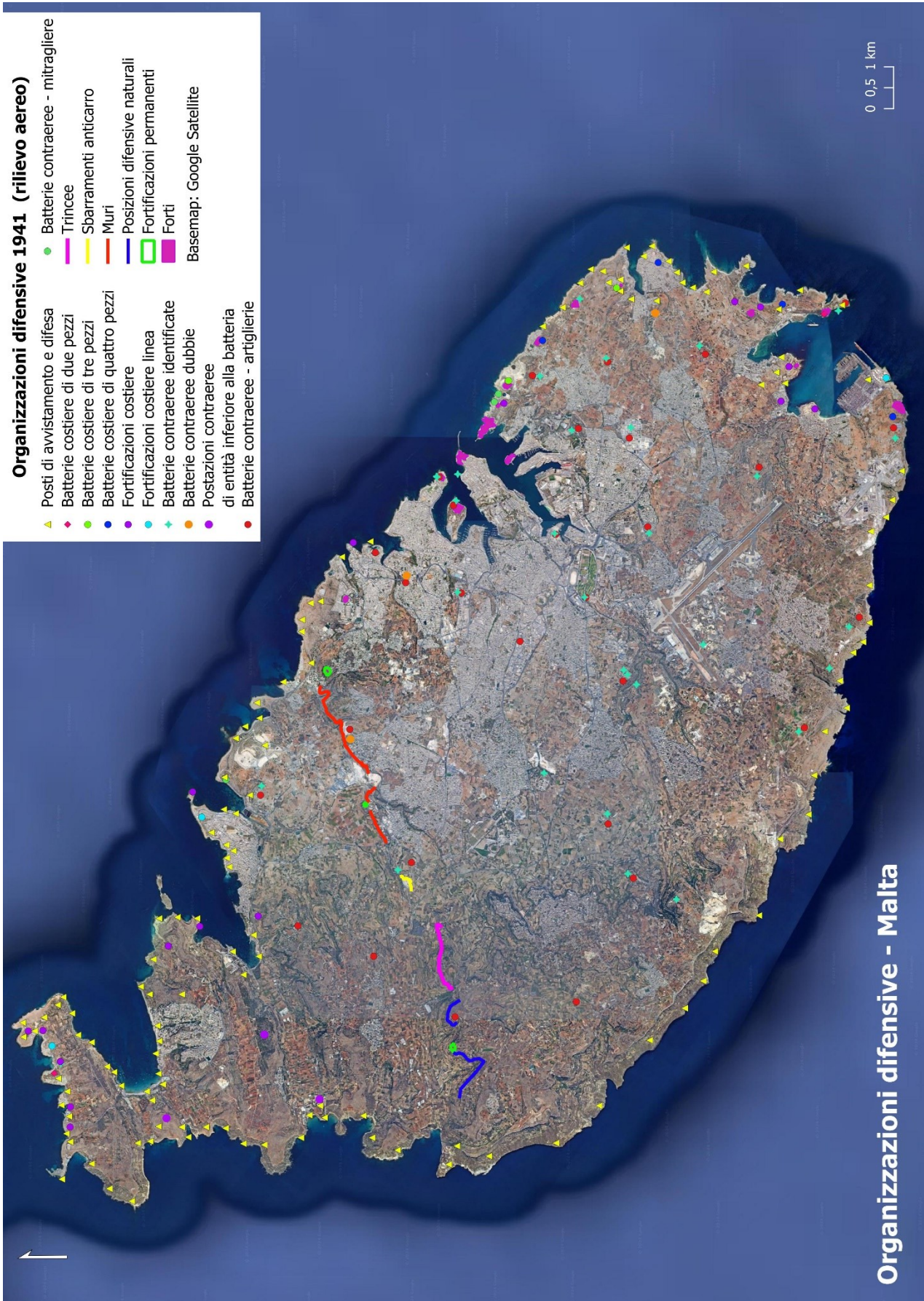
Successivamente, allo scopo di confrontare le fortificazioni presenti a Malta negli anni del conflitto con quelle attualmente rimaste, è stato creato un progetto GIS utilizzando il software open source QGIS (versione 3.34 LTR); per questo progetto sono state georeferenziate tutte le mappe e una selezione di foto aeree reperite in Archivio: come tipo di trasformazione è stato utilizzato il tipo Thin Plate Spline (TPS), con metodo di ricampionamento Vicino più Prossimo per le carte e Cubica (Kernel 4x4) per le foto e con sistema di riferimento (SR) del progetto (EPSG 32633).

