
LA “MINACCIA” NAVALE FRANCESE NEGLI ANNI VENTI E TRENTA DEL XX SECOLO

PIER PAOLO RAMOINO

Premessa e considerazioni iniziali

Con la firma del trattato di Washington il 6 febbraio 1922 la situazione navale italiana sembrava aver raggiunto una prospettiva di stabilizzazione e di tranquillità mai sino allora ottenuta dalla fondazione del Regno d'Italia. Il trattato ci concedeva infatti la cosiddetta “parità” con la Francia nel campo delle navi da battaglia (corazzate monocalibro), risultato di notevole valenza in campo sia politico sia militare. Infatti accanto al riconoscimento per il nostro paese di essere una *potenza navale* tra le cinque rimaste al termine della prima guerra mondiale – fatto che di per sé aveva un importante valore nelle relazioni internazionali del momento – la formalizzata parità con la sorella latina sembrava assicurarci un tranquillo futuro, privo dei timori che avevano perseguitato il nostro governo sin dalla presa di Roma (1870), per una possibile azione offensiva della Marine Nationale sulle nostre coste.

Nonostante il trattato, la sensazione di minaccia non scomparve, e gran parte della nostra politica navale degli anni che trascorsero da questo importante avvenimento alla dichiarazione di guerra nel giugno 1940 fu improntata a combattere, sia dal punto di vista degli accordi diplomatici sia da quello delle costruzioni navali, questo pericolo d'Oltralpe.

Il nostro studio tenta di dimostrare soprattutto con l'esame degli strumenti navali realizzati in quegli anni dai due paesi latini⁽¹⁾ che tale minaccia, se pur esistita, fu notevolmente sopravvalutata e condusse sia noi sia i francesi a decisioni non sempre giustificate.

(1) L'attenta lettura degli Almanacchi navali del tempo può ben chiarirci i reali rapporti di potenza tra le Marine.

Se è pur vero che la politica estera della Francia non si era dimostrata sino allo scoppio nel 1914 del conflitto mondiale troppo favorevole all'Italia, negli anni '20 gli intendimenti di Parigi nei nostri confronti non possono essere giudicati sempre ostili. Nella crisi del 1923 per la nostra occupazione dell'isola greca di Corfù in reazione all'uccisione della missione internazionale condotta dal nostro generale Enrico Tellini, la Francia pur criticando la nostra politica di *gunboat diplomacy* si prodigò per una soluzione a noi abbastanza favorevole.

Nel 1925 la situazione complessiva delle nostre Forze navali era però abbastanza critica, in quanto le poche nuove costruzioni messe in cantiere durante la permanenza di Thaon di Revel al Ministero della Marina non cambiavano il profilo generale della Forza Armata, come possiamo vedere dal seguente schema, che mostra l'organizzazione dell'Armata Navale in quell'anno. Le grandi navi erano poche e di concezione abbastanza superata, le siluranti moderne erano di tipo e armamento inferiore a quello delle altre Marine e la compagine degli equipaggi risentiva ancora del difficile periodo postbellico.

FORZE NAVALI ITALIANE - DICEMBRE 1925^(*)

ARMATA NAVALE

- Nave ammiraglia *Conte di Cavour*
- Divisione da Battaglia: *Andrea Doria, Duilio, Giulio Cesare, Dante Alighieri*
- Divisione Siluranti: *Quarto* (amm.)
 - 1^a Flott.: *Carlo Mirabello*
 - 1^a Squadr.: *Nicola Fabrizi, Giuseppe La Farina, Giacomo Medici, Giuseppe La Masa*
 - 2^a Squadr.: *Generale Achille Papa, Generale Marcello Prestinari, Generale Antonino Cascino, Generale Antonio Cantore, Generale Carlo Montanari*
 - 2^a Flott.: *Aquila*
 - 3^a Squadr.: *San Martino, Solferino, Confienza, Enrico Cosenz*
 - 4^a Squadr.: *Castelfidardo, Curtatone, Monzambano, Calatafimi, Giacinto Carini*
 - 3^a Flott.: *Falco*
 - 5^a Squadr.: *Giovanni Acerbi, Vincenzo Giordano Orsini, Giuseppe Sirtori, Giuseppe Missori*

(*) Fonte: *Annuario R. Marina*, 1925.

