



Market Garden: il grande assalto dei paracadutisti alleati tra successo tattico e fallimento strategico

Pubblicato il 27/09/2026

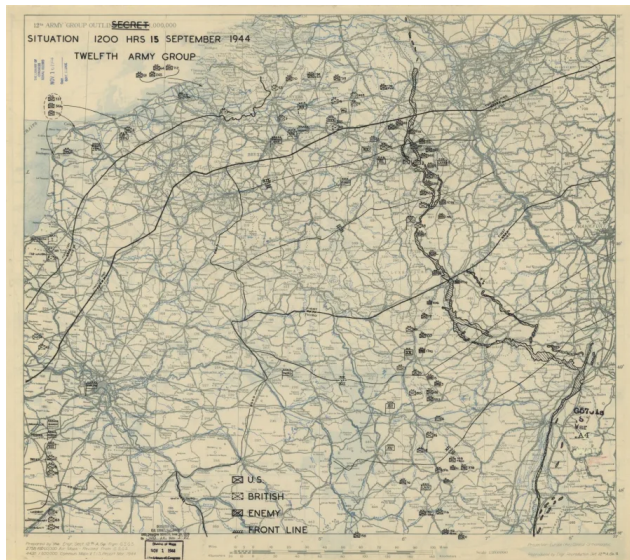
Tra il **17 e il 25 settembre 1944** gli Alleati lanciarono nei Paesi Bassi una delle più ambiziose operazioni aviotrasportate della Seconda guerra mondiale. **Operation Market Garden** nasceva dall'idea di superare rapidamente una successione di fiumi e canali, impadronirsi dei principali ponti olandesi e aprire alle forze terrestri una direttrice verso il cuore industriale della Germania.

Il piano prevedeva l'impiego coordinato di migliaia di paracadutisti, alianti, velivoli da trasporto e colonne corazzate. Le divisioni aviotrasportate avrebbero dovuto conquistare e mantenere una catena di obiettivi da Eindhoven fino ad Arnhem, mentre il XXX Corpo d'Armata britannico sarebbe avanzato da sud lungo il corridoio aperto dalle aviotruppe.

L'operazione ottenne importanti successi tattici e vide alcune delle azioni più celebri della storia delle forze aviotrasportate, ma mancò il suo obiettivo decisivo: stabilire una solida testa di

ponte oltre il **Basso Reno ad Arnhem**.

È proprio il contrasto tra l'audacia del piano, i risultati ottenuti sul terreno e il mancato successo strategico a rendere Market Garden ancora oggi **uno degli episodi più studiati della Seconda guerra mondiale e un riferimento fondamentale nella storia delle operazioni aviotrasportate**.



Mapa della situazione operativa alleata del 15 settembre 1944, due giorni prima dell'inizio di Market Garden. La carta mostra il dispositivo sul fronte occidentale alla vigilia dell'offensiva nei Paesi Bassi. Fonte: Library of Congress.

Un piano estremamente ambizioso

L'operazione era composta da due elementi strettamente collegati.

Market costituiva la componente aviotrasportata. La **101st Airborne Division** statunitense doveva occupare i ponti nell'area di Eindhoven e Veghel; la **82nd Airborne Division**, comandata dal generale James Gavin, quelli nell'area di Grave e Nijmegen; la **1st British Airborne Division** del generale Robert Urquhart, rinforzata dalla **1st Polish Independent Parachute Brigade** del generale Stanisław Sosabowski, doveva conquistare i ponti sul Reno ad Arnhem.

Garden era invece la componente terrestre: il **XXX Corps britannico** del generale Brian Horrocks avrebbe dovuto avanzare rapidamente lungo il corridoio aperto dai paracadutisti, raggiungendo progressivamente Eindhoven, Nijmegen e infine Arnhem.

L'obiettivo andava ben oltre la conquista di alcune città olandesi. Attraversando il Reno, gli Alleati speravano di aggirare parte delle difese tedesche, minacciare la **Ruhr** e creare le condizioni per abbreviare drasticamente la guerra in Europa.



Il feldmaresciallo Bernard Montgomery studia una mappa insieme al tenente generale Brian Horrocks, comandante del XXX Corps, e al principe Bernhard dei Paesi Bassi, comandante delle forze olandesi poste sotto il comando di Montgomery. 8 settembre 1944. Foto: IWM (BU 766).

