
LA TORPEDINIERA *NICOLA FABRIZI* IN ADRIATICO E LA SCORTA DEI CONVOGLI PER LA GRECIA

CRISTIANO PELUSO

Il teatro d'operazioni italo-greco

Un sentimento di simpatia verso il popolo greco si era diffuso in Italia già all'epoca del Risorgimento, quando patrioti italiani avevano preso parte attiva alla lotta dei Greci per l'indipendenza, e si era irrobustito nel corso della prima guerra mondiale, avendo il governo di Eleftherios Venizelos rotto la politica di neutralità proclamata da re Costantino I e inviato truppe alla campagna di Macedonia, a fianco di Britannici, Francesi e Serbi.

I rapporti con l'Italia si erano tuttavia intiepiditi nel dopoguerra, a motivo dell'occupazione italiana di parte dell'Arcipelago delle Sporadi, strappato ai Turchi, che il nostro governo si rifiutava di trasferire a quello di Atene, ed erano divenuti decisamente tesi nel 1923: in quell'anno infatti alcuni irredentisti greci avevano trucidato i membri d'una missione italiana incaricata di demarcare il confine greco-albanese.⁽¹⁾

(1) Il confine greco-albanese era incerto dal 1913, anno conclusivo della guerra balcanica. Il 9 gennaio 1921 la conferenza degli ambasciatori, organo permanente della commissione sull'esecuzione del trattato di Versailles, deliberò di ritenerlo valido così come era stato stabilito dagli accordi del 1913, e incaricò un'apposita commissione, presieduta dal generale Enrico Tellini, di procedere alla delimitazione sul terreno. La

Il successivo distendersi delle relazioni diplomatiche non comportò tuttavia una autentica riconciliazione, e del resto fra le due guerre mondiali in Grecia mancò un governo autorevole e stabile che fosse in grado di muovere passi decisivi in tal senso.

Il naufragio del proposito di Venizelos, di riconquistare allo Stato greco almeno una parte dell'Anatolia, aveva infatti determinato lo sconvolgimento del quadro politico ellenico. Nel 1924 un referendum popolare aveva sancito la fine della monarchia e la nascita della repubblica, nella quale Venizelos e i suoi sostenitori riuscirono comunque a giocare un ruolo di primo piano sebbene dovessero fare i conti con un'opposizione (rappresentata principalmente dal Partito Popolare) sempre più pugnace, che riuscì finalmente a conquistare la maggioranza in Parlamento alle elezioni del 1933.

Un pronunciamento militare ebbe il solo effetto di indurre il nuovo governo a una dura repressione nei confronti degli esponenti dell'ex partito di maggioranza, determinando così una situazione ancora più confusa e incerta, cui si tentò di porre rimedio mediante la restaurazione dell'istituto monarchico e il richiamo di re Giorgio II dall'esilio.

commissione si portò in loco il 7 marzo 1922, iniziando immediatamente la propria attività, ma il 27 agosto 1923 i membri della delegazione italiana – per l'appunto il generale Enrico Tellini insieme con il maggiore Corti, il tenente Mario Boccaccini, il soldato Remigio Farnetti oltre all'interprete Thanassi Gheziri – furono trucidati in territorio greco, lungo la strada fra Janina e Kakavia. L'eccidio non ebbe testimoni, e ad onor del vero i responsabili del gesto sono tuttora ignoti, ma siccome il governo greco aveva in precedenza accusato la delegazione italiana di favorire gli interessi albanesi, i sospetti della comunità internazionale si appuntarono su esponenti del nazionalismo ellenico. In rappresaglia, Mussolini ordinò l'occupazione di Corfù, che ebbe luogo il 31 agosto 1923 e fu preceduta da un bombardamento navale. Dopo alcuni giorni di acutissima tensione internazionale, che sembrarono preludere a un conflitto italo-greco, la conferenza degli ambasciatori persuase il governo di Atene ad accettare le condizioni, seppure assai gravose, imposte dall'Italia. La Regia Marina sgomberò Corfù il 27 settembre 1923. In merito, A. Giannasi, *L'eccidio Tellini*, Civitavecchia, Prospettiva, 2008, p. 56-81. L'aggressione ai delegati italiani portò fra le altre cose all'accoglimento, nell'ordinamento giuridico internazionale, del principio tuttora vigente secondo cui lo Stato è responsabile per il fatto compiuto da privati sul proprio territorio in danno dei cittadini di uno Stato terzo, a meno che non dimostri di aver adottato ogni possibile misura per impedirlo. L'eventuale responsabilità dello Stato è poi aggravata dalla circostanza che la persona offesa rivestisse qualifica diplomatica. Al riguardo, O. Ferrajolo, *Il caso Tellini*, Milano, Giuffrè, 2005, p. 87-105. Per maggiori ragguagli sulla linea politica dell'Italia riguardo la questione del confine greco-albanese, L. Micheletta, *Italia e Gran Bretagna nel primo dopoguerra*, Roma, Jouvence, 1999, vol. II, p. 465-493.

A un primo ed effimero governo ne succedette un secondo, presieduto dal generale Ioannis Metaxas, che il 4 agosto 1936 sospese le garanzie costituzionali.

Uomo autoritario e sdegnoso ma non dispotico, e in ogni caso dotato di una lucidità che ad altri mancava, egli comprese che la crisi che travagliava la Grecia era innanzi tutto una crisi di identità e tentò di superarla da un lato facendo appello ai valori della Grecia classica, da cui però aveva espunto quegli aspetti incompatibili con il Cristianesimo, dall'altro promuovendo una riforma linguistica che adeguò la lingua scritta a quella parlata.⁽²⁾

La situazione non era certo destinata a migliorare dopo l'invasione italiana dell'Albania, avvenuta il 7 aprile 1939, sebbene Mussolini si sforzasse di rassicurare Metaxas tramite i canali diplomatici. Nel corso dell'estate di quell'anno, Emanuele Grazzi, il nuovo ministro plenipotenziario ad Atene, ribadì più volte in perfetta buona fede la volontà di pace dell'Italia, ma le sue parole furono presto sconfessate dall'iniziativa di Francesco Jacomoni di San Savino, luogotenente del re in Albania, il quale nel marzo del 1940 lamentò accoratamente il pericolo della scomparsa della cultura albanese in Ciamuria, regione confinaria della Grecia abitata da una cospicua minoranza albanese, e per porvi rimedio propose l'apertura di un consolato italoalbanese oltre all'istituzione di scuole e alla fondazione di un apposito istituto culturale.⁽³⁾

Come prevedibile, l'entrata in guerra dell'Italia sollevò una nuova ventata di ostilità; in particolare Cesare Maria De Vecchi, quadrumviro e governatore del Dodecaneso, non perdeva occasione di riattizzare i sospetti del Duce affermando che in base ai rapporti dei suoi aviatori navi britanniche trovavano rifugio nei porti greci, mentre Ciano, quale ministro degli Esteri, nel mese di agosto del 1940 ordinava alla stampa nazionale di scatenare una violenta campagna propagandistica avversa al governo greco, imperniata sull'uccisione di Daut Hodja, patriota irredentista per gli Albanesi ma volgare brigante per i Greci, e volta a stigmatizzare le asserite vessazioni del governo di Atene nei confronti dei Ciamurioti.

Tuttavia l'entusiasmo di Mussolini per l'impresa ellenica si sopì di colpo, nonostante Superesercito avesse elaborato un piano di attacco contro la

(2) Per le vicende greche tra le due guerre mondiali, R. Clogg, *A concise history of Greece*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 98-119. Per la politica perseguita da Ioannis Metaxas e per le riforme da lui attuate, P.J. Vatikiotis, *Popular autocracy in Greece 1936-1941*, Londra, Frank Cass, 1998, p. 139-181.

(3) Per la strumentalizzazione da parte italiana della questione della minoranza albanese in Ciamuria e la relativa campagna di stampa, L. Micheletta, "La questione della Ciamuria e l'attacco italiano alla Grecia del 28 ottobre 1940", *Clio*, 3 (2004), p. 473-512.

Grecia, denominandolo Esigenza G. Già il 22 agosto il Duce stabilì, in un suo promemoria, di assegnare la priorità ai preparativi bellici sul fronte africano, in vista di una grande offensiva che il Regio Esercito avrebbe dovuto scatenare in concomitanza con l'operazione Seelowe, così il 24 agosto la reboante propaganda antigreca cessò.

Lungi dal guadagnare simpatie all'Italia, l'effetto della campagna di stampa fu di mettere in allarme i Greci – che non persero tempo a richiamare la riserva – e di far capire loro da quale direzione sarebbe giunto infine l'attacco, vanificando così l'effetto della sorpresa.

La situazione precipitò l'11 ottobre, quando Hitler informò Mussolini che truppe tedesche avrebbero raggiunto la Romania dietro richiesta del governo di Bucarest; il Duce manifestò subito a Ciano l'intenzione di aggredire la Grecia e convocò una riunione a Palazzo Venezia per il 15 ottobre.⁽⁴⁾

Considerata l'importanza, questo incontro fu ovviamente presieduto da Mussolini in persona; erano presenti Galeazzo Ciano, Francesco Jacomoni, Sebastiano Visconti Prasca, comandante militare dell'Albania, Pietro Badoglio, capo di stato maggiore generale e Ubaldo Soddu, sottosegretario alla Guerra nonché sottocapo di stato maggiore generale. Si notò invece l'assenza di Emanuele Grazzi, del capo di stato maggiore della Marina, ammiraglio Domenico Cavagnari, del capo di stato maggiore dell'Aeronautica, generale Francesco Pricolo nonché del capo del S.I.M., generale Cesare Amè. Questi ultimi non erano stati convocati; del resto in un primo momento era stato tralasciato anche il generale Mario Roatta, sottocapo di stato maggiore dell'Esercito, ma fu chiamato a riunione già iniziata.⁽⁵⁾

(4) Sulla scorta di un'annotazione riportata nel Diario di Ciano in data 12 ottobre 1940 è a lungo invalsa nella storiografia italiana l'ipotesi che l'attacco alla Grecia sia stato determinato da puro e semplice puntiglio: “[Il Duce] soprattutto è indignato per l'occupazione germanica della Rumania. Dice che ciò ha profondamente e malamente impressionato l'opinione pubblica italiana, poiché dall'Arbitrato di Vienna nessuno si aspettava questo risultato. Hitler mi mette sempre di fronte al fatto compiuto. Questa volta lo pago della stessa moneta: saprà dai giornali che ho occupato la Grecia. Così l'equilibrio verrà ristabilito”. G. Ciano, *Diario 1937-1943*, Milano, Rizzoli, 2006, p. 470. Assolutamente diversa è l'interpretazione di R. De Felice, *Mussolini l'alleato*, Torino, Einaudi, 2011, vol. I, p. 296 sg., 302 sg. secondo cui la nostra iniziativa bellica sarebbe stata provocata dal timore che l'estensione dell'influenza tedesca nei Balcani escludesse la presenza dell'Italia in quella regione. Il punto debole di questa tesi risiede nel fatto che il tentativo del Terzo Reich di guadagnarsi una sfera d'influenza nell'area balcanica non era recente, mentre la nostra decisione di attaccare fu repentina.

(5) Una ricostruzione dettagliata della riunione si legge in M. Montanari, *L'Esercito italiano nella campagna di Grecia*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito, 1999, p. 60-73. L'A. afferma, a p. 66, che si era omesso di convocare quanti avrebbero potuto fornire valide

Mussolini esordì presentando come già assunta la sua decisione di invadere la Grecia, ed espose un suo piano, che era un rimaneggiamento di quelli elaborati in precedenza dai vertici militari: in un primo momento le forze italiane avrebbero occupato l'Epiro e in seguito, fatti affluire i necessari rinforzi, stimati in tre divisioni, si sarebbero lanciate su due direttrici d'attacco, rispettivamente verso Salonicco e verso Atene, sino a occupare l'intero territorio greco. La data d'inizio fu stabilita per il 26 ottobre, in seguito rimandata al 28 ottobre.