La difesa di Malta rappresentata dalle mappe reperite in archivio è stata mappata in QGIS con elementi puntuali per le varie postazioni e batterie, linee per trincee, sbarramenti anticarro e muri e poligoni per i forti (figura 11).

Analizzando la figura 11 si può notare che:

- sono presenti posti di avvistamento e difesa lungo tutta la costa maltese, anche se la maggior parte è concentrata a nord, dove era più probabile uno sbarco nemico;
- la zona centrale di Malta non ha particolari difese ad eccezione delle Linee Vittoria (che dividono l'isola a metà);
- i forti sono concentrati nella zona del porto.

Figura 11 – Organizzazioni difensive Malta 1941 mappate in QGIS



Dopo aver mappato tutti gli elementi militari elencati dalla cartografia, la ricerca è proseguita con un approfondimento circa la zona nord di Malta (dove è concentrata la maggior parte delle postazioni di Seconda Guerra Mondiale meglio conservate) per studiare gli elementi militari riscontrabili dalle foto aeree tedesche del 1942 reperite in archivio (figura 12); le postazioni sono state mappate con elementi puntuali.

Non tutte le postazioni presenti in figura 12 sono riscontrabili in figura 11 e viceversa: questo può dipendere da numerosi fattori come la rotta del volo aereo, la diversa qualità delle foto o le condizioni metereologiche in cui esse sono state scattate, oppure dalla costruzione o dalla distruzione di determinate postazioni.

Figura 12 – Postazioni rilevate da foto aeree



L'indagine si è spostata poi direttamente sul campo con la visita della zona nord di Malta e dei principali musei di guerra dell'isola, il Museo Nazionale di Guerra e il Museo di Malta in Guerra.

Lo studio delle postazioni è stato svolto in collaborazione con il dottor Falzon (storico dell'Università di Malta) e ha permesso di:

- analizzare lo stato di conservazione e l'accessibilità delle postazioni allo scopo di inserirle successivamente in un itinerario turistico strutturato e di creare un database delle postazioni visitate contenente informazioni circa il loro stato di conservazione e l'accessibilità al pubblico (figura 13);
- verificare il contesto e la presenza in loco dei principali servizi;
- reperire ulteriore materiale informativo presso i musei.

Figura 13 – Postazioni visitate e database



Confrontando le postazioni visitate (mappate con elementi puntuali, figura 14) con quelle rilevate dalle mappe del 1941 e dalle foto del 1942 (figure 11 e 12), si può notare come alcune postazioni siano state costruite in fasi più tarde della guerra mentre altre siano state distrutte

(da bombardamenti o anche successivamente). Altra possibilità è che alcune postazioni non siano state riconosciute dai voli di ricognizione.

Figura 14 – Postazioni visitate 2024



CAPITOLO 5: PROPOSTA DI ITINERARIO TURISTICO: IL CASO-STUDIO DELLA BAIJA DI MELLIEHA

L'indagine svolta sul campo ha dimostrato che la zona costiera compresa tra la Baia di Mellieha e l'isola di San Paolo rappresenta la località più idonea alla realizzazione di un itinerario turistico inedito che abbia come obiettivo la visita delle postazioni costiere inglesi edificate poco prima e durante la Seconda Guerra Mondiale. Il motivo di tale scelta è da ricercare nell'accessibilità delle postazioni: mentre i pillbox visti nella zona di Marfa sono quasi tutti situati all'interno di terreni agricoli privati, le unità della baia di Mellieha sono ubicate su suolo pubblico.