Un lancio aviotrasportato di proporzioni enormi

Il 17 settembre le prime fasi dell'operazione furono impressionanti per dimensioni, velocità e precisione.

Le operazioni di aviolancio e di atterraggio degli alianti si svolsero inizialmente con notevole efficacia. Poco dopo le 14 erano già stati portati a terra circa **20.000 combattenti, 511 veicoli, 330 pezzi d'artiglieria e circa 590 tonnellate di materiali**. In poche ore, intere formazioni aviotrasportate erano state proiettate in profondità nel territorio occupato, insieme a mezzi, armi, munizioni e apparati indispensabili per sostenere i combattimenti nelle ore successive.

La portata dell'operazione non risiedeva però soltanto nel numero di uomini lanciati o atterrati con gli alianti. Quelle forze dovevano occupare rapidamente una successione di obiettivi distanti tra loro, soprattutto ponti e nodi stradali, prima che i tedeschi riuscissero a riorganizzarsi e concentrare le proprie riserve.

Bisognava quindi conquistare quasi simultaneamente una catena di ponti estesa per circa cento chilometri e mantenerla aperta abbastanza a lungo da permettere alle colonne corazzate

britanniche del XXX Corps di risalire il corridoio da sud verso Arnhem.

Era questo il punto più delicato dell'intero piano: le divisioni aviotrasportate potevano ottenere sorpresa e rapidità, ma una volta a terra dipendevano dal ricongiungimento con le forze terrestri e dalla continuità dei rifornimenti.

Bastava che un solo anello della catena cedesse, che un ponte venisse distrutto o che l'avanzata terrestre subisse un ritardo significativo perché gli effetti si propagassero lungo tutta l'operazione e l'intero piano entrasse in crisi.



Paracadutisti alleati si lanciano da velivoli Dakota alla periferia di Arnhem, 17 settembre 1944. Foto: IWM (BU 1162).

Eindhoven e la 101st Airborne

Nel settore meridionale la **101st Airborne Division** riuscì a raggiungere e occupare numerosi obiettivi assegnati, assicurando diversi punti chiave lungo l'asse che il XXX Corps avrebbe dovuto percorrere verso nord. Ma a **Son** si verificò uno degli episodi destinati a pesare maggiormente sui tempi dell'intera operazione: i tedeschi riuscirono a far saltare il ponte sul Wilhelmina Canal proprio mentre i paracadutisti americani cercavano di impadronirsene.

Quel ponte non era un obiettivo secondario. Era uno dei passaggi obbligati del corridoio terrestre verso Nijmegen e Arnhem. La sua distruzione trasformò immediatamente un successo tattico locale in un problema operativo per tutta Market Garden.

Quando le avanguardie del XXX Corps raggiunsero Son, trovarono quindi la direttrice interrotta. L'avanzata dovette fermarsi mentre il genio britannico lavorava alla costruzione di un **ponte**

Bailey capace di sostenere carri armati, autocarri e colonne logistiche.

Il ritardo accumulato a Son mostrò con brutalità la fragilità del piano: **bastava la perdita di un solo ponte per rallentare l'intera progressione verso nord e concedere ai tedeschi ore preziose per riorganizzarsi, concentrare rinforzi e irrigidire la difesa di Nijmegen e Arnhem.**

Quella strada sarebbe diventata celebre tra i paracadutisti americani come **"Hell's Highway"**, la "strada dell'inferno". Lungo questo corridoio transitavano carri armati, autocarri, munizioni, carburante, rinforzi e mezzi del genio, tutti indispensabili per sostenere l'avanzata.

I tedeschi compresero rapidamente quanto fosse importante colpire quella linea. Lanciarono quindi ripetuti contrattacchi contro il corridoio, riuscendo in più occasioni a interromperlo o a minacciarne seriamente la continuità. Le unità alleate furono così costrette a combattere non soltanto per avanzare verso nord, ma anche per difendere fianchi, ponti e incroci già conquistati.