La mattina del 17 ottobre si tenne una riunione di stato maggiore; Cavagnari e Pricolo erano furibondi per non essere stati interpellati; il primo fece presente che per il trasporto delle ulteriori tre divisioni ritenute necessarie all'attuazione del piano sarebbero occorsi tre mesi, il secondo rappresentò che un significativo rischieramento delle forze aeree sarebbe potuto avvenire solo agli inizi di novembre; ciò nonostante i vertici politici non vollero assolutamente prendere in considerazione l'idea di un congruo rinvio e l'offensiva scattò all'alba del 28 ottobre 1940, sotto pessimi auspici. Le violente piogge autunnali avevano ingrossato i torrenti, rendendone impossibile il guado, e reso impraticabili le strade oltre a impedire il concorso dell'aviazione. Le forze italiane si rivelarono da subito esigue per effettuare la prevista manovra a tenaglia attorno al massiccio del Pindo; dal canto loro i Greci iniziarono a ritirarsi lasciando che i fianchi dello schieramento nemico si allungassero, e il 3 novembre contrattaccarono inerpicandosi su per i monti anzi che marciare attraverso le valli.

Superesercito tentò subito di correre ai ripari facendo affluire rinforzi dall'Italia, ma questi erano trasferiti in completo disordine, ad aliquote mai superiori al livello reggimentale, scompagnati quasi sempre non solo dai mezzi di trasporto ma persino dalle artiglierie e dalle stesse salmerie. Le truppe italiane opposero una resistenza tale da riscuotere l'ammirazione degli stessi Greci, ma erano quasi sprovviste di viveri come pure di munizioni; alla controffensiva greca del 14 novembre fu gioco forza ripiegare sulle posizioni iniziali, rappresentate dal confine greco-albanese. Anche queste però si dimostrarono presto ardue da difendere, e così il 21 novembre il fronte arretrò ancora. La giornata del 28 novembre fu segnata dalla perdita di Pogradec, una

argomentazioni, suffragate con dati precisi, contro l'attacco alla Grecia. Ancora più esplicito è M.A. Bragadin, *La Marina italiana*, Bologna, Odoya, 2011, p. 58, il quale sostiene che Mussolini non invitò né Cavagnari né Pricolo perché già li sapeva contrari alla campagna. Un'analisi delle importazioni greche via mare durante il conflitto è svolta da E. Cernuschi, "Le reni della Grecia", *Storia Militare*, 217 (2011), p. 38-48.

posizione chiave della nuova linea difensiva, e il 4 dicembre Soddu, subentrato a Visconti Prasca nel comando supremo delle truppe d'Albania, telefonò al generale Guzzoni prospettandogli la necessità d'un intervento politico e gettando così nella costernazione il consiglio dei ministri; Mussolini ordinò al generale Cavallero, che quello stesso giorno aveva preso il posto di Badoglio, di partire seduta stante per l'Albania e di assumere in prima persona il comando delle operazioni.⁽⁶⁾

Il traffico con l'Albania

Il 5 giugno 1940 il Comando Difesa Traffico (Maricotraf) aveva diramato a tutti i Comandi le norme generali sulla difesa del traffico; per quanto concerneva l'Albania si disponeva di mantenere in servizio la linea postale Brindisi-Durazzo e quella Brindisi-Valona, soppressa però dopo pochi giorni, nonché il trasporto di nafta Valona-Bari e il trasporto di minerali Durazzo-Bari.⁽⁷⁾ Fino al 27 giugno 1940 i mercantili viaggiarono privi di scorta, ma il 28 giugno si registrò la prima perdita, quella della motonave *Paganini*, di 2427 tsl, che viaggiava in convoglio con la motonave *Catalani* alla volta di Durazzo. Per cause accidentali, alle prime luci dell'alba sulla *Paganini* si sviluppò un incendio che divenne incontrollabile nonostante gli sforzi dell'equipaggio, e provocò l'affondamento della nave nel corso del mattino. Le conseguenze avrebbero potuto assumere proporzioni catastrofiche in quanto si trattava di una nave passeggeri adibita a trasporto truppe, ma su 952 imbarcati ben 757 furono salvati dalla torpediniera *Nicola Fabrizi* e da altre unità salpate appositamente da Durazzo.

⁽⁶⁾ Per una ricostruzione complessiva delle vicende sia politiche sia militari del primo periodo della campagna di Grecia, M. Cervi, *Storia della guerra di Grecia*, Milano, Rizzoli, 2005, p. 17-160. Per quanto riguarda la crisi del 4 dicembre, taluno ha ritenuto che Soddu si riferisse alla necessità di un'azione diplomatica volta a sollecitare l'intervento della Germania contro la Grecia, ma non è dato comprendere con quale volo pindarico (giusto per rimanere in tema di grecità) si possa definire intervento politico una richiesta di armi e soldati.

⁽⁷⁾ Il viaggio da Brindisi a Durazzo si svolgeva però in condizioni di estremo disagio. Come si lamenta in una nota del Comando militare marittimo di Brindisi rivolta a Maricotraf e datata 13.09.1940, prot. 12949, la precedenza accordata alle operazioni commerciali costringeva i passeggeri ad attendere in banchina "*senza ricovero, fino a tardissima ora*". Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (d'ora innanzi, AUSMM), *Maridipart Taranto*, b. 38, f. 1.



La torpediniera *Nicola Fabrizi*, mimetizzata, in navigazione. (Archivio Eredi Giovanni Barbini)

La prima perdita dovuta al fuoco nemico si registrò invece il 16 agosto 1940, e si trattò del piroscafo da

carico *Morea*, di 1968 tsl, in navigazione da Durazzo a Bari.

Il 20 agosto 1940, con dispaccio n. 3474, Supermarina istituì il Comando Superiore Traffico Albania (Maritrafalba), alle dirette dipendenze di Marina Taranto e con sede a Brindisi. Questo Comando neocostituito ebbe vita breve, in quanto il 12 ottobre i vertici della Marina, sviati dalle reticenze della presidenza del Consiglio sull'imminenza dell'attacco alla Grecia, ritennero di poterlo disciogliere salvo poi ricostituirlo appena il 21 ottobre.

Al nuovo ente, cui spettò il compito di organizzare e proteggere il traffico dei piroscafi che facevano la spola fra le due sponde dell'Adriatico nonché di reagire alle eventuali offese nemiche, fu preposto il cap. vasc. Romolo Polacchini. Allo scopo, Maritrafalba disponeva di una forza navale non indifferente e composta da due cacciatorpediniere, da dieci torpediniere (tra cui il *Fabrizi*), da tre incrociatori ausiliari (tra cui il *Ramb III*, che in seguito incontreremo con il *Fabrizi*) e dalla 13^a Squadriglia MAS. Il dispaccio n. 3474 proseguiva dettando norme per la composizione dei convogli: in caso di trasporto di truppe, le cautele da adottare erano maggiori, in quanto i piroscafi dovevano navigare in coppia e con la scorta di due torpediniere e di un incrociatore ausiliario, mentre se si trattava di trasporto di salmerie era ritenuta sufficiente una sola torpediniera e si tollerava che il convoglio fosse composto anche da tre piroscafi. La navigazione di un trasporto di salmerie doveva avvenire di notte, mentre il trasporto truppe doveva partire prima dell'alba in modo da attraversare l'alto mare in ora diurna. Queste disposizioni furono integrate da una nota di Maritrafalba, che ordinava di mantenere, durante la navigazione in convoglio, una velocità di almeno 16 nodi.

Per assicurare la maggior celerità possibile nello svolgimento delle operazioni portuali si procedette all'ammodernamento dei porti albanesi: a Durazzo furono gettati nuovi pontili, si eseguì il dragaggio e si ingaggiò

ulteriore manodopera. Inoltre, *“l’Ammiraglio Comandante Militare Marittimo assunse personalmente l’organizzazione del Porto”*.⁽⁸⁾ A Valona, del tutto priva di arredi di banchina, i piroscafi scaricavano su alcune maone, che a loro volta erano scaricate a mano su tre pontili di legno. Un terzo scalo, utilizzabile però solo con il bel tempo, era rappresentato da San Giovanni di Medua, ove pure furono eseguite alcune migliorie alle infrastrutture portuali.⁽⁹⁾

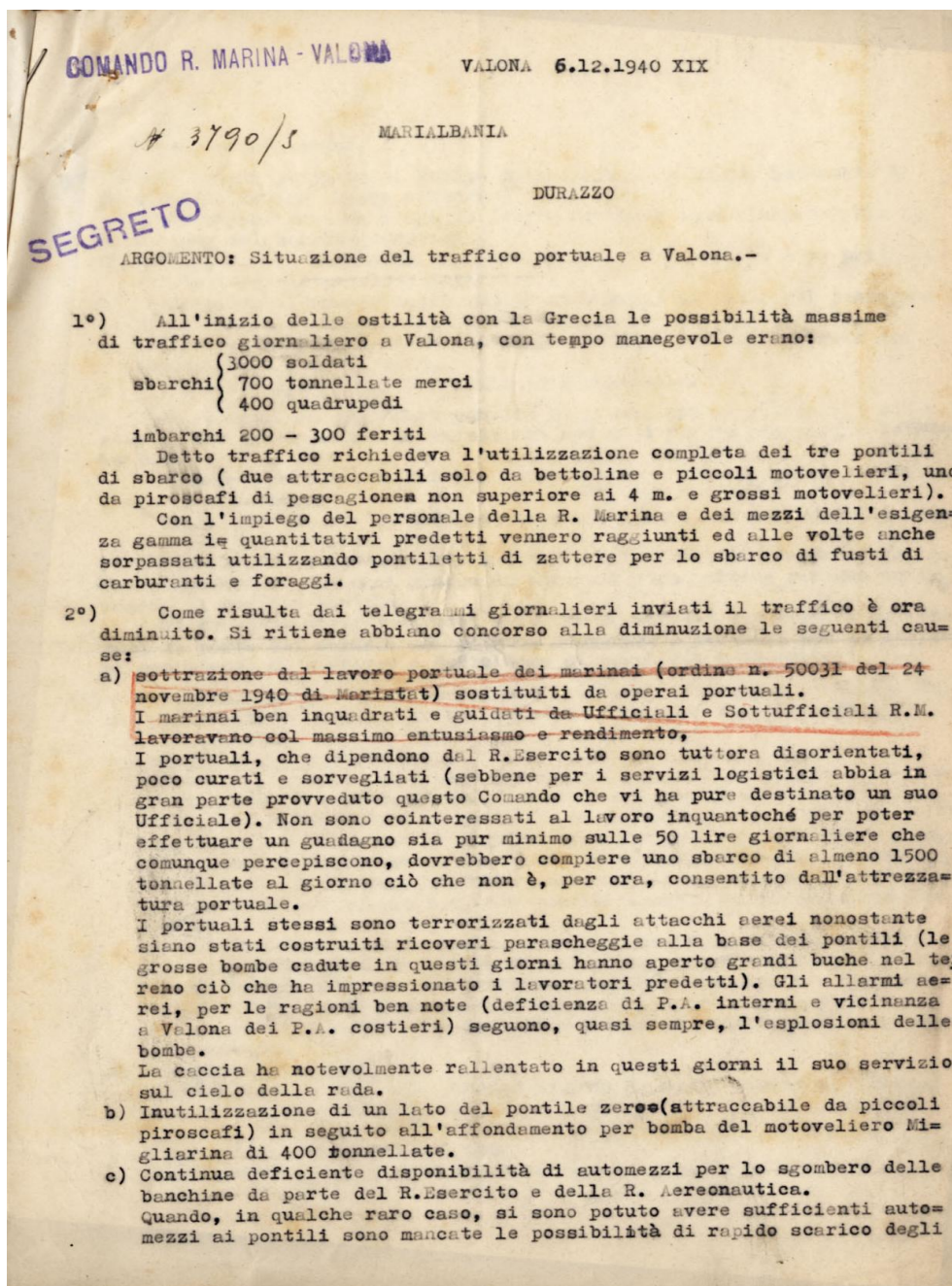
All’inizio fu impiegata manodopera locale, che dovette però essere presto rimpiazzata da nostro personale militare in quanto gli operai rifiutavano di lavorare a causa delle ripetute incursioni aeree. Alla fine, per non distogliere i soldati dai compiti bellici, si fecero arrivare operai portuali dall’Italia, i quali però non diedero buona prova di sé, almeno a Valona. In una nota del Comando Marina Valona del 06.12.1940, prot. 3790/S, indirizzata a Marialbania si lamentava infatti che *“i marinai ben inquadrati e guidati da Ufficiali e Sottufficiali R.M. lavoravano col massimo entusiasmo e rendimento. I portuali, che dipendono dal R. Esercito sono tuttora disorientati, poco curati e sorvegliati”*. Poco oltre, l’estensore del documento faceva presente che altresì *“continua deficiente disponibilità di automezzi per lo sgombero delle banchine da parte del R. Esercito e della R. Aeronautica. Quando, in qualche raro caso, si sono potuto avere sufficienti automezzi ai pontili sono mancate le possibilità di rapido scarico degli stessi ai magazzini”*.⁽¹⁰⁾

Furono inoltre posati sbarramenti di mine in prossimità delle bocche dei porti albanesi e stesi circa 15 000 m di ostruzioni retali, e naturalmente fu organizzata la difesa antiaerea con batterie di cannoni e mitragliere, mentre l’isola di Saseno fu presidiata da reparti del Reggimento San Marco e della Milmart.