La baia di Mellieha si trova sulla costa settentrionale dell'isola di Malta, a poca distanza dall'omonima cittadina di Mellieha: è una zona tranquilla, lontana dalla frenesia della costa orientale, ma che al tempo stesso è dotata di tutti i servizi. La sua costa bassa e sabbiosa e la spiaggia Bandiera Blu rappresentano fattori di attrazione per famiglie con bambini, per persone di mezza età e per anziani (Malta Tourism Authority, ultimo aggiornamento 2024); anche la tipologia di turisti che generalmente frequenta la zona ha inciso nella scelta di questa baia per la realizzazione dell'itinerario: avendo esso per oggetto la visita dei pillbox di Seconda Guerra Mondiale, potrà interessare, con maggiore probabilità, persone di età più avanzata.

5.1 Perché proporre un itinerario turistico che abbia come oggetto di visita i pillbox di Seconda Guerra

Fino ad oggi non è mai stato strutturato un percorso turistico che abbia come oggetto la visita dei pillbox della Seconda Guerra Mondiale a Malta. Dopo la fine della guerra, le postazioni in cemento armato, considerate brutte e impattanti, sono state abbandonate o riutilizzate dai locali come ricoveri per attrezzi agricoli o per la pesca; molte di esse sono crollate, altre sono state demolite: questo è potuto accadere perché, fino a pochi anni fa, nessuna delle postazioni era posta sotto tutela legislativa, e perché regnava fra i locali l'idea comune di queste postazioni come di un qualcosa da dimenticare.

Recentemente, invece, le cose si stanno evolvendo: da qualche anno, infatti, la regolamentazione in caso di modifica o di demolizione di alcune postazioni di particolare valore culturale spetta alla Soprintendenza del Patrimonio Culturale e al Malta Environment and Planning Authority (MEPA); ci sono inoltre sempre più associazioni locali che si stanno impegnando a comunicare l'importanza storico-culturale delle postazioni e la percezione circa il valore di questi edifici sta lentamente mutando. La creazione di un itinerario turistico potrebbe spronare le istituzioni a fornire una maggiore tutela e a garantirla a tutti i pillbox presenti sull'isola, promuovendone la conservazione e la valorizzazione; porterebbe inoltre maggiore consapevolezza circa il valore storico-culturale dei pillbox, sia per i locali, sia per i turisti.

Il valore storico-culturale delle postazioni non dipende tanto dalla loro struttura o dai materiali di cui esse sono composte, quanto piuttosto dal messaggio che trasmettono: i pillbox, realizzati in cemento armato secondo un modello standardizzato, andavano infatti a costituire una o più linee difensive costiere che dovevano, in caso di sbarco, sbarrare la costa ai nemici. A tal proposito le postazioni mettono in luce la questione dello sbarco, tematica poco trattata dai musei bellici maltesi che meriterebbe un approfondimento (perché, anche se non avvenuto, era stato progettato nei dettagli dall'Asse ed era stato previsto dagli inglesi, i quali avevano anche tentato di prepararne la difesa).

Anche se l'itinerario è rivolto a una nicchia di appassionati in materia, la sua integrazione in un circuito più ampio (come quello dei musei di guerra o dei forti) potrebbe renderlo maggiormente fruibile. La visita delle postazioni svolta a piedi o in bicicletta, oltre ad essere l'ipotesi migliore dal punto di vista organizzativo, rappresenta inoltre un'idea di turismo sostenibile non ancora sfruttata e un'alternativa per i locali, che nello spazio limitato dell'isola possono praticare poco il turismo di prossimità.