In questo settore emerse con chiarezza uno dei problemi centrali dell'operazione: **la velocità del XXX Corps dipendeva non solo dalla conquista degli obiettivi iniziali, ma anche dalla capacità di mantenere aperta e sicura una lunga linea di comunicazione sotto continua pressione nemica.**



Un convoglio di autocarri sotto il fuoco dell'artiglieria e dei mortai tedeschi sulla strada tra Son ed Eindhoven, 20 settembre 1944. Foto: IWM (BU 1062).

Nijmegen: il successo dell'82nd Airborne

Più a nord la **82nd Airborne Division** conquistò diversi obiettivi fondamentali, compreso il lungo ponte di Grave sulla Mosa, indispensabile per mantenere aperta la direttrice verso Nijmegen.

La battaglia decisiva si concentrò però su Nijmegen.

Qui il problema era ancora più complesso. Per permettere al XXX Corps di continuare verso Arnhem bisognava impadronirsi dei ponti sul **Waal**, ma le difese tedesche resistevano e il tempo continuava a scorrere. Il **20 settembre**, uomini del **3rd Battalion, 504th Parachute Infantry Regiment** ricevettero quindi il compito di attraversare il fiume su fragili imbarcazioni d'assalto, sotto il fuoco nemico.

Fu una delle azioni più dure e celebri di Market Garden. I paracadutisti americani attraversarono il Waal praticamente allo scoperto, raggiunsero la sponda settentrionale e attaccarono le posizioni tedesche alle spalle, mentre altre forze alleate premevano da sud.

La manovra riuscì. Il grande ponte stradale di Nijmegen venne infine conquistato intatto, aprendo al XXX Corps la strada verso nord.

Era uno dei maggiori successi tattici dell'intera operazione.

Ma arrivò tardi. **Mentre a Nijmegen gli Alleati ottenevano la vittoria, ad Arnhem la 1st British Airborne Division stava già combattendo in condizioni sempre più disperate.** Il tempo guadagnato dai tedeschi nei giorni precedenti avrebbe pesato in modo decisivo sull'esito finale di Market Garden.



Veicoli della Guards Armoured Division del XXX Corps britannico attraversano Grave dopo il ricongiungimento con l'82nd Airborne Division statunitense, durante i combattimenti nell'area di Nijmegen e Grave, 17-20 settembre 1944. Foto: IWM (B 10133).

Arnhem: “un ponte troppo lontano”

Ad Arnhem la situazione diventò rapidamente critica e fu qui che Market Garden incontrò il suo ostacolo decisivo.

Le zone di lancio e di atterraggio della **1st British Airborne Division** erano situate a diversi chilometri dal principale ponte stradale sul Neder Rijn. Questo obbligava i paracadutisti britannici a percorrere una distanza significativa prima ancora di poter tentare la conquista dell'obiettivo, perdendo parte dell'effetto sorpresa e offrendo ai tedeschi il tempo necessario per reagire.

A complicare ulteriormente il quadro vi era la presenza nell'area di elementi del **II SS Panzer Corps**, in fase di riorganizzazione dopo i combattimenti in Francia. La presenza di forze corazzate tedesche era nota all'intelligence alleata, ma la loro consistenza e la loro reale capacità di intervento furono valutate in un contesto di informazioni incomplete e di una pianificazione condotta in tempi estremamente ridotti.

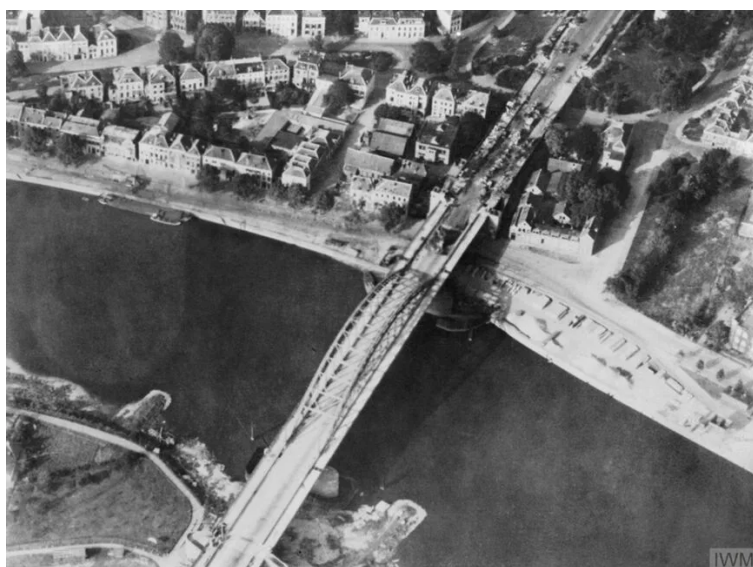
Le difficoltà di comunicazione e la dispersione delle unità aggravarono ulteriormente la situazione. Soltanto una parte delle forze britanniche riuscì infatti a raggiungere il ponte.