(8) AUSMM, *Maricotraf*, b. 33, f. 1.

(9) Nonostante questi ammodernamenti i porti albanesi rimasero sempre congestionati. In una nota di Marialbania a Supermarina del 24.10.1940, prot. N. 4697/Tr si legge che *“sono attualmente nel porto di Durazzo 14 piroscafi e 56 motovelieri e le banchine sono ingombre di circa 3.000 tonn. di merce varia, per 2/3 appartenente al R. E.”*. Per porre rimedio a tale situazione l’estensore della nota suggeriva addirittura di *“sospendere completamente o quasi il traffico civile nel periodo delle operazioni”* e inoltre di *“ridurre anche il numero dei motovelieri che fanno servizio con il porto di Durazzo. Essi non dovrebbero essere più di 60 in modo da non averne presenti in sede mai più di 20 o 25”*. AUSMM, *Maricotraf*, b. 34, f. 2. Il suggerimento non rimase inascoltato, tanto è vero che Superesercito trasmise immediatamente a Commisalles Taranto un telegramma in cui si pregava di *“disporre perché fino a nuovo ordine sia sospeso invio in Albania merci destinate civili con qualunque mezzo di trasporto”*. AUSMM, *Maridipart Taranto*, b. 38, f. 1. Il Ministero degli Esteri, Sottosegretariato agli Affari Albanesi, con nota del 16.11.1940, prot. N. 72/29028/44, promise che *“verrà inoltre esaminata la possibilità di utilizzare organicamente lo scalo di San Giovanni di Medua”*. AUSMM, *Maricotraf*, b. 34, f. 13.

(10) AUSMM, *Maricotraf*, b. 33, f. 1.



Nota del Comando Marina Valona del 06.12.1940, prot. 3790/S, indirizzata a Marialbania. (AUSMM, *Maricotraf*, b. 33, f. 1)

In condizioni di oggettiva difficoltà versavano anche i porti della Puglia, da cui partiva il traffico. In una relazione datata 13.12.1940, il cap. vasc. Polacchini, comandante di Maricotraf, afferma senza ricorrere a perifrasi diplomatiche che per quanto riguarda il porto di Bari “è stato rilevato talvolta l'insufficienza delle banchine e dell'attrezzatura del porto”, che è “molto sentita la mancanza di due buoni rimorchiatori per facilitare i movimenti delle navi in porto”, che la Commissalles risulta sprovvista perfino di un motoscafo per tenere i contatti con le unità ormeggiate in avamposto, che “i rifornimenti di combustibili, liquidi e solidi, sono difficoltosi per la deficienza di bettoline”.

Non migliore la situazione nel porto di Brindisi. Infatti “il porto non era pronto ad assolvere i compiti che le circostanze gli hanno imposto, per la mancanza di una attrezzatura adatta. Nessuna gru a disposizione, nessun binario morto in prossimità dei vari ormeggi, nessun capannone per deposito materiali deperibili”. Ulteriormente, “mancano condutture d'acqua alla banchina della Stazione Marittima ... e alla banchina della Montecatini”. Né la prospettiva era più rosea nello specchio acqueo: “Scarseggiano i rimorchiatori, le bettoline per il carbone e per le immondizie ... Si ha ancora deficienza di zatterini per il salvataggio collettivo ... I piloti civili, nel numero di due, non sono sufficienti e ne occorrono almeno quattro”.⁽¹¹⁾

La lotta antisommergibili fu condotta anche per mezzo di dieci motovelieri, che agivano su due turni di cinque unità; ognuno era munito di un idrofono e di otto torpedini da getto.⁽¹²⁾

Si avvertì invece la necessità di una efficace protezione aerea, che non fu possibile soddisfare neppure quando la situazione bellica nei Balcani si era ormai volta a favore dell'Asse: in una nota del Comando in capo Squadra Navale del 12.04.1941, prot. 4903, indirizzata a Supermarina, l'amm. Angelo Iachino proponeva di chiedere a Superaereo di estendere la zona di azione della caccia fino alle coste albanesi, ma la risposta dello Stato Maggiore Aeronautica, in data 21.04.1941, prot. 1B-7507, era destinata a dissipare ogni speranza in tal senso: “Questo Superaereo, a conferma di quanto già espresso in altre occasioni, prega

(11) AUSMM, *loc. cit.* In questo desolante panorama, l'unica consolazione è che ancora esistessero uomini come il comandante Polacchini, capaci di dire senza riguardi la verità.

(12) Si trattava di naviglio sottile requisito, se non addirittura di pescherecci, e contraddistinto dalla caratteristica militare A/S seguita da un numero progressivo. Nel giugno del 1940 queste unità erano divise in tre gruppi antisommergibili, basati rispettivamente a Messina, Taranto e Napoli. Nel corso di quell'estate i tre gruppi furono alquanto rinfoltiti mediante nuove requisizioni. Al riguardo, E. Bagnasco, F. Bargoni, “Cacciasommergibili”, *Storia Militare*, 192 (2009), p. 12-26.

Supermarina di tener conto che l'intervento della caccia sul mare, alla distanza massima di 100 miglia, deve essere limitato ai casi di particolare importanza e gravità".⁽¹³⁾

Nell'organizzazione del traffico era coinvolto, oltre a Maritrafalba, pure il Comando Militare Marittimo in Albania, con sede a Durazzo (Marialbania). A Bari e a Brindisi erano inoltre state istituite due commissioni di allestimento con il compito di armare ed equipaggiare i mercantili e di imbarcarvi le necessarie aliquote di personale militare o militarizzato.

L'ordine di partenza del convoglio era impartito da Maritrafalba con un fonogramma diretto ai Comandi delle navi interessate; tuttavia la scelta dell'unità cui assegnare il carico da trasportare non spettò mai alla Marina ma fu affidata all'Esercito.⁽¹⁴⁾

La notte di Taranto

L'attacco condotto contro Taranto dalla Royal Navy nella notte fra l'11 e il 12 novembre 1940 si inquadra in realtà in un'operazione complessa che prevedeva la manovra simultanea di diverse squadre navali, sia della Forza H dislocata a Gibilterra sia della Mediterranean Fleet.

Da Gibilterra si sarebbero mosse la portaerei *Ark Royal* e la corazzata *Barham*, scortate da tre incrociatori e ben undici cacciatorpediniere. La portaerei avrebbe lanciato i suoi velivoli contro Cagliari e l'aeroporto di Elmas; a missione compiuta la corazzata con parte della scorta avrebbe proseguito alla volta del Mediterraneo centrale per incontrare le navi dell'ammiraglio Cunningham, che a loro volta si sarebbero divise in tre squadre: la prima, più consistente, avrebbe protetto alcuni convogli già in navigazione, la seconda avrebbe attaccato l'arsenale di Taranto, e la terza, agli ordini del contrammiraglio sir Henry Daniel Pridham-Wippel, avrebbe infine perlustrato il Canale d'Otranto per intercettare il traffico italiano con l'Albania.

La manovra ebbe inizio già il 6 novembre; alle 20:30 dell'11 novembre la portaerei *Illustrious* della Mediterranean Fleet, accompagnata dagli incrociatori *Gloucester*, *Berwick*, *Glasgow*, *York* e da quattro cacciatorpediniere, raggiunse il punto stabilito per l'inizio dell'attacco, posto 40 miglia a ovest di Cefalonia e 170 miglia a sud est di Taranto. Dal ponte dell'*Illustrious* decollarono due gruppi

(13) AUSMM, *Maricotraf*, b. 34, f. 16.

(14) Per l'organizzazione del traffico con l'Albania fra l'estate e l'autunno del 1940, P.F. Lupinacci, *La difesa del traffico con l'Albania, la Grecia e l'Egeo*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1965, p. 13-50.

di aerei (rispettivamente di dodici e nove velivoli, anche se i membri della seconda ondata si ridussero a otto a causa di un incidente sul ponte di decollo), composti esclusivamente da biplani *Swordfish*: in ciascun gruppo, sei incursori erano armati con siluri e gli altri con bombe, mentre alcuni erano muniti anche di bengala.⁽¹⁵⁾

Naturalmente, Supermarina era al corrente della grande operazione della Royal Navy, ma le contromisure si erano limitate all'intensificazione della ricognizione aeronavale, all'ordinare nuovi agguati di sommergibili e all'intimare alle navi in porto di esser pronte a muovere con un preavviso di tre ore.⁽¹⁶⁾

Ad onor del vero, Taranto era in stato di preallarme dalle 19:55 dell'11 novembre, ma i pezzi antiaerei erano tutti rivolti verso il cielo per rintuzzare un attacco in quota, mentre nessuno si aspettava, anzi neppure riteneva possibile, un raid a volo radente.⁽¹⁷⁾ La stessa estensione della rete parasiluri era del tutto inadeguata, e ciò non per imprevidenza del comandante, l'ammiraglio Arturo Riccardi, che aveva a suo tempo segnalato tale lacuna, ma per la cronica mancanza di materiale.⁽¹⁸⁾

Alle 22:50 le batterie di Capo San Vito aprirono il fuoco; alle 23:00 si accesero i primi bengala, che guidarono i piloti della testa della formazione sugli obiettivi in Mar Piccolo, da ponente. Credendo che quello fosse il bersaglio principale, le batterie si volsero immediatamente a sua difesa, lasciando scoperto il Mar Grande, che fu invece preso di mira dal resto della squadra, in avvicinamento da nord ovest. La seconda ondata giunse alla mezzanotte e attaccò da nord ovest in linea di fila. L'incursione fu pagata dalla nostra Marina con la perdita di 52 vite umane oltre che con gravi danni alle corazzate *Littorio*,

(15) B.B. Schofield, *La notte di Taranto*, Milano, Mursia, 2008, p. 38.

(16) Una panoramica dell'intera operazione si legge in F. Mattesini, "La notte di Taranto", *Bollettino d'Archivio*, 3, 1998, p. 45-152, e *Bollettino d'Archivio*, 4, 1998, p. 51-184. Altresi, G. Giorgerini, *La guerra italiana sul mare*, Milano, Mondadori, 2006, p. 213-228.

(17) La piazza era difesa da ventuno batterie di cannoni da 102 mm, di cui tredici a terra e otto su pontoni galleggianti. In aggiunta c'erano 84 mitragliatrici pesanti e 109 leggere, più ventidue proiettori cui si aggiungevano i proiettori delle navi. Era stato approntato uno sbarramento di novanta palloni frenati a intervalli di 270 m l'uno dall'altro, ma un'ondata di maltempo scatenatasi ai primi di novembre ne aveva fatto sganciare addirittura i due terzi. La sera dell'incursione, a motivo dei ripetuti avvistamenti effettuati dalla ricognizione aerea, le navi erano in stato di approntamento, con metà del personale agli armamenti principali e i cannoni antiaerei con i serventi al completo. Per le difese che munivano Taranto, B.B. Schofield, *op. cit.*, p. 36 sg.

(18) Solo per Taranto sarebbero occorsi circa 13 km di ostruzioni retali, mentre l'industria nazionale poteva fornirne appena 3500 m al mese. M.A. Bragadin, *op. cit.*, p. 66.