5.2 Descrizione dell'itinerario

Il punto di partenza dell'itinerario è il Tunnara Museum (ex Westreme Battery), una batteria costiera realizzata tra il 1715 e il 1716 dai Cavalieri di San Giovanni a protezione della baia di Mellieha che oggi ospita un museo dedicato alla pesca del tonno. L'edificio, che all'epoca dei

Cavalieri perse quasi subito la sua funzione militare divenendo un deposito per la vicina tonnara, venne utilizzato come fortino dagli inglesi durante la Seconda Guerra Mondiale: questi ultimi ne modificarono la struttura inserendo delle feritoie, un proiettore e una postazione semicircolare da sparo, di cui oggi resta solo la base. La batteria che ospita il Tunnara Museum è di proprietà del governo maltese e viene aperta per qualche ora al giorno, principalmente la mattina; nelle vicinanze si trova un ampio parcheggio.

Figura 15 – Insegna del Tunnara Museum (Foto dell'autore, 2024)



Figura 16 – Tunnara Museum (Foto dell'autore, 2024)



Figura 17 – Tunnara Museum (Foto dell'autore, 2024)



Figura 18 – Base di postazione da sparo (Foto dell'autore, 2024)



Figura 19 – Baia di Mellieha e Tunnara Museum (Foto dell'autore, 2024)



L'obbiettivo principale di questa prima tappa, dopo la visita del Tunnara Museum, sarà fare una panoramica delle fortificazioni presenti a Malta, allo scopo di inquadrare ciò che si andrà a vedere lungo il percorso e capire come si è evoluta nei secoli la difesa; l'esempio della Westreme Battery è fondamentale in quanto la struttura, riutilizzata in periodi diversi, mostra

una stratificazione di costruzioni e permette di capire come l'innovazione tecnica in campo bellico abbia influenzato le costruzioni difensive. A corredo delle spiegazioni si potranno mostrare delle immagini che schematizzino le diverse tipologie costruttive e permettano al fruitore dell'esperienza di visualizzare ciò che poteva essere questa struttura in passato; per un'esperienza ancora più immersiva, si potrebbero acquistare dei visori per la realtà aumentata, per permettere al turista di vedere contemporaneamente elementi del mondo reale (presente) e virtuale (passato) per poterli confrontare.

Si procederà lungo la strada parallela alla costa, in direzione dell'isola di San Paolo: la seconda postazione è ubicata a 285 metri di distanza dal Tunnara Museum ed è una costruzione posta su suolo pubblico ma non accessibile internamente. Da fuori possiamo notare il rivestimento in pietra per l'occultamento, la copertura in cemento armato e i pannelli in alluminio ondulato a protezione della struttura in muratura. L'edificio ha subito anche delle modifiche più recenti.

Figura 20 – Pillbox (Foto dell'autore, 2024)



Figura 21 – Particolare di pillbox con lamina ondulata (Foto dell'autore, 2024)



Figura 22 – Particolare di pillbox con lamina ondulata (Foto dell'autore, 2024)



Anche se la struttura è semplice e non presenta particolarità dal punto di vista architettonico, la sua posizione mette in luce la questione dello sbarco, che rappresenterà la tematica da approfondire in questa e nella successiva tappa; a tale scopo verranno qui analizzati gli aspetti geografici e geomorfologici di Malta per identificare quali fossero le zone più idonee ad un eventuale sbarco di nemici.

Ci si sposterà poi avanzando lungo la stessa strada: ad una distanza di circa 350 metri dal secondo pillbox è situata una terza postazione che, nonostante sia stata vandalizzata, mostra molte caratteristiche interessanti (anche perché visitabile internamente).

Figura 23 – Entrata pillbox su grotta costiera (Foto dell'autore, 2024)



Figura 24 – Pillbox vandalizzato (Foto dell'autore, 2024)



Figura 25 – Tracce di colore su pillbox (Foto dell'autore, 2024)



Figura 26 – Tracce di erosione e colore su pillbox (Foto dell'autore, 2024)



Figura 27 – Pillbox edificato su grotta costiera (Foto dell'autore, 2024)



Questo terzo pillbox è stato realizzato a partire da una grotta naturale creatasi a causa dell'erosione costiera; esternamente sono ancora visibili delle tracce di colore giallo, il colore della pietra locale, con il quale i pillbox venivano mimetizzati durante il conflitto. All'interno invece si può notare alle pareti una delicata colorazione azzurro-pastello, scelta per rasserenare chi si trovava in quell'angusto spazio. In tale contesto, dopo aver trattato brevemente la storia di Malta durante la Seconda Guerra Mondiale, verrà illustrato il piano di sbarco dell'Asse: anche qui risulterebbe utile l'aiuto di visori per vivere virtualmente un ipotetico sbarco e capire come si sarebbe mossa la difesa dell'isola.