Il **2nd Parachute Battalion** del tenente colonnello **John Frost** riuscì a occupare l'estremità settentrionale del ponte stradale e a mantenerla per diversi giorni. I suoi uomini combatterono isolati, con munizioni e rifornimenti sempre più scarsi, contro forze tedesche progressivamente

superiori e sostenute da mezzi corazzati.

La resistenza di Frost divenne il simbolo della battaglia di Arnhem, ma non bastò a rovesciare la situazione. Il resto della 1st British Airborne Division non riuscì a ricongiungersi con il battaglione al ponte e fu progressivamente respinto verso **Oosterbeek**, dove venne organizzato un perimetro difensivo sempre più ristretto.

Arnhem mostrò così il limite più duro dell'impiego aviotrasportato: conquistare un obiettivo in profondità poteva essere possibile, ma mantenerlo senza un rapido ricongiungimento con le forze terrestri poteva trasformare il successo iniziale in isolamento.



Veduta aerea del ponte sul Neder Rijn ad Arnhem; all'estremità settentrionale sono visibili truppe e veicoli corazzati britannici durante i combattimenti di Market Garden, settembre 1944. Foto: IWM (MH 2061).

Una corsa contro il tempo

Il problema centrale di Market Garden diventò così il tempo.

Il XXX Corps doveva avanzare lungo una sola arteria stradale, attraversando ponti che potevano essere distrutti, superando resistenze tedesche e dipendendo dalla capacità dei reparti aviotrasportati di mantenere le posizioni abbastanza a lungo da consentire il ricongiungimento.

Ogni rallentamento si propagava lungo tutta la catena. Il ponte distrutto a Son, i combattimenti lungo il corridoio e la difficile conquista di Nijmegen produssero ritardi che, sommati tra loro, finirono per pesare soprattutto sul settore più lontano e più fragile: Arnhem.

Quando il ponte di Nijmegen venne conquistato il **20 settembre**, la situazione della 1st British Airborne Division era già drammatica. Gli uomini di John Frost erano isolati all'estremità settentrionale del ponte di Arnhem, mentre il resto della divisione veniva progressivamente compresso verso Oosterbeek.

Nel frattempo i tedeschi avevano superato la sorpresa iniziale. Stavano concentrando fanteria, artiglieria e mezzi corazzati contro le teste di ponte aviotrasportate e, soprattutto, sfruttavano ogni ora guadagnata per rafforzare le difese tra Nijmegen e Arnhem.

Il XXX Corps riuscì ad arrivare nell'area di Nijmegen e ad attraversare il Waal, ma il tempo utile per raggiungere Arnhem si stava esaurendo. La distanza residua non era enorme in termini geografici, ma sul piano operativo era diventata enorme: strade strette, resistenza tedesca, ingorghi, ponti e terreni difficili rendevano ogni chilometro più lento del previsto.

Il fallimento di Market Garden maturò anche così: non in un unico momento, ma attraverso una successione di ritardi che trasformarono progressivamente l'isolamento dei paracadutisti britannici ad Arnhem in una situazione irreversibile.



Carri armati Cromwell del 2nd Welsh Guards attraversano il ponte di Nijmegen il 21 settembre 1944, durante l'avanzata del XXX Corps verso Arnhem. Foto: IWM (B 10172).

L'evacuazione di Oosterbeek

Il 25 settembre divenne evidente che mantenere ulteriormente il perimetro britannico a nord del Reno non era più sostenibile. Dopo giorni di combattimenti, le unità della **1st British Airborne Division** erano esauste, con munizioni e rifornimenti ridotti e un numero crescente di feriti.