Conte di Cavour e *Duilio*. Furono colpiti anche i cacciatorpediniere *Trento*, *Libeccio* e *Pessagno*, e naturalmente le infrastrutture dell'arsenale.⁽¹⁹⁾

Il convoglio *Locatelli*

La sera dell'11.11.1940 un convoglio scortato lasciava il porto di Valona diretto a quello di Brindisi. Stando a quanto riportato, “*le condizioni meteorologiche erano ottime; visibilità eccezionalmente buona; plenilunio, luna già alta*”.⁽²⁰⁾

Il convoglio era aperto dalla torpediniera *Nicola Fabrizi*, seguita nell'ordine dai piroscafi *Antonio Locatelli*, *Premuda*, *Capo Vado*, e dalla motonave *Catalani*. Chiudeva la formazione l'incrociatore ausiliario *RAMB III*.⁽²¹⁾

(19) I siluri utilizzati erano i Mk.XIV da 457 mm, capaci di sviluppare una velocità di 27 nodi a 10 m di profondità. Erano muniti del nuovo acciarino Duplex, che poteva azionare l'innescò in due maniere: a percussione oppure per l'influsso magnetico della massa ferrosa dello scafo quando il siluro vi passava sotto. Gli *Swordfish* non armati con siluro portavano invece sei bombe perforanti semicorazzate da 112 kg, i bengalieri ne montavano solo quattro ma in compenso recavano 16 bengala. Sull'armamento degli incursori, B.B. Schofield, *op. cit.*, p. 41. Per il punto di vista dei piloti britannici in merito alla notte di Taranto, D. Wragg, *Stringbag*, Barnsley (Gran Bretagna), Pen & Sword, 2004, p. 47-53. Nel filone della memorialistica, risulta particolarmente utile la lettura di C. Lamb, *War in a Stringbag*, Londra, Cassell, 2009, p. 99-114. *Stringbag* era il nomignolo con cui i piloti britannici chiamavano il Fairey Swordfish. Durante l'estate del 1940, gli *Swordfish* si erano resi protagonisti di altre operazioni in Mediterraneo, partendo da Alessandria, da piste in mezzo al deserto o dalla portaerei *Eagle*: gli attacchi su Tobruch del 5 luglio e del 20 luglio, l'azione su Augusta del 10 luglio, l'affondamento del sommergibile *Iride* nel Golfo di Bomba il 22 agosto e l'incursione su Bengasi nella notte fra il 16 e il 17 settembre. Tutti questi attacchi erano stati rivolti contro i porti ed erano stati condotti a bassa quota, ma a differenza di quello contro Taranto gli *Swordfish* erano stati affiancati da velivoli di altro tipo. Al riguardo, F. Prosperini, “L'estate degli *Swordfish*”, *Storia Militare*, 208 (2011), p. 4-20; *Storia Militare*, 209 (2011), p. 17-32.

(20) Si tratta di una cartella notizie sulle azioni navali n. 19 dell'Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina, datata 09.07.1941. AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 14.

(21) Il *Locatelli*, il *Premuda* e la motonave *Catalani* erano stati requisiti; il *Capo Vado* era stato invece noleggiato. AUSMM, *Maricotraf*, b. 32. Le requisizioni avvenivano in forza della l. 13.07.1939 n. 1154, e le unità requisite erano ripartite in due categorie: 1) Naviglio ausiliario dello Stato, che faceva parte a tutti gli effetti della Regia Marina; 2) Naviglio da traffico, che era in uso al Ministero delle Comunicazioni. In merito, G. Fioravanzo, *L'organizzazione della Marina durante il conflitto*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1975, vol. II, p. 188 sg. L'*Antonio Locatelli* stazzava 5691 tsl, era stato costruito nel 1920, apparteneva alla Soc. Cooperativa Garibaldi di Genova, ed era iscritto a Genova sotto la

Le navi, che nel viaggio di andata erano state adibite a trasporto di truppe e di automezzi, rientravano in patria vuote di carico. Passarono le ostruzioni del porto dalle 22:28 alle 22:45, quindi al traverso di Saseno procedettero su una rotta di sicurezza prestabilita. Alle 00:20 del 12.11.1940 il convoglio, che fino allora aveva viaggiato in linea di fila, nel medesimo ordine con cui aveva lasciato Valona, a motivo del chiarore lunare assunse la formazione prescritta per i viaggi diurni, cioè con le navi di scorta a protezione dei fianchi. Il *Fabrizi* si spostò dunque alla sinistra del convoglio, e il *RAMB III* se ne portò a dritta.⁽²²⁾ La scorta iniziò il zigzagamento, mentre le mercantili, che mantenevano una velocità di 8 nodi, proseguivano con rotta diretta. Alle 01:10, a circa 12 miglia a ponente di Saseno, il convoglio accostò per 315° in modo da volgere la prua verso il porto di Brindisi.

Ma per quanto la notte apparisse tranquilla e le tenebre non sembrassero nascondere alcuna minaccia, il convoglio *Locatelli* non era solo. Infatti, alle

matricola 2223. Aveva subito la requisizione a Cagliari il 21.10.1940. Il *Premuda* stazzava 4427 tsl, era stato costruito nel 1907, era iscritto anch'esso a Genova sotto la matricola 1174 e apparteneva alla Soc. di Navigazione Corrado. La requisizione era avvenuta a Bari il 16.10.1940. Ancora più antico, e risalente infatti al 1906, era il *Capo Vado*, 4391 tsl. Apparteneva alla Compagnia Generale di Navigazione a Vapore ed era iscritto al n. 1469 delle matricole di Genova. La *Catalani* era una motonave adibita al trasporto di passeggeri. Stazzava 2429 tsl, era stata costruita nel 1928 e apparteneva alla Soc. An. di Navigazione Tirrenia. Era iscritta nelle matricole di Fiume, sotto il n. 2429. La requisizione era avvenuta il 16.10.1940 a Fiume. Per i mercantili che componevano il convoglio, G.P. Pagano, *Navi mercantili perdute*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1997, p. 43, 99, 110 sg., 388. Il *RAMB III* era comandato dal cap. freg. Francesco De Angelini. La notte di Taranto questa nave non era in condizioni ottimali, infatti secondo la nota del 07.10.1940 prot. n. 260/S a firma dello stesso comandante “*avendo questa unità la carena sporca, non può attualmente sviluppare velocità maggiore alle 15 miglia senza sovraccaricare i motori?*”, e ciò sebbene l'ultima pulizia risalisse al 22.06.1940. Inoltre, prosegue il comandante De Angelini, “*a vista d'occhio appaiono abbondanti vegetazioni ed incrostazioni al bagnasciuga*”. AUSMM, *Naviglio mercantile*, b. R - 1 bis. Il r. d. l. 19.09.1935 n. 1836 stabiliva che, già in tempo di pace, il Ministero della Marina aveva facoltà di compilare l'elenco dei mercantili atti ai servizi bellici e di impartire le disposizioni per la conduzione della navigazione e la difesa del traffico. Ai costruttori di navi a scafo metallico per conto di armatori nazionali incombeva altresì l'obbligo di sottoporre i progetti al competente ufficio dello Stato Maggiore Marina, nonché di eseguire i lavori di rinforzo della coperta. Il personale del naviglio ausiliario aveva l'obbligo di prestare servizio a bordo con grado militare temporaneo, a meno che non fruisse di esenzione dal servizio militare. G. Fioravanzo, *op. cit.*, vol. I, p. 249 sg.

(22) Così riporta il ten. vasc. Giovanni Barbini, comandante del *Fabrizi*, nel suo rapporto di navigazione dei giorni 11 e 12 novembre 1940. AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 14.

13:10 dell'11 novembre le forze leggere del contrammiraglio Pridham-Wippel si erano staccate dal grosso della Mediterranean Fleet diretta verso Taranto, per condurre invece un'insidia al nostro traffico nel Canale di Otranto. La squadra era composta da tre incrociatori: l'*Orion*, l'*Ajax* e il *Sydney*, appartenenti alla classe "Leander", e da due cacciatorpediniere, il *Nubian* e il *Mohawk*, appartenenti alla classe "Tribal".⁽²³⁾

(23) Nel dicembre del 1928 il primo lord del mare chiese gli venissero sottoposti i progetti per una nuova classe di incrociatori. In seguito agli studi di prammatica, lo stato maggiore britannico accordò grande importanza, nell'esame dei progetti, alla capacità della nuova classe di sviluppare un nutrito fuoco antiaereo oltre che alla resistenza a proiettili di grosso calibro: in base a tali considerazioni, le nuove unità avrebbero dovuto avere un dislocamento minimo di 6000 t e una velocità minima di 30,5 nodi. Alla conferenza del 30 gennaio 1929, presieduta dal primo lord del mare, ci si accorse che uno scafo di sole 6000 t si sarebbe rivelato troppo leggero per soddisfare gli altri requisiti previsti; si decise così di appesantirlo di 500 t e si optò altresì per un'autonomia di 6500 miglia a 16 nodi, incrementando pure la capacità dei serbatoi di 200 t in aggiunta alle 1600 t previste inizialmente. A questo punto, però, la desiderata velocità minima di 30,5 nodi non poteva più essere considerata un obiettivo realistico. La conferenza scelse quindi, fra i progetti presentati, quello che meglio rispondeva alle specifiche stabilite e che fu definitivamente approvato il 3.06.1929. Ulteriori modifiche si resero tuttavia necessarie in quanto la corazzatura fu poi ritenuta insufficiente, e già nell'agosto del 1929 il dislocamento era salito a 7000 t. Il 20.11.1929 le modifiche furono anch'esse approvate e si passò alla fase costruttiva. L'unità che diede nome alla classe fu il *Leander* (7178 t); seguirono l'*Achilles* (7018 t), il *Neptune* (7110 t), l'*Orion* (7128 t) e infine l'*Ajax* (6837 t). Per la classe "Leander", N. Friedman, *British cruisers*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 2010, p. 144-155. Nell'anno fiscale 1935, la Royal Navy aveva ricevuto uno stanziamento per la costruzione di sette cacciatorpediniere, cui fece seguito, l'anno appresso, un'ulteriore attribuzione di fondi per la costruzione di altre nove unità della stessa classe, che fu denominata "Tribal" e suddivisa in due flottiglie di otto unità ciascuna. Tutte queste prendevano nome da una qualche tribù e si inserivano nella tendenza, tipica del periodo fra le due guerre mondiali, a ravvicinare i cacciatorpediniere agli incrociatori con l'armarli il più pesantemente possibile. Lo scafo, della lunghezza f.t. di circa 114 m e larghezza di 11 m circa, aveva un dislocamento di circa 1972 t e un pescaggio di 3,5 m. Era impostato su una struttura trasversale: le costolature, cioè, ne costituivano l'elemento portante. L'apparato motore constava di tre caldaie e di due gruppi turboriduttori ed era capace di imprimere all'unità una velocità massima di 34 nodi. All'inizio delle ostilità, l'armamento di bordo era costituito da quattro impianti binati MK XIX a culla unica da 120 mm, da un impianto quadruplo lanciasiluri da 533 mm collocato a poppavia del secondo fumaiolo, oltre che da lanciabombe pneumatici posti sulla tuga di poppa, da un impianto antiaereo MK VII a quattro canne e, sempre in funzione antiaerea, da due mitragliere quadruple Vickers. Il *Mohawk* fu varato dai cantieri Thornycroft il 16.07.1936; il *Nubian* fu varato dagli stessi cantieri il successivo 10 agosto. La classe "Tribal" è descritta da M. Brescia, "I Tribal",

Anche le navi britanniche mantenevano una formazione alquanto simile a quella del convoglio italiano: i tre incrociatori navigavano in linea di fila, mentre la protezione dei fianchi era garantita dai due cacciatorpediniere, che si mantenevano a una distanza costante di due miglia. L'ordine di missione prevedeva di raggiungere la rotta Brindisi-Valona intorno alla mezzanotte fra l'11 e il 12 novembre e di trovarsi al traverso di Brindisi alle 01:00 del 12 novembre. Quello era il punto più lontano da raggiungere; dopo si sarebbe dovuta invertire la rotta per ricongiungersi con le forze dell'ammiraglio Cunningham alle 08:00 del 12 novembre su un punto al largo di Cefalonia. L'ordine di attacco contemplava che in caso fosse stata avvistata una nave isolata, l'incrociatore di poppa si sarebbe dovuto staccare dal resto della squadra, attaccare isolatamente e fare ritorno da solo se avesse perduto il contatto con le altre unità. In caso di avvistamento di un convoglio, la squadra avrebbe dovuto mantenere la formazione, manovrando secondo necessità.