L'itinerario procederà fino alla fine della via: lì si imbroccherà una stradina privata e chiusa che porterà direttamente all'inizio di un sentiero sterrato, quasi del tutto pianeggiante e immerso nella macchia mediterranea. La quarta postazione si trova a poco più di un chilometro di distanza dalla precedente e gode di un'ottima vista sulla baia in quanto è posizionata su un promontorio poco elevato.

Figura 28 – Pillbox su promontorio (Foto dell'autore, 2024)



Figura 29 – Vista su Baia di Mellieha dal pillbox (Foto dell'autore, 2024)



Come altri pillbox visti precedentemente anche questo, che versa in uno stato di cattiva conservazione, è realizzato in cemento armato ricoperto da pietre per dissimulare la sua funzione; intorno alla postazione è presente molto filo spinato.

Figura 30 – Pillbox (Foto dell'autore, 2024)



Figura 31 – Tracce di filo spinato vicino a pillbox (Foto dell'autore, 2024)



Figura 32 – Pillbox (Foto dell'autore, 2024)



Figura 33 – Pillbox (Foto dell'autore, 2024)



Figura 34 – Interno di pillbox (Foto dell'autore, 2024)



Il contesto naturale di macchia mediterranea nel quale questo pillbox è immerso fornisce molti esempi di vegetazione tipica: questo argomento sarà approfondito durante la tappa, analizzando le specie vegetali che si incontreranno sul posto.

Figura 35 – Macchia mediterranea (Foto dell'autore, 2024)



Per giungere all'ultima postazione dell'itinerario (che si trova a circa 500 metri di distanza), si proseguirà sul sentiero, che diventerà sempre più spettacolare soprattutto per i colori del mare. L'ultimo pillbox, di proprietà comunale, è chiuso al pubblico e apre solo in casi eccezionali come le rievocazioni storiche; è l'unico del nostro percorso ad avere una porta originale, di piccole dimensioni e corazzata.

Figura 36 – Pillbox con porta corazzata originale (Foto dell'autore, 2024)



Nell'ultima sosta di questo percorso verranno raccontati alcuni aneddoti circa le condizioni di vita dei soldati sul fronte: se il racconto fosse supportato dai visori si potrebbe mostrare, per esempio, com'era l'abbigliamento del tempo o a quanto ammontavano le razioni di cibo che i soldati avevano a disposizione.

Le tappe dell'itinerario quindi si possono riassumere come segue in tabella 9 e in figura 37:

Tabella 9 – Itinerario turistico

DENOMINAZIONE POSTAZIONE	COORDINATE	
Tunnara Museum (ex Westreme Battery)	442021,7	3980436,7
-	442308,0	3980469,1

WWII Ruins	442651,0	3980497,5
Ras il-Griebeg	443855,3	3980856,0
-	444278,3	3980509,0

Figura 37 – Itinerario turistico



5.3 Accorgimenti tecnico-organizzativi per lo sviluppo dell'itinerario

Questo tipo di percorso, come già detto precedentemente, si rivolge prevalentemente agli appassionati del tema Seconda Guerra Mondiale, ma potrebbe essere interessante per un pubblico più vasto dal momento che in ogni tappa si affrontano tematiche diverse; per una migliore fruizione dell'esperienza sarà opportuno organizzare dei gruppi di visita composti al massimo da una decina di persone: i pillbox, infatti, laddove ci sia la possibilità di visita

dell'interno, sono tutti piuttosto piccoli e bisogna lasciare il tempo a due o tre persone alla volta di fare il giro prima di far entrare qualcun altro.