Il perimetro di **Oosterbeek** era sottoposto a una pressione continua. Le forze tedesche avevano ormai stretto l'area difensiva britannica e la possibilità di ricevere un soccorso decisivo dal XXX Corps era venuta meno.

Fu quindi presa la decisione di ritirare ciò che restava della divisione. Nella notte tra il **25 e il 26 settembre**, nell'ambito dell'**Operation Berlin**, iniziò l'evacuazione attraverso il Neder Rijn. Il ripiegamento avvenne al buio, sotto il fuoco dell'artiglieria e dei mortai tedeschi, con uomini esausti costretti a raggiungere la riva e attraversare il fiume su imbarcazioni messe a disposizione dalle unità del genio.

Circa **2.100 uomini della 1st Airborne Division** riuscirono a essere evacuati. Molti altri, troppo feriti per essere trasportati o rimasti isolati durante i combattimenti, furono lasciati indietro e finirono prigionieri. Le perdite complessive britanniche furono pesantissime.

La ritirata di Oosterbeek segnò di fatto la fine della battaglia di Arnhem. Il ponte sul Neder Rijn rimaneva in mano tedesca e l'obiettivo strategico che aveva dato senso all'intera operazione non era stato raggiunto.

Market Garden si concludeva così con una drammatica evacuazione: dopo aver proiettato migliaia di uomini in profondità oltre le linee nemiche, gli Alleati erano riusciti a salvare solo una parte della forza rimasta isolata a nord del Reno.



Feriti britannici vengono trasportati al posto di medicazione avanzato di Wolfheze, nell'area di Arnhem, settembre 1944. Foto: IWM (BU 1158)

Successi tattici, obiettivo strategico mancato

Definire Market Garden semplicemente una disfatta rischia di appiattire un quadro operativo molto più complesso.

La **101st Airborne Division** e l'**82nd Airborne Division** conquistarono e mantennero numerosi obiettivi chiave. Eindhoven e Nijmegen passarono sotto controllo alleato, diversi ponti fondamentali vennero assicurati e il XXX Corps riuscì a spingersi molto più a nord rispetto alle posizioni di partenza.

Sul piano tattico, quindi, Market Garden produsse risultati importanti. Le forze aviotrasportate dimostrarono di poter occupare rapidamente nodi stradali e attraversamenti decisivi, mentre le unità terrestri riuscirono ad aprire e mantenere, pur con grandi difficoltà, un lungo corridoio attraverso i Paesi Bassi.

Il problema era che **Market Garden non era stata concepita come una serie di operazioni indipendenti**. Il successo dell'intero piano dipendeva dal possesso continuo della sequenza di ponti fino ad Arnhem e dal rapido arrivo del XXX Corps sul Neder Rijn.

Era quindi un'operazione nella quale il successo parziale non bastava.

La conquista di Eindhoven e Nijmegen non poteva compensare la perdita dell'obiettivo decisivo. Senza Arnhem e senza una testa di ponte stabile oltre il Basso Reno, veniva meno lo scopo strategico dell'intera offensiva: aprire agli Alleati una direttrice verso la Germania settentrionale e minacciare più direttamente la Ruhr.

Gli Alleati avevano avanzato, liberato territorio e ottenuto successi locali significativi, ma **non erano riusciti a trasformare quei risultati in quella rottura strategica che Market Garden avrebbe dovuto produrre**.

Il fronte si era spostato in avanti. La via verso il cuore della Germania, però, restava ancora chiusa.



La popolazione di Eindhoven assiste al passaggio dei mezzi corazzati del XXX Corps britannico, 18 settembre 1944. La città era stata conquistata il giorno precedente dalla 101st Airborne Division statunitense: uno dei successi tattici di Market Garden, che tuttavia non riuscì a raggiungere il decisivo obiettivo strategico di Arnhem. Foto: IWM (BU 945).

Le lezioni di Market Garden per le operazioni aviotrasportate

Market Garden dimostrò in modo spettacolare la capacità delle forze aviotrasportate di proiettare in poche ore grandi unità molto oltre la linea del fronte, conquistando ponti, nodi stradali e posizioni chiave prima che il nemico potesse reagire pienamente.