Alle 20:30 dell'11 novembre le navi di Pridham-Wippell si trovavano 80 miglia a sud est del Canale di Otranto facendo rotta per 340° a 25 nodi; alle 22:30 ridussero la velocità a 20 nodi. A questa velocità, le navi nemiche passarono 10 miglia a ponente dell'isola di Fano, e come previsto invertirono la rotta alle 01:00 del 12 novembre.⁽²⁴⁾ Al momento del contatto facevano dunque rotta per sud, mentre il nostro convoglio procedeva per nord; il *Fabrizi* guardava dunque verso di loro, e difatti ne avvistò le sagome alle 01:18 dell'11 novembre.⁽²⁵⁾ Bisognava procedere al riconoscimento; nell'incertezza il comandante Giovanni Barbini fece suonare posto di combattimento generale e diede ordine di preparare i siluri, quindi mise la prora verso quelle navi sconosciute e si fece loro incontro alla velocità di 18 nodi. Ben presto la luce della luna dissipò ogni dubbio circa l'identità dei nuovi arrivati, rivelandone il numero e soprattutto la mole, ma la nostra torpediniera, per tutta risposta, accese la quarta caldaia e con i pezzi carichi puntò contro di loro ad ancor più grande velocità.⁽²⁶⁾

Storia Militare, 171 (2007), p. 26-43. Secondo i calcoli di L. de la Sierra, *La guerra navale nel Mediterraneo*, Milano, Mursia, 1998, p. 137, la squadra britannica poteva complessivamente opporre al nostro convoglio ben 64 cannoni.

(24) AUSMM, *Scontri ...*, cit., b. 14. Si tratta della traduzione ufficiale di un rapporto di navigazione britannico del 12.11.1940.

(25) I tre incrociatori procedevano in linea di fila: in testa si trovava l'*Orion*, seguiva l'*Ajax* e chiudeva il *Sydney*, mentre il *Mohawk* proteggeva il fianco sinistro e il *Nubian* quello di dritta.

(26) La torpediniera *Nicola Fabrizi* era all'origine un cacciatorpediniere della classe "Indomito", serie *La Masa*, varato l'8.07.1918 presso i Cantieri Odero di Genova Sestri-



Il comandante Giovanni Barbini all'epoca del fatto. (Archivio Eredi Giovanni Barbini)

Alle 01:32 del 12 novembre “*l'unità nemica più vicina apre il fuoco al quale si risponde immediatamente con i pezzi prodieri*”.⁽²⁷⁾ Uno dei primi colpi centrò in pieno la stazione radio impedendo così al *Fabrizzi* di coordinare la propria azione con il resto del convoglio, e al comandante Barbini sembrò che la scelta più razionale fosse di perseverare nel suo intento aggressivo per dare comunque modo alle altre navi di allontanarsi. Giunto alla distanza stimata di 4000 m da un bersaglio che deve essere verosimilmente identificato nel

Ponente e declassato a torpediniera dall'1.10.1929. Trascorse in Adriatico i primissimi anni di attività, impiegato nella sorveglianza delle rotte che collegavano Venezia alla Dalmazia; dal 1921 fu trasferito nel Tirreno, ove alternò missioni addestrative a crociere nei porti dell'Africa settentrionale e della Grecia. Dopo il declassamento a torpediniera fu dislocata dapprima alla Spezia e in seguito a Pola con compiti prevalentemente addestrativi, ma tornò in auge nella tarda estate del 1937, quando fu inquadrata nelle forze navali per la repressione del contrabbando di guerra diretto in Spagna. Allo scoppio della seconda guerra mondiale fu aggregata al 6° Gruppo di Brindisi per la scorta al traffico, compito in cui fu confermata dopo i fatti di cui qui si narra. Dopo gli eventi armistiziali raggiunse Malta in esecuzione dell'ordine di consegnarsi agli Alleati, ma la sua sorte non mutò. Sopravvisse al conflitto e fu infine radiata l'1.02.1957. La serie “*La Masa*” aveva un dislocamento standard di 690 t, che diventavano 940 a pieno carico, e un apparato motore composto da 4 caldaie e 2 turbine che sviluppava una velocità massima di 26 nodi. L'autonomia era di 1160 miglia a 14 nodi, l'equipaggio ammontava a 96 uomini di cui 6 ufficiali, e l'armamento constava di quattro cannoni da 102 e due da 76 mm, oltre a quattro tubi lanciasiluri da 450 mm. In merito, G. Fioravanzo, *I cacciatorpediniere italiani*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1969, p. 165-167; E. Bagnasco, E. Cernuschi, *Le navi da guerra italiane 1940-1945*, Parma, Albertelli, 2009, p. 194 sg.

(27) Rapporto Barbini, fondo e busta citati. Nella ricostruzione dei fatti che compilò per ordine dell'ammiraglio Cavagnari, il comandante Polacchini ritiene invece che il nemico abbia aperto il fuoco intorno alle 01:22 e che perciò tutti gli orari successivi indicati nel rapporto Barbini vadano anticipati d'una decina di minuti. AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 14. L'opinione del comandante Polacchini sembra trovare riscontro nel citato rapporto di navigazione britannico, ove si legge che il *Mohawk* sparò la prima salva alle 01:25.

Mohawk, il primo attaccante, dalla nostra torpediniera fu tentato il lancio dei siluri di sinistra, che fallì a causa di un'interruzione nella linea di comunicazione interna. La volontà del comandante fu allora di accostare subito a dritta per confondere il tiro nemico e di aprire il fuoco anche con il pezzo centrale e con quello poppiero.

Nel frattempo pure l'*Orion* era intervenuto nello scontro, prendendo di mira simultaneamente il *Fabrizi* e la terza nave del convoglio, che era il *Capo Vado* in quanto non era stata modificata la linea di fila.⁽²⁸⁾

Alte colonne d'acqua si levavano sui due lati della torpediniera, recando miriadi di schegge; un colpo più fortunato si abbatté sul freno del pezzo di prora sinistra, immobilizzandolo.⁽²⁹⁾ Per nulla persi d'animo, gli uomini dell'equipaggio continuarono il fuoco con gli altri pezzi mentre la nave accostava di nuovo a dritta, per fraporsi fra gli attaccanti e il convoglio. Quella notte però la fortuna non pareva arridere agli audaci: proprio quando sarebbe occorsa la massima velocità,

si riscontrava un repentino abbassamento di livello d'acqua nel pozzo caldo.

Si supplementava costantemente dalla cassa di riserva inferiore; quest'ultima a sua volta alimentata dalle casse di riserva laterali cercando di mantenere il bilanciamento della nave (e assicurare l'alimentazione delle caldaie) compromesso da forature prodotte da schegge di granate alle murate e al bagnasciuga. Dall'esame sommario risultavano avariate: Pozzo caldo, cassa riserva superiore, cassa lavanda dritta ed acqua potabile dritta. Le altre due casse, lavanda sinistra e potabile sinistra, risultavano anch'esse inquinate di acqua salata e pertanto l'alimentazione dell'apparato generatore veniva eseguita con acqua fortemente salmastra. L'evaporatore pur essendo costantemente in funzione non migliorava le condizioni dell'acqua di alimento per la mescolanza che avveniva nel pozzo caldo.⁽³⁰⁾

Come se non bastasse, alle 01:35 (sempre secondo l'orario indicato nel rapporto Barbini) fu colpito pure il locale dinamo e “l'unità rimane completamente

(28) Che la nave in testa alla linea nemica abbia bersagliato la terzultima nave della nostra linea conferma che il nostro convoglio accostò a dritta non appena avvistata la squadra avversaria, cercando riparo verso le coste dell'Albania. Il comandante Barbini afferma che all'inizio dello scontro tutte le bocche da fuoco nemiche furono rivolte contro la sua nave, ma questo non appare plausibile, e per la distanza che separava i contendenti e perché i Britannici avevano avvistato l'intero nostro convoglio sin dalle 01:15.

(29) AUSMM, *Scontri ...*, cit., b. 14, rapporto prot. n. 978/S del 06.12.1940 dell'ufficiale in 2^a del *Fabrizi*.

(30) Rapporto del direttore di macchina del 12.11.1940 in allegato al rapporto Barbini.

al buio. Caldaie e macchine utilizzano lampadine a mano come pure in plancia per illuminare la bussola. Principi di incendio si sviluppano un po' dovunque (paglietti, salvagente, ecc.) e vengono continuamente e prontamente domati".⁽³¹⁾

All'offesa delle artiglierie il nemico aggiunse assai presto quella delle torpedini: alle 01:35 un siluro tagliò la rotta del *Fabrizzi* mentre altre due scie erano osservate a poppa.⁽³²⁾ Ma per quanto in condizioni di drammatica inferiorità la nave italiana non era inerme, e diversi testimoni osservarono un grosso incendio divampare sulla poppa di una delle navi nemiche.

Il comandante Barbini scrisse infatti nel suo rapporto che "si osservano però anche su di una unità nemica i bagliori di un notevole incendio a poppa", circostanza che trova riscontro nel rapporto dell'ufficiale in 2^a della torpediniera, il ten. vasc. Carlo Gianazzi: "La torpediniera manovra a zigzag rendendo difficile il nostro tiro ma sregolando pure quello nemico che appare a volta a volta lungo o corto. Noto che la seconda salva raggiunge la poppa di una unità. Il nostro tiro sembra efficace, ma in genere sarà poi molto difficile accertare esattamente la eventuale caduta a bordo di colpi". Anche il capo cann. 1^a cl. Francesco Catanzaro, pure lui imbarcato sul *Fabrizzi*, confermò l'avvenuto centro: "Notai un principio di incendio su di una nave avversaria. 'Bravi!' gridai alla gente, 'così bisogna fare: infliggere al nemico il maggior danno possibile' e con altre parole cercai di mantenere alto lo spirito del personale". Concordemente, nel rapporto redatto dal comandante del RAMB III si legge che "si vede presso il nemico un Pfo in fiamme: non si vedono gli altri 3. Durante il combattimento si è vista una gran fiammata su unità nemica". Sull'accaduto non sussistevano evidentemente dubbi, tanto che il medesimo comandante del RAMB III, in un messaggio spedito a Marina Brindisi alle 05:10 del 12 novembre, accenna all'incendio sviluppatosi a bordo di un'unità avversaria.⁽³³⁾

(31) AUSMM, *Scontri...*, cit., b. 14, rapporto Barbini.

(32) AUSMM, *loc. cit.*, rapporto Barbini. Il lancio è confermato da un grafico di fonte britannica, ove si riporta che l'*Orion* lanciò una coppia di siluri alle 01:33 del 12 novembre e che un'altra coppia fu lanciata dal *Sydney* fra le 01:42 e le 01:49 mentre un quinto siluro fu scagliato dall'*Ajax* poco dopo le 01:49. AUSMM, fondo e busta citati.

(33) La dichiarazione del capo cann. Catanzaro nonché gli stralci del rapporto del ten. vasc. Gianazzi e del cap. freg. Angelini sono contenuti in un atto a firma dell'amm. sq. Giuseppe Fioravanzo, datato aprile 1954 e intitolato "Azione nel Canale d'Otranto. Esame Comparativo delle Relazioni Ufficiali". AUSMM, *loc. cit.* Per quanto le relazioni britanniche, almeno quelle sinora conosciute, tacciono su eventuali danni riportati, le testimonianze di parte italiana sono precise e concordanti in merito sia al numero di bersagli colpiti sia al punto ove si abatterono le nostre salve. D'altronde, l'asserita inefficacia del nostro tiro navale durante la seconda guerra mondiale è divenuta un vero e proprio luogo comune della ricerca storiografica, e spesso accettata in maniera del tutto acritica o addirittura data per scontata, come messo in luce da G. Colliva in un suo recente contributo. L'A. esamina

Alle 01:36 del 12 novembre anche il pezzo 3 del *Fabrizi* fu colpito, ma non riportò danni ingenti e continuò il fuoco dopo che altri uomini presero il posto dei feriti. Pochissimi minuti dopo un'altra salva nemica si rovesciò sulla prora.

Il tentativo della torpediniera non era però valso a stornare dal convoglio l'offesa nemica, e già due piroscafi erano in fiamme. Il comandante Barbini mutò allora tattica, e decise di farsi inseguire dalle navi britanniche per attirarle nei nostri campi minati che sapeva trovarsi a ridosso delle coste albanesi. Così impostò rotta 040° coprendosi la ritirata con i pezzi poppieri, ma non rinunciando a qualche ulteriore puntata offensiva verso gli inseguitori. All'inizio tale mossa sembrò funzionare perché la squadra avversaria si mantenne nella scia del *Fabrizi* senza cessare di illuminarlo e di bersagliarlo, ma in seguito il contatto visivo fu spezzato. Forse il nemico aveva compreso l'astuzia del comandante Barbini, forse paventava l'arrivo della nostra Aeronautica o forse semplicemente scelse di concentrarsi sulla distruzione delle navi da carico. Presone atto, alle 01:54 del 12 novembre il comandante Barbini ordinò di cessare il fuoco e stabilì che quanti non fossero indispensabili ai pezzi e alla manovra si dedicassero al soccorso dei feriti, mentre la nave proseguiva a tutta forza verso il tratto di costa a settentrione di Saseno.