Nell'organizzazione del tour bisogna tenere presente che a Malta, inoltre, le temperature in estate sono molto elevate: il tour, che durante il resto dell'anno si adatta bene a tutto l'arco della giornata, in estate dovrebbe evitare gli orari centrali, soprattutto se i fruitori sono, come si prevede, persone di età più avanzata.

Vista la vicinanza esistente tra le postazioni, il modo migliore per effettuare il percorso è a piedi, anche perché la maggior parte del sentiero è stretto e sterrato e si snoda tra la vegetazione, rendendo quindi difficoltoso il passaggio con un mezzo. Potrebbe essere una valida alternativa la bicicletta, anche elettrica, ma bisogna tener presente che alcune postazioni, soprattutto la terza, non hanno molto spazio dove poter parcheggiare il mezzo e inoltre, data la brevissima distanza fra le varie postazioni, l'ausilio della bicicletta potrebbe risultare più d'intralcio che di supporto. Si ritiene praticamente impossibile, invece, la visita in kayak o in barca: le distanze tra le postazioni sono talmente esigue che renderebbero la visita troppo rapida, a fronte di un costo anche maggiore da imputare al turista (rispetto alla visita a piedi) dato l'utilizzo di un mezzo.

Sarebbe molto interessante, come spesso indicato precedentemente, l'acquisto di visori per la realtà aumentata: con un modesto investimento (basterebbe comprarne una decina, uno per ogni partecipante al tour, e programmarli) si potrebbe sviluppare un'esperienza del tutto nuova a Malta, che faccia da ponte passato e futuro. Si andrebbe così a creare una sorta di eco-museo con il vantaggio in più dell'esperienza virtuale, che sicuramente avvicinerebbe molte più persone al tour. Il visore risolverebbe anche la questione dell'esposizione di oggetti all'interno dei pillbox: dal momento che l'eco-museo ha una configurazione diversa dalla tipica sede museale (con circuito chiuso, biglietto d'ingresso e dispositivi di allarme o telecamere a protezione delle opere), risulterebbe difficile posizionare totem, pannelli esplicativi o oggetti da esposizione in quanto ci sarebbe sempre il rischio di atti vandalici.

6. CONCLUSIONI E DISCUSSIONI

Con questa tesi si è voluta analizzare la possibilità di realizzare a Malta un itinerario turistico inedito, che mettesse in luce il ruolo avuto dai pillbox nella difesa inglese durante la Seconda Guerra Mondiale.

L'indagine si è svolta a partire dalla contestualizzazione dell'isola di Malta, delineandone aspetti geografici, geomorfologici, geologici e storici.

Successivamente si è trattata la storia del turismo, l'offerta turistica attuale, i flussi turistici ed è stato definito il concetto generale di "turismo militare", del quale è stato fatto un approfondimento circa il caso specifico di Malta.

Sono seguite l'analisi dell'architettura bellica a partire dal periodo dei Cavalieri di Malta fino agli anni Quaranta del secolo scorso, la narrazione degli eventi bellici durante la Seconda Guerra Mondiale e la schematizzazione dei piani di sbarco realizzati per la mancata operazione C3.

Allo scopo di studiare le postazioni inglesi presenti sull'isola durante la Seconda Guerra Mondiale e di scegliere poi quali fossero le più idonee per la realizzazione dell'itinerario turistico, la ricerca è proseguita con la visita dell'Archivio Storico dell'Aeronautica Militare di Roma, dove sono state reperite mappe e foto aeree del periodo bellico; esse sono state georeferenziate in QGIS e le postazioni sono state mappate. L'analisi si è poi spostata direttamente sul campo: sono state visitate molte postazioni della zona nord di Malta per verificarne lo stato di conservazione, l'accessibilità e il contesto in cui si trovano.