Ma mise altrettanto chiaramente in evidenza i limiti di questo tipo di impiego.

Un reparto paracadutista, una volta a terra, **combatte generalmente con meno artiglieria, meno mezzi corazzati e una capacità logistica più ridotta rispetto a una formazione convenzionale**. La sorpresa e la velocità iniziali possono quindi trasformarsi rapidamente in vulnerabilità se il collegamento con le forze terrestri tarda ad arrivare o se i rifornimenti non riescono a raggiungere le unità isolate.

Arnhem ne fu l'esempio più evidente. I paracadutisti britannici riuscirono a raggiungere e occupare parte dell'obiettivo, ma non disponevano della massa, dei mezzi pesanti e della capacità logistica necessarie per sostenere a lungo il combattimento contro forze tedesche in progressivo rafforzamento.

A questo si aggiungeva un altro elemento decisivo: **la complessità stessa del piano**. Market Garden richiedeva che molte azioni avessero successo nella sequenza prevista. La conquista di

un ponte condizionava il raggiungimento di quello successivo; l'avanzata del XXX Corps dipendeva dalla percorribilità di una singola direttrice; i paracadutisti ad Arnhem dipendevano dall'arrivo delle colonne terrestri; queste ultime, a loro volta, dipendevano dalla capacità delle divisioni aviotrasportate di mantenere aperto il corridoio.

Il sistema funzionò in molti punti, ma fallì nel punto decisivo.

Per questo, nelle operazioni aviotrasportate, il ricongiungimento con le unità terrestri non è un elemento accessorio: può diventare il fattore che separa un successo iniziale dall'isolamento operativo.

Market Garden mise inoltre in evidenza alcuni principi destinati a restare centrali anche nelle dottrine successive:

- **intelligence:** conoscere con precisione consistenza, posizione e capacità delle riserve nemiche;
- **rapidità:** ridurre al minimo il tempo fra aviolancio, conquista dell'obiettivo e ricongiungimento con le forze terrestri;
- **logistica:** garantire rifornimenti continui anche se le zone previste vengono perse, interdette o cadono sotto il controllo avversario;
- **flessibilità:** evitare che il successo dell'intera operazione dipenda da una sola strada, un solo ponte o una sequenza troppo rigida di eventi;
- **comunicazioni:** mantenere un collegamento efficace tra reparti dispersi, comandi e forze di soccorso, soprattutto nelle prime ore dopo il lancio.

La lezione forse più importante fu proprio questa: **una serie di successi tattici non produce necessariamente una vittoria strategica quando l'obiettivo finale dipende dal successo simultaneo di ogni componente del piano.**

Le aviotruppe possono creare in tempi rapidissimi una situazione favorevole in profondità, ma quella situazione deve essere sfruttata e sostenuta altrettanto rapidamente. Se ciò non avviene, la stessa profondità che inizialmente costituisce un vantaggio può trasformarsi in isolamento.



Paracadutisti britannici atterrano a Wolfheze; sul terreno sono visibili sezioni di alianti impiegati nell'operazione, settembre 1944. L'immagine sintetizza uno dei punti di forza, ma anche dei limiti, delle aviotruppe: la capacità di proiettare rapidamente uomini e materiali in profondità, a fronte della necessità di essere poi sostenuti e ricongiunti con le forze terrestri. Foto: IWM (BU 1163).

Il sacrificio di Arnhem

Arnhem sarebbe diventata il simbolo dell'intera operazione.

La resistenza dei paracadutisti britannici al ponte e, successivamente, nel perimetro di Oosterbeek divenne uno degli episodi più rappresentativi della storia delle forze aviotrasportate.

Market Garden non aprì la strada verso la Ruhr come previsto, ma dimostrò fino a quale livello fosse possibile spingere l'impiego combinato di forze aviotrasportate, aviazione, genio, fanteria e unità corazzate.

Fu un'esperienza pagata a prezzo altissimo e che, a oltre ottant'anni di distanza, continua a essere studiata perché racchiude entrambe le facce della guerra aviotrasportata: **la capacità di ottenere la sorpresa e conquistare rapidamente obiettivi in profondità, ma anche il rischio di lasciare forze leggere isolate quando il ricongiungimento con le unità terrestri non avviene nei tempi previsti.**