Davvero non si sarebbe potuto pretendere di più dalla piccola torpediniera, come del resto fu esplicitamente riconosciuto in una relazione dell'ufficio dello stato maggiore Marina, datato 09.07.1941, n. 19: "*Le sue*

le cause cui questa è comunemente imputata: l'eccessiva leggerezza degli impianti, l'adozione della culla unica per gli impianti multipli, e infine la soverchia lunghezza delle volate, che avrebbe sì consentito una maggiore gittata ma al contempo provocato una maggiore dispersione delle salve. In realtà nessuna di queste spiegazioni regge a una più attenta analisi: la leggerezza degli impianti era comune al naviglio di molte Marine del primo dopoguerra, che tentavano così di eludere i severi limiti di tonnellaggio imposti dai trattati di disarmo. Pure la soluzione della culla unica era condivisa da altre potenze dell'epoca; quanto alla dispersione delle salve, questa era addirittura ritenuta da taluni un fattore positivo in quanto aumentava la probabilità che almeno uno dei colpi sparati andasse a segno. A sostegno delle proprie tesi, l'A. cita la relazione ministeriale redatta al termine delle esercitazioni di tiro svoltesi dal 6 al 23 maggio 1940 evidenziando come gli estensori stessi ammettessero che, se da un lato non vi era stata alcuna serie veramente brillante, dall'altro non ve ne era stata neppure una pessima. D'altro canto molte erano state le serie buone, e poche le cattive. La conclusione dell'A. è che le artiglierie navali italiane durante la seconda guerra mondiale non fossero affette da carenze tecniche ma piuttosto che le esercitazioni fossero infrequenti, carente l'organizzazione del tiro e poco curata la manutenzione dei pezzi. In merito, G. Colliva, "Il tiro navale italiano", *Storia militare*, 199, (2010), p. 4-18.

condizioni [della torpediniera] erano ormai tali da doversi solo preoccupare del suo salvataggio, un ritorno offensivo contro il nemico, che ormai aveva immobilizzato e incendiato i piroscafi, sarebbe stato vano”.⁽³⁴⁾

Per quanto riguarda il resto del convoglio, quest'ultimo aveva accostato a dritta di circa 90° per riportarsi in prossimità della costa non appena identificate le navi nemiche e il *RAMB III* aveva pure accostato mantenendosi a protezione dei mercantili. Il tiro nemico cadde tra la formazione e la nave ausiliaria ma l'equipaggio di quest'ultima non riuscì a scorgere le sagome delle unità nemiche e regolò la propria punteria sulle vampate che illuminavano l'orizzonte, attirando così numerosi altri colpi che si dispersero intorno allo scafo senza però danneggiarlo. Anche il comandante del *RAMB III*, Francesco De Angelini, si allontanò manovrando a zigzag e proseguendo il tiro con i pezzi di poppa; dispose in seguito una nuova accostata per 040°, con la conseguenza che *“le salve nemiche restano sempre più a poppa”*, e alle 01:43 del 12 novembre ordinò il cessate il fuoco e di fare subito rotta alla volta di Durazzo; ma cambiò idea quando si accorse che la città era sotto attacco aereo e stabilì quindi di volgere la prua verso Bari, informandone Maritrafalba con un telegramma alle 05:10 del 12 novembre e precisando di aver perduto di vista sia le navi da proteggere sia la formazione nemica. Alle 08:10 il *RAMB III* trasmise un nuovo telegramma a Maritrafalba informando, questa volta, di trovarsi sul punto di coordinate lat. 41° 30' N e long. 17° 40'. *“Ritengo perduto convoglio rimasto presso nemico miglia 13 ponente Saseno”*, aggiunse il comandante. La nave ausiliaria giunse nel porto del capoluogo pugliese alle 12:15 di quello stesso giorno. Complessivamente il *RAMB III* aveva sparato 17 colpi da 120 ma non risultò alcun centro.⁽³⁵⁾

(34) AUSMM, *Scontri ...*, cit., b. 14.

(35) AUSMM, *loc. cit.*, Esame comparativo Fioravanzo. Intorno alla metà degli anni '30, l'economia italiana aveva scoperto l'importanza dei prodotti esotici. In sintonia con la mentalità protezionistica di quell'epoca, il governo italiano aveva ritenuto necessaria l'istituzione di nuovi monopoli, tra cui quello delle banane, che venne sancito dal r. d. l. 2.12.1935 n. 2085 istitutivo della Regia Azienda Monopolio Banane (RAMB). A quest'ultima furono presto concesse ingenti sovvenzioni affinché si dotasse di un'adeguata flotta mercantile, che venne formata ricorrendo sia a requisizioni forzose sia a noleggi. La floridezza dei commerci rese però necessario il ricorso a scafi ancora più moderni, su progetto dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico. Le nuove costruzioni, in numero di quattro, furono denominate per l'appunto *RAMB* e contraddistinte da numeri romani da I a IV. La *RAMB I* e la *RAMB III* furono varate nei cantieri Ansaldo di Genova rispettivamente nel 1937 e nel 1938 e costruite con il sistema della chiodatura; la *RAMB II* e la *RAMB IV*, costruite con il sistema della saldatura, furono invece varate entrambe il 07.06.1937 rispettivamente presso il cantiere di Monfalcone e presso il San Marco di Trieste, facenti

tutti capo ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico. Tutte e quattro le navi erano del tipo a ponte principale, con castello, tuga al centro e tughetta a poppa, due alberi e un solo fumaiolo. La prora era arrotondata. Erano inoltre munite di doppio fondo continuo. L'impianto di refrigerazione del carico funzionava ad anidride carbonica e serviva anche l'impianto di condizionamento dell'aria. Ai sensi dell'art. 16 del r. d. l 19.09.1935 n. 1836 sulle costruzioni navali, il ponte di coperta era stato rinforzato per potervi installare le artiglierie. Il loro servizio si svolse, con cadenza settimanale o bisettimanale, su due rotte che partendo l'una da Trieste e l'altra da Genova, facevano scalo in diversi porti nazionali ed esteri, fra cui Assab, Massaua, Mogadiscio, Merca e Chisimaio. Allo scoppio della seconda guerra mondiale, tutte e quattro le *RAMB* subirono la requisizione e furono armate con quattro cannoni Skoda da 120/40 mm e mitragliatrici Breda da 13,2 mm che alcune fonti riferiscono in numero di due, altre in numero di quattro. Nell'agosto del 1940 la *RAMB I* fu destinata alla guerra da corsa in Mar Rosso, ma non avendo conseguito risultati utili ricevette l'ordine di congiungersi alle forze nipponiche nei Mari del Sud, insieme con la *RAMB II* e con la R.N. *Eritrea*. La *RAMB I* riuscì a guadagnare l'Oceano Indiano, ma il 27.02.1941 fu intercettata nei pressi delle Maldive dall'incrociatore neozelandese *Leander*, con il quale accettò un combattimento che, almeno nella prima fase, le fu propizio. La nave nemica passò con successo al contrattacco, e quando lo scontro volse al peggio il ten. vas. Alfredo Bonezzi dispose che l'equipaggio si mettesse in salvo, dopo di che fece personalmente brillare le due cariche predisposte per l'autoaffondamento. Il comandante del *Leander* rese gli onori militari ai due caduti italiani. La *RAMB II* riuscì nello scopo di raggiungere le acque controllate dai Giapponesi, ove operò sotto il nome di *Calitea II*. Dopo l'armistizio dell'8 settembre i Giapponesi ne internarono l'equipaggio e requisirono a loro volta la nave, che affondò nel porto di Saigon il 12.01.1945 in seguito a un bombardamento aereo. La *RAMB IV* fu adibita a nave ospedale con regolari contrassegni, che non valsero però a evitarle la requisizione da parte della Royal Navy, che le mantenne però il nome e la funzione. Il 10.05.1942 fu attaccata dall'aviazione tedesca: i danni apparvero da subito così gravi che la riparazione fu giudicata inutile e la *RAMB IV* fu affondata mediante siluramento. La *RAMB III* fu invece adibita al servizio di scorta ai convogli in Adriatico e, dal 15.01.1941, operò sulle rotte per l'Africa settentrionale al comando del cap. corv. Piero Pierleoni. Il 30.05.1941, trovandosi all'ormeggio all'estremità del molo foraneo del porto di Bengasi, fu silurata dal sommergibile britannico *Triumph*. La prora poggiò sul fondo, ma l'unità mantenne una sufficiente spinta di galleggiamento e nei giorni successivi si procedette al suo recupero, piazzando una corona di carichette di tritolo, il cui brillamento determinò il distacco della prora. La nave riguadagnò così un assetto quasi normale, e dopo aver provveduto al rinforzo della paratia stagna prodiera fece rotta verso l'Italia, a macchine indietro per l'intera durata del viaggio. Giunse quindi a Trieste, nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico, nel settembre del 1941 e rimase ai lavori fino alla metà del luglio del 1943, quando fu trasferita in porto. L'8 settembre fu requisita dai tedeschi, che la adibirono prima al trasporto di truppe per operazioni anfibie contro le coste dalmate, e poi a nave posamine in quelle stesse acque, con il nome di *Kiebitz*. La nave affondò nel porto di Fiume il 05.11.1944 a causa di un bombardamento aereo, ma fu poi recuperata nel 1947 a iniziativa del governo iugoslavo, che la impiegò quale nave scuola

Sulla terraferma non ignoravano quanto stava accadendo sul mare: alle 01:32 del 12 novembre il piroscafo *Locatelli* riuscì a lanciare una richiesta di soccorso che risulta regolarmente pervenuta a Marina Brindisi, ma per un errore del marconista, umanamente scusabile nella drammaticità del momento, fu adoperato il messaggio standard da attacco aereo, e dunque i Comandi italiani credettero che il convoglio fosse aggredito dalla R.A.F.⁽³⁶⁾ Alle 01:35 anche il *RAMB III* lanciò un segnale di soccorso, ma pure questo “è stato errato nella compilazione, per cui ha fatto ancora permanere la convinzione che il convoglio fosse stato attaccato da aerei, come era stato segnalato dal piroscafo *Locatelli*”. Siccome la Regia Aeronautica non poteva garantire, come abbiamo visto, la copertura aerea del Canale di Otranto ed essendo inutile opporre navi ad aeroplani, non fu disposto alcun movimento.

Il cap. vasc. Polacchini ignorava i nominativi delle unità che componevano il convoglio; si rivolse immediatamente a Maridist Saseno per ragguagli, e quindi tentò di contattare il *Fabrizzi* che non poteva rispondere per l'avaria agli apparati radio. Dopo altri vani tentativi di mettersi in contatto con le navi della formazione, alle 03:50 il comandante Polacchini fu informato dell'avvenuta ricezione di un messaggio, proveniente da una stazione italiana sconosciuta, che parlava della presenza di unità da guerra nelle acque del Canale. La situazione sembrò chiarirsi, ma a suscitare nuovi dubbi pervenne poco dopo un altro marconigramma che annunciava un attacco aereo su Saseno. Era in ogni caso palese che qualcosa di grave accadeva, e di lì a poco Marina Valona ordinò a due torpediniere, il *Curtatone* e il *Solferino*, di lasciare il porto di Valona per soccorrere eventuali naufraghi.⁽³⁷⁾

ribattezzandola *Mornar*. Nonostante le vicissitudini che aveva attraversato, la nave italiana era ancora troppo bella per non destare interesse e ammirazione, così il presidente della Jugoslavia decise di farne una nave di rappresentanza, cambiandole nome per l'ennesima volta e chiamandola *Galeb*. Dopo l'inizio della guerra civile nel 1991, l'unità rimase in stato di abbandono fino alla primavera del 2009, quando fu acquistata dalla municipalità di Fiume con l'intento di trasformarla in nave museo. Sulle vicende delle quattro *RAMB*, P.B. Trizio, *Le navi della Regia Azienda Monopolio Banane*, allegato a *Rivista Marittima* n. 7/2007. Sulla *RAMB III*, A. Guglia, *Da RAMB III a Galeb*, Trieste, Luglio Editore, 2010; G. Alfano, “Il siluramento della *RAMB III* nel 1941”, *Storia Militare*, 164 (2007), p. 44-47; Z. Freivogel, “Sotto tre nomi e tre bandiere”, *Storia Militare*, 160 (2007), p. 4-13.