Dopo aver selezionato i pillbox più adatti a formare l'itinerario turistico, quest'ultimo è stato proposto: ne sono state delineate le tappe, gli obiettivi e alcuni consigli pratici per la realizzazione.

Sicuramente i pillbox, di per sé, non costituiscono edifici di particolare bellezza architettonica e sono tutti realizzati in maniera piuttosto standardizzata; ciò che si vuole trasmettere con il presente lavoro è che, nel caso del turismo culturale, non necessariamente l'itinerario deve avere come oggetto di visita un bene considerato "bello": dalla visita di queste postazioni in cemento armato, infatti, possiamo ricavare moltissime informazioni sulla storia di Malta e sul

ruolo che essa ha giocato nello scacchiere del Mediterraneo, non solo durante la Seconda Guerra Mondiale ma fin dai tempi dei primi abitanti dell'isola.

Un'altra opportunità (sempre nell'ambito del turismo culturale) fornita da questo itinerario è costituita dalla possibilità di analizzare la costa per immaginare come si sarebbe svolto un ipotetico sbarco nemico e come sarebbe stata perciò organizzata la difesa. Certamente questo tipo di analisi richiede al fruitore una buona capacità di immaginazione ma, se supportata da un adeguato storytelling o da visori per la realtà aumentata, essa si dimostrerebbe capace di lasciare un messaggio al visitatore.

Per quanto questo percorso sia indirizzato a una nicchia di appassionati, la crescente quantità di turisti che visitano l'isola potrebbe portare sempre più fruitori per l'itinerario; inoltre, se esso fosse presentato e pubblicizzato come parte integrante del percorso di guerra a Malta (composto dai forti dei Cavalieri e ai principali musei di guerra maltesi), potrebbe godere anche della reputazione creata nel tempo dagli altri siti e risultare quindi fruibile anche da altri segmenti di turisti.

L'itinerario presentato, oltre ad essere sostenibile dal punto di vista ambientale, si colloca perfettamente nel quadro delle politiche governative a sostegno della promozione di Malta come meta culturale; rappresenta inoltre una risorsa per la popolazione locale, essendo una nuova opportunità nell'ambito del turismo di prossimità. Per la realizzazione di questo tipo di itinerario l'investimento da sostenere è moderato e riguarda principalmente l'acquisto di visori per la realtà aumentata e la creazione del contenuto virtuale.

In futuro, l'itinerario presentato potrebbe essere ampliato: nelle vicinanze, per esempio, è presente Fort Campbell, una fortezza edificata poco prima dello scoppio della Seconda Guerra Mondiale (oggi aperto al pubblico ma in pessimo stato di conservazione). Trovando degli investitori, l'area del forte potrebbe essere recuperata e rivitalizzata, per esempio con la creazione di un centro commerciale, che fornisca negozi, bar, ristoranti e altri servizi complementari all'esperienza culturale del percorso bellico. Certamente bisognerebbe puntare ad un recupero che non vada a cancellare il passato: la struttura dovrebbe includere degli elementi del precedente forte, come per esempio le postazioni da sparo restaurate e riportate a come dovevano essere ai tempi del conflitto o le casematte, di modo tale da rendere il centro commerciale contemporaneamente un servizio e un museo di guerra.