(36) Il marconista del *Locatelli* dichiarò in sede di inchiesta che i marconisti delle altre unità non erano di guardia, e che non gli fu possibile trasmettere ulteriori messaggi in quanto “una scarica di proiettili che ha colpito la nave sul ponte rese poi inutilizzabile l'apparecchio sia trasmittente che ricevente per rottura delle valvole”. AUSMM, *Scontri ...*, cit., b. 14, Esame comparativo Fioravanzo.

(37) Per queste due unità, E. Bagnasco, E. Cernuschi, *op. cit.*, p. 196-198.

Per comprendere appieno la difficoltà in cui si svolsero i soccorsi al convoglio, non va dimenticato che l'attacco si svolse in concomitanza all'attacco su Taranto, con conseguenze facilmente immaginabili. Scrive ancora il comandante Polacchini: *“In quella notte le comunicazioni con Taranto, in cui si era verificato l'attacco degli idrosiluranti alle nostre unità in Mar Grande, erano difficoltose e le linee quasi sempre occupate. Comunque ho avuto occasione di constatare che anche da Marina Taranto le comunicazioni trasmesse dall'unità in mare erano state ricevute”*.⁽³⁸⁾

Tra i piroscafi, il primo a essere investito dal fuoco nemico fu il *Locatelli*, intorno alle 01:20 del 12 novembre: quando la fila accostò a dritta si trovò infatti più a sinistra rispetto agli altri mercantili. Già i primi colpi resero inutilizzabile il timone, e la nave, priva di governo, continuò nella sua accostata. Il comandante ordinò allora di fermare le macchine, ma l'ordine non pervenne in sala a causa della rottura dei telegrafi. Altri colpi centrarono il condensatore, e il vapore invase il locale macchina costringendo a fuggire a poppa quanti vi si trovavano; la caduta della pressione ebbe tuttavia l'effetto di conseguire il risultato voluto, di far cioè arrestare i motori.

Alle 01:35 il comandante civile del *Locatelli*, in accordo con il comandante militare, ordinò l'abbandono nave con i campanelli di bordo e provvide a distruggere i documenti segreti e i cifrari, come confermato dalla deposizione del 1° ufficiale, quindi salì sull'unica lancia di salvataggio che era stata ammainata e diede ordine di scostarsi dall'unità ormai in fiamme. Proprio allora il personale di macchina usciva sulla poppa e lì incontrò altri superstiti; altri ancora si erano rifugiati sotto il cassero centrale. Si riunirono e senza perdersi d'animo misero in acqua una lancetta e una zattera, che furono raggiunte dal *Curtatone* a giorno fatto. Il *Locatelli* affondò alle 03:35 del 12 novembre, sbandato a dritta e leggermente appruato. *“Esso era tutto un rogo in seguito all'incendio che era divampato sia a prua che al centro sin dai primi colpi”*.⁽³⁹⁾

Il *Premuda* ricevette la prima scarica dalla distanza di circa un miglio. Una cannonata spezzò l'albero di trinchetto, poi un proiettile incendiario penetrò nella stiva n. 2, ove si trovavano le carbonaie e inoltre 20 automezzi del San Marco; un terzo colpo centrò la testata delle caldaie. L'incendio divampò subito incontrollabile: il comandante civile (quello militare era stato ferito fra i primi) fece appena in tempo a distruggere i documenti da non far cadere in mano al nemico e intimò di abbandonare la nave. Le imbarcazioni di salvataggio erano inservibili perché raffiche di mitragliatrice avevano spazzato la coperta e le sovrastrutture, così l'equipaggio divisero i boccaporti e li gettò in

(38) AUSMM, *Scontri ...*, cit., b. 14, Relazione Polacchini.

(39) AUSMM, *loc. cit.*, Esame comparativo Fioravanzo.

mare per avere qualcosa cui aggrapparsi. Alla fine saltò in acqua anche il comandante. Il *Premuda* affondò alle 04:05 del 12 novembre.

Il *Capo Vado*, terza unità del convoglio, si trovò “sotto un continuo e fitto fuoco che lo demoliva gradualmente. Cannonate al ponte di comando, al timone ed al locale macchine giungevano senza posa; quindi avaria al timone ed in seguito si resta anche senza luce per avarie nel locale macchine”.⁽⁴⁰⁾ La nave ebbe molte perdite fra l'equipaggio, prese fuoco e iniziò a sbandare a sinistra. Il comandante civile e quello militare ebbero cura di distruggere le carte, dopo di che ordinarono ai marinai di mettersi in salvo sulle imbarcazioni, che raggiunsero a nuoto dopo essere saltati in acqua; l'affondamento si verificò alle 03:30.⁽⁴¹⁾

Al momento del contatto con il nemico, la motonave *Catalani* occupava l'ultima posizione e tale circostanza facilitò in un primo momento la sua fuga. Al massimo della forza, la nave tentò di riparare presso le coste albanesi, ma la squadra nemica non tardò ad avvicinarla. I primi colpi caddero corti, e il comandante tentò una disperata manovra di evasione facendo seguire una rotta a zigzag mentre dal ponte e dalla plancia era possibile contemplare, nel chiarore del plenilunio, le altre unità venir colpite una dopo l'altra. Poi gli inseguitori, probabilmente due degli incrociatori, aggiustarono il tiro: “*Ci centrarono e fu una sequela di colpi – circa dieci – che sbrandellarono la nave in tutti i sensi*”. Il primo devastò la cucina e la stazione R.T., il secondo violò la stiva n. 2. A questo punto la sorte della nave, che si appruava e sbandava a sinistra, apparve segnata e i due comandanti trovarono anche loro la lucidità di distruggere le carte segrete, quindi misero in mare le imbarcazioni di salvataggio. Le macchine rifiutarono però di arrestarsi e la nave proseguì la sua rotta mentre continuava il cannoneggiamento su quello che ormai era soltanto un relitto. Un nuovo colpo percosse la nave, sollevò la lancia e scaraventò in mare molti uomini. “*Si mette penosamente in mare la seconda lancia e su di essa prende posto il resto dell'equipaggio e per ultimi gli Ufficiali ed il Comandante*”. La *Catalani* colò a picco alle 02:00 del 12 novembre.⁽⁴²⁾

(40) AUSMM, *loc. cit.*

(41) AUSMM, *loc. cit.* Il capo macchinista del *Capo Vado*, Amelio Pagano, riferisce che i naufraghi furono mitragliati da una distanza di circa 500 m, ma la sua testimonianza non trova riscontro nelle deposizioni degli altri superstiti.

(42) AUSMM, *loc. cit.* Sul *Catalani* era imbarcato il cap. corv. di complemento Luigi Pizzi in qualità di comandante militare, sul *Locatelli* il cap. corv. di complemento Luigi Gallo in qualità di R. Commissario, sul *Capo Vado* il ten. vasc. di complemento Aristide Lagorio in qualità di comandante militare e sul *Premuda* il ten. di Fanteria Andrea Onoumia quale Commissario Militare. AUSMM, fondo e busta citati, Relazione Polacchini.

Secondo fonte britannica, la loro squadra si allontanò alle 01:53 del 12 novembre, con rotta 166° a 28 nodi, e si ricongiunse con le navi di Cunningham alle 11:00 di quello stesso giorno.⁽⁴³⁾ Lo scontro a fuoco era complessivamente durato appena una ventina di minuti, come stimato dal comandante Barbini nel suo rapporto, e confermato dal comandante di un M.A.S. della XIII Squadriglia, che in lontananza osservò i bagliori del combattimento, scambiandoli però per quelli dell'incursione aerea su Saseno.⁽⁴⁴⁾

In seguito allo scontro, sul *Fabrizi* si erano registrati sette caduti, tre dispersi e diciotto feriti (tra cui il comandante Barbini), di cui uno perì in seguito; sul *Locatelli* quattro dispersi e sette feriti; sul *Premuda* due caduti, cinque dispersi e undici feriti; sul *Capo Vado* un caduto, dieci dispersi e sette feriti; sul *Catalani* tre caduti.⁽⁴⁵⁾

Il ritorno dei valorosi

Alle 02:30 del 12 novembre, il *Fabrizi* avvistò finalmente la terraferma. Il comandante Barbini ritenne opportuno fermare le macchine per verificare la galleggiabilità della nave, e convintosi della possibilità di raggiungere Saseno diede ordine di far rotta in tale direzione mantenendosi paralleli alla costa. Ma ancora non pareva tempo di poter guadagnare la salvezza, infatti il semaforo intimò alla torpediniera di attendere, in quanto era in corso un'incursione da parte di velivoli nemici.⁽⁴⁶⁾ Mentre pendolava innanzi alla piccola isola, il *Fabrizi* incrociò le torpediniere *Curtatone* e *Solferino*, uscite in soccorso, cui comunicò le coordinate dello specchio acqueo in cui era avvenuto il combattimento.

La *Curtatone* si portò subito in zona, ordinando invece alla *Solferino* di perlustrare la fascia litoranea. Terminato l'attacco dall'aria, da Saseno partì la vedetta *Angelini* della Guardia di Finanza, che alle 06:30 del 12 novembre prese finalmente a rimorchio il *Fabrizi* consentendogli di attraccare alla nave ospedale *California*.⁽⁴⁷⁾

Il comandante Barbini, ferito a una gamba già nelle prime fasi dello scontro, rifiutò con decisione le cure mediche sino a quando non fu

(43) AUSMM, *loc. cit.*, Rapporto di navigazione inglese.

(44) AUSMM, *loc. cit.*, Esame comparativo Fioravanzo.

(45) AUSMM, *loc. cit.*,

(46) Non risulta che l'incursione fosse stata lanciata dalla squadra navale britannica; gli aeroplani erano probabilmente partiti da aeroporti greci.

(47) AUSMM; *Scontri ...*, cit., b. 14, Foglio di Marina Valona a Supermarina del 13.11.1940, prot. n. 3259/S.

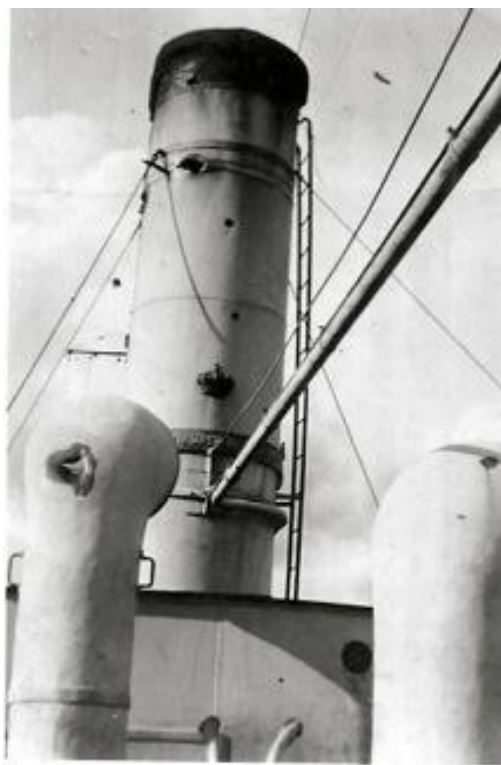
trasbordato l'ultimo ferito, e solo allora cedette il comando. Uno dei suoi uomini chiese e ottenne di baciarlo.⁽⁴⁸⁾

Intorno al mezzodì, le due torpediniere e i motovelieri che si erano uniti alle ricerche entrarono a Saseno per trasferire i naufraghi sulla *California*. Le navi si erano spinte al margine dei campi minati, e quando non avevano potuto procedere oltre avevano inviato le proprie imbarcazioni. Nel citato foglio di Marina Valona del 13.11.1940, il morale dell'equipaggio del *Fabrizzi* viene senz'altro definito ottimo, ed elevato lo spirito dei naufraghi dei piroscafi.

Il *Fabrizzi* aveva riportato danni gravissimi: era stato devastato il tratto di scafo tra l'estrema prora e la paratia di collisione, il castello, vari locali di vita, la

sala nautica, il locale radio, la plancia e la controplancia. Inoltre, quasi tutte le sovrastrutture portavano i segni dei nugoli di schegge da cui erano state raggiunte. In pratica, solo le turbine erano rimaste intatte, e a tale fortunata circostanza si deve la salvezza della nave.⁽⁴⁹⁾

Nel primo pomeriggio, un idrovolante Cant. Z 501 sorvolò le acque ove solo poche ore prima si era svolta la furibonda battaglia, ma “non rilevava in mare più alcun naufrago. Sulla zona esistevano solamente relitti in grande quantità ed ampie macchie di nafta”.⁽⁵⁰⁾



Danni da schegge riportati al fumaiolo e alla manica a vento del *Fabrizzi*. (Archivio Eredi Giovanni Barbini)

(48) L'episodio è citato in un'intervista che il comandante Barbini rilasciò il 04.05.1943 a un giornalista del periodico *Pala a prora*. La minuta è conservata da Franco Barbini, figlio dell'Eroe.