BIBLIOGRAFIA

- ALBERTO G., 1991, *“Il dramma di Malta”*, Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., Milano
- ASHWORTH G. J., TUNBRIDGE J. E., 2005, *“Moving from Blue to Grey Tourism: Reinventing Malta”*, *Tourism Recreation Research* 30:1, 45-54, DOI: 10.1080/02508281.2005.11081232
- AVELLINO M., BRIGUGLIO L., CASSAR G., GALDIES C., KALWEIT D., MANGION M.L., 2023, *“Proposed strategic directions for the promotion of sustainable tourism in Malta”*, Islands and Small States Institute - University of Malta, Msida, Malta
- BLASI A., 2023, *“Malta e Gozo”*, EDT (su licenza di Lonely Planet), Torino, settima edizione italiana
- BRIGUGLIO L., BRIGUGLIO M., 1996, *“Sustainable Tourism in small islands. The case of Malta”*, Cassell, Londra
- CIPOLLA E., 2015, *“Turismo insulare e prospettive sostenibili: Il caso delle isole maltesi tra sprechi ambientali e buone pratiche”*, tesi di laurea magistrale in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici, Università Ca' Foscari – Venezia
- CONRAD E., CASSAR L. F., 2010, *“Perspectives on landscapes”*, Institute of Earth Systems, University of Malta, Msida, MSD2080, Malta
- CRISAFULLI S., 2019, *“Characters and consequences of the evolution of tourism in Malta”*, HUMANITIES - Anno VIII, Numero 16, DOI: 10.6092/2240-7715/2019.2.157-196
- CUNNINGHAM A., 1952, *“L’Odissea d’un marinaio”*, Garzanti, citato in ALBERTO G., 1991, *“Il dramma di Malta”*, Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., Milano
- DE BELOT R., 1971, *“La guerra aeronavale nel Mediterraneo 1939-1945”*, Longanesi & C., Milano
- EBEJER J., 2018, *“Urban heritage and cultural tourism development: a case study of Valletta’s role in Malta’s tourism”*, *Journal of Tourism and Cultural Change*, DOI: 10.1080/14766825.2018.1447950
- GABRIELE M., 1990, *“Operazione C3: Malta”*, Ufficio Storico della Marina Militare, Stabilimento Grafico Militare - Gaeta, seconda edizione riveduta

- HUGHES Q., 1969, *“Fortress – Architecture & Military History in Malta”*, Lund Humphries, Londra
- JACOBS P., 2016, *“Fortress Island Malta – Defence and Re-Supply During the Siege”*, Pen & Sword Aviation
- MALIZIA N., 1976, *“Inferno su Malta”*, Mursia Editore, Milano
- MATEUS L., MARQUES C. G., PEDRO J. P., SIMÕES J. T., 2023, *“A Route Implementation Model for Military Tourism: Looking Back, Moving Forward”*, Heritage 2023, 6, 6745–6761 <https://doi.org/10.3390/heritage6100352>
- MATTESINI F., 2003, *“L’attività aerea italo-tedesca nel Mediterraneo – Il contributo del X Fliegerkorps, gennaio-maggio 1941”*, Stato Maggiore dell’Aeronautica – Ufficio Storico, Roma, seconda edizione riveduta e ampliata
- ROGGERO R., 2017, *“Malta – La battaglia del Mediterraneo”*, Delta Editrice, I libri di war set - numero 44 novembre e dicembre 2017, bimestrale anno VIII numero 44
- SAPIANO M., 2020, *“Gestione integrata delle risorse idriche nelle isole maltesi”*, Acque Sotterranee - Italian Journal of Groundwater, AS34 - 477: 25 - 32, DOI: 10.7343/as-2020-47
- SCHEMBRI, P. J., 1997, *“The Maltese Islands: Climate, vegetation and landscape”*, GeoJournal 41.2: 115–125, DOI: 10.1023/A:1006828706452
- SPITERI S. C., 1996, *“British Military Architecture in Malta”*, Stephen C. Spiteri, Valletta
- STEPHENSON C., 2004, *“The fortifications of Malta 1530-1945”*, Osprey Publishing Ltd.

SITOGRAFIA

- <https://nso.gov.mt/>
- <https://www.treccani.it/enciclopedia/malta/>
- <https://www.visitmalta.com/it/info/knights-of-stjohn/>
- <https://amblavalletta.esteri.it/it/italia-e-malta/diplomazia-economica/scheda-paese/#:~:text=L'economia%20maltese%20%C3%A8%20altamente,dei%20servizi%20immobiliari%20e%20amministrativi>
- <https://www.visitmalta.com/it/malta-in-movies/>
- <https://www.visitmalta.com/it/hikes-and-walks-malta-gozo/>
- <https://www.visitmalta.com/it/category/beaches-in-malta/>