(49) AUSMM, *Scontri navali e operazioni di guerra*, b. 14, Rapporto del 06.12.1940 prot. n. 978/S a firma del 2° ufficiale. Durante i sommari lavori di riparazione, il *Fabrizzi* fu assistito dal rimorchiatore *Licosa* per esaurire l'acqua entrata dalle falle.

(50) AUSMM, *Scontri ...*, cit., b. 14, Esame comparativo Fioravanzo.

L'eco dell'impresa

Il primo a riconoscere il valore dell'equipaggio del *Fabrizi* fu proprio il comandante Barbini, il quale sentì “*il dovere di segnalare il comportamento superiore ad ogni elogio del personale tutto in genere*”, trovando poi parole di speciale lode per alcuni membri in particolare, fra cui il guardiamarina Igor Maximoff, sott'ordine al tiro, che aveva continuato a dirigere nonostante una ferita gravissima in seguito dimostratasi letale, l'aspirante guardiamarina Giorgio Pirrone, ucciso dal colpo che aveva centrato la postazione radiotelegrafica proprio mentre cercava di inviare una richiesta di soccorso, e altresì il marò Francesco Zizzo, il quale aveva preso di sua volontà il posto di un cannoniere e poco dopo era stato anche lui colpito a morte.⁽⁵¹⁾

Dal canto loro, i Comandi non tardarono a rendersi conto che quanto accaduto era davvero fuori del comune pur nelle eccezionali contingenze del tempo di guerra: “*Il Comandante Barbini ha dimostrato di possedere eccezionali doti di coraggio e di aggressività accompagnate da chiara visione della situazione tattica e delle possibilità offensive della nave al suo comando*”.⁽⁵²⁾ Altrettanto lusinghiero era stato l'apprezzamento rivolto dal comandante Polacchini non solo al comandante Barbini ma all'intero equipaggio della torpediniera: “*Con tale suo comportamento il Comandante Barbini ha dimostrato di avere un chiaro ed esatto concetto dell'impiego della silurante, e doti veramente eccezionali di sereno coraggio, di sprezzo del pericolo, di audacia senza pari. Tutti i suoi Ufficiali e l'intero equipaggio mi hanno parlato di lui con espressioni della più alta ammirazione; superstiti dei piroscafi mi hanno detto che la sua azione era stata quella di un eroe*”. Non veniva tuttavia taciuto il valore dell'equipaggio: “*Gli uomini del Fabrizi sono stati, la notte dello scontro, un pugno di valorosi e ad ognuno, ritengo, debba essere concessa una ricompensa al valore*”.⁽⁵³⁾

Il comandante Polacchini propose altresì il comandante Barbini per la concessione della Medaglia d'Oro, proposta che fu accolta dal Sovrano con la seguente motivazione:

Comandante di Torpediniera in servizio di scorta ad un convoglio, avvistate nottetempo soverchianti forze navali nemiche, si lanciava all'attacco con immediata decisione ed audace manovra – Fatto segno ad intenso fuoco nemico, si portava a distanza utile di lancio che non poteva eseguire per le avarie al materiale prodotte dal tiro avversario; reagiva allora in modo deciso con le artiglierie attirando su di sé

(51) AUSMM, *loc. cit.*, Rapporto Barbini.

(52) AUSMM, *loc. cit.*, foglio prot. n. 7646/S datato 20.12.1940 di Maricotraf.

(53) AUSMM, *loc. cit.*, Relazione Polacchini.

l'azione nemica per dare modo ai piroscafi del convoglio di mettersi in salvo – Dopo aver messo in atto ogni mezzo a sua disposizione per infliggere al nemico il massimo danno, e quando ogni azione offensiva era resa impossibile dalle condizioni di galleggiabilità della torpediniera ormai compromessa e dalla menomata efficienza delle artiglierie, manovrava per condurre l'inseguitore lontano dal campo d'azione e verso i nostri campi minati – Ferito ad una gamba sin dall'inizio del combattimento, e pur perdendo sangue in abbondanza, si faceva prestare i primi soccorsi sommari solo ad azione ultimata, continuando a tenere il comando della sua unità fino all'ormeggio in una rada nazionale.



Magnifico esempio di coraggio, sereno sprezzo del pericolo e di audacia senza pari (Basso Adriatico, notte sul 12 novembre 1940 – R.D. 24.02.1941).⁽⁵⁴⁾

Il Duca di Genova appunta la Medaglia d'Oro al petto dell'Eroe, che rivolge il saluto militare. (Archivio Eredi Giovannini Barbini)

(54) Motivazione ufficiale rilasciata da Persomil. Il comandante Giovanni Barbini nacque a Venezia il 25.06.1901. Diplomatosi presso l'Istituto nautico della città natale, dopo alcuni imbarchi su mercantili si arruolò nella Regia Marina nel 1922 e a novembre di quello stesso anno, completato il corso di complemento, conseguì il grado di aspirante guardiamarina. Diventato ten. vasc. il 13.11.1933, assunse il comando della torpediniera *Angelo Bassini* il 19.11.1939, della torpediniera *Nicola Fabrizi* il 09.11.1940, in sostituzione del precedente comandante, sbarcato per malattia. Dopo l'armistizio ricoprì la carica di podestà di Venezia, occupandosi innanzi tutto dello scavo di pozzi artesiani per assicurare l'approvvigionamento idrico alla città. Nel 1952 rientrò in Marina con destinazione Cagliari, e con il grado di capitano di fregata assunse il comando della nave scuola a vela *Ebe*. Passato nella riserva nel febbraio 1955, prestò ulteriore servizio fino al luglio 1956, quando assunse l'incarico di direttore del centro marinaro della fondazione *Giorgio Cini* e di comandante dell'omonima nave scuola a vela, che effettuava crociere di addestramento per i migliori allievi dei diversi istituti nautici italiani, fino al 1969. In data 1° luglio 1961 era stato promosso capitano di vascello nella riserva navale. Fu nominato anche cavaliere della Repubblica e commendatore. Morì a Rosignano Marittimo il 25.09.1998.

La drammaticità delle circostanze attraversate legò tra loro i superstiti con un vincolo che sfidò tenacemente lo scorrere del tempo, soprattutto nei riguardi dell'uomo che li aveva condotti alla salvezza: uno di loro offrì al comandante Barbini la decorazione al valore di cui era stato insignito, e considerò un'autentica sfortuna l'essere stato sbarcato dal *Fabrizi*. Un intero gruppo inviò al comandante Barbini i migliori auguri di rimettersi presto dalle ferite, e si disse pronto a seguirlo *“ovunque vorrete, ovunque comanderete, e siamo certi che sempre ci arriderà la vittoria”*. La madre di uno dei caduti, nel rispondere alla lettera inviategli dal comandante Barbini, la definì *“una delle più grandi consolazioni (dopo la morte del mio caro e buon figliolo)”*, e proseguì affermando che *“sarebbe sommo onore se faceste una visita anche alla mia umile abitazione da operai, però state certo che sareste ben accolto e circondato dalle più affettuose cure, e che in tale giorno dimenticherete una parte di tutti i dolori sofferti, perché sarete accolto da me e dalle mie piccine come una parte della cara memoria del mio buon figliolo e mi sembrerà che una parte del suo spirito aleggi ancora nella mia casa. Voi siete stato il suo comandante ed è per me un orgoglio perché dal Vostro esempio il mio caro Mario seppe trarre quella forza d'animo che ne ha fatto di lui uno degli eroi della Marina Italiana”*. Un altro marinaio chiese in regalo una fotografia del suo comandante, quindi rievocò la battaglia con dovizia di particolari: la data di questa missiva, 8 febbraio 1993, costituisce la più eloquente testimonianza di quanto gli avvenimenti del 12 novembre 1940 avessero segnato la vita di quanti vi presero parte.⁽⁵⁵⁾

Corre tuttavia il dovere di dire che non tutti quella notte ebbero la forza d'animo di seguire l'esempio del comandante Barbini.

Al comandante del *RAMB III* fu inferto un rimprovero solenne per aver abbandonato prematuramente il luogo dello scontro, ma fu ritenuto meritevole di conservare il grado. L'essersi allontanato dal convoglio fu ancora giudicata un'azione ragionevole in quanto la sua unità, una nave ausiliaria, non avrebbe potuto reggere un fuoco così nutrito come quello della squadra nemica, ma non furono accettate scuse per l'omesso soccorso ai naufraghi.

Assai più severo fu invece il giudizio del consiglio di disciplina di Marina Venezia sul comandante militare del piroscafo *Locatelli*, colpevole di aver abbandonato l'unità prima che l'intero equipaggio si fosse posto in salvo; il comandante civile della medesima nave fu invece rinviato, per lo stesso capo d'accusa, innanzi a un'apposita commissione della Marina Mercantile.⁽⁵⁶⁾

(55) Gli originali di queste lettere sono custoditi da Franco Barbini.

(56) AUSMM, *Scontri ...*, cit., b. 14, Esame comparativo Fioravanzo; *Loc. cit.*, Relazione Polacchini.

La riflessione sull'accaduto

Ovviamente la Marina non mancò di meditare su quanto era avvenuto, e iniziò una riflessione imperniata sulla preoccupazione di evitare che nostre unità dovessero in futuro accettare battaglia in condizioni tanto svantaggiose.

Il comandante Polacchini affermò la congruità delle pubblicazioni SMM in vigore sulla protezione del traffico, in quanto le contromisure da adottare erano di ordine tattico e non strategico. Secondo il suo parere, il provvedimento più utile sarebbe stato di prescrivere in ogni caso la navigazione diurna nel Canale di Otranto, su rotte che avrebbero dovuto mutare a ogni viaggio; ove ciò non fosse stato possibile a causa dell'eccessiva distanza da coprire e della durata delle notti nel corso della stagione invernale, si sarebbero dovute preferire le rotte a settentrione, meno vulnerabili all'offesa nemica. La scorta composta da una torpediniera e da una nave ausiliaria non era stimata sufficiente, e il comandante propose che fosse rinforzata da un aeroplano per l'intera durata del viaggio. Al contempo, andava assolutamente evitata la formazione di grandi convogli che offrirono una più ghiotta preda al nemico: i piroscafi avrebbero dovuto essere soltanto due, con l'ulteriore accorgimento di impiegare scafi piccoli e veloci per il traffico con Durazzo e scafi di grande tonnellaggio per quello con Valona.

Non bisognava però limitarsi alla mera scorta dei convogli, bensì adottare anche quelle misure che conducessero all'effettivo controllo delle acque del Canale da parte dell'Italia: mantenervi sommergibili in agguato, almeno una coppia, effettuare sistematicamente ricerche a rastrello per mezzo di torpediniere (affiancate da M.A.S. durante l'estate), inviarsi incrociatori e cacciatorpediniere quando disponibili. Infine, “*intensificare, nei limiti del possibile, l'esplorazione aerea lontana*”.⁽⁵⁷⁾

Le conclusioni cui era pervenuto il cap. vasc. Polacchini incontrarono la condivisione dell'amm. Antonio Pasetti di Maricotraf, il quale ammise che la scorta assegnata quella notte al convoglio Locatelli poteva considerarsi adeguata solo per respingere l'insidia subacquea ma non poteva offrire valida protezione contro unità di superficie. Anche l'ammiraglio escludeva però la necessità di emendare le pubblicazioni sul traffico perché “... *l'incontro avvenuto nella notte dell'11 novembre nel Canale di Otranto, per l'imponenza delle forze navali nemiche in confronto della scarsa efficacia delle unità di scorta, deve essere considerato come un caso del tutto speciale ...*”.

(57) *Loc. cit.*, Relazione Polacchini.

Altresì, l'amm. Pasetti giudicava meritevole di particolare attenzione la proposta di ridurre a due il numero dei mercantili per ciascun convoglio; in merito al suggerimento di rinforzare la presenza militare italiana nel Canale, egli vi si associava “*subordinatamente alle possibilità permesse dalle disponibilità dei mezzi*”.⁽⁵⁸⁾

(58) *Loc. cit.*, foglio di Maricotraf del 20.12.1940, prot. n. 7646/S.