6^a Squadr.: *Fratelli Cairoli, Antonio Mosto, Simone Schiaffino, Rosolino Pilo, Giuseppe Dezza*

- Squadra Esploratori (C.i.c. su *Ancona*)
 - 1^a Div. Espl.: *Ancona, Taranto, Venezia, Cesare Rossarol, Bari*
 - 2^a Div. Espl.: *Marsala, Nino Bixio, Leone, Tigre, Pantera*
- Divisione Sommergibili: *Antonio Pacinotti* (amm.), 15 sommergibili
- Squadr. Cacciatorpediniere alto Adriatico: *Cortellazzo, Monfalcone, Ardente, Ardito*
- Flottiglia M.A.S.
- Divisione navale d'istruzione: *Pisa*

La situazione francese non era molto diversa dalla nostra, ma almeno sulla carta la Marine Nationale si presentava più numerosa, con sei navi da battaglia, un consistente numero di pur superati incrociatori corazzati, sette incrociatori leggeri, una quarantina di siluranti minori e una trentina di sommergibili.⁽²⁾ Inoltre, come giustamente commenta l'amm. Bernardi,⁽³⁾ "la Francia si sentì ferita a Washington dal trattamento fattole e ... dall'essere stata messa sul piede di parità con l'Italia la cui flotta non aveva mai raggiunto il livello di quella francese". Il ministro francese della Marina Georges Leygues nel 1923 dichiarò: "Noi rifiutiamo la parità con l'Italia perché la Francia è bagnata da tre mari e possiede un vasto impero a sole diciotto ore da Marsiglia le cui comunicazioni devono essere largamente protette ...".⁽⁴⁾

Nel 1930, alla vigilia della conferenza navale di Londra tale atteggiamento non era di fatto cambiato, e il paragone tra le due flotte era quello indicato nel seguente specchio, in cui si vede lo sforzo francese di superarci in quelle categorie di unità che non erano soggette a limitazioni pattizie.

UNITÀ IN SERVIZIO - 1930

TIPO	FRANCIA		ITALIA	
	N.	T	N.	T
Corazzate	6	141 000	4	90 400
Portaerei	1	22 100	-	-
Incrociatori pesanti	3	30 000	2	20 000

(2) LNI, *Annuario Navale 1926*.

(3) G. Bernardi, *Il disarmo navale tra le due guerre mondiali*, Roma, USMM, 1975.

(4) *Ibidem*.

Incrociatori leggeri	4	27 000	3	10 300
Cacciatorpediniere	44	61 100	49	52 200
Sommergibili	44	32 000	43	27 300

UNITÀ IN COSTRUZIONE - 1930^(*)

TIPO	FRANCIA		ITALIA	
	N.	T	N.	T
Corazzate	-	-	-	-
Portaerei	-	-	-	-
Incrociatori pesanti	3	30 000	4	40 000
Incrociatori leggeri	2	11 300	6	29 600
Cacciatorpediniere	10	24 400	11	14 600
Sommergibili	41	44 800	14	9 800

Le questioni politiche sorte durante le conferenze navali non contribuirono certo a rasserenare il clima sorto fra le due nazioni, ma questa situazione può essere considerata minore rispetto ad altri problemi internazionali che si stavano prospettando in quegli anni, quali il riarmo della Germania e le sempre difficili situazioni dell'Europa centrale e balcanica.

Successivamente, sino alla "crisi etiopica" (1935), la Repubblica d'Ultralpe, anche quando governata da coalizioni di partiti ideologicamente opposti al regime italiano, cercò di mantenere un atteggiamento equilibrato e tendente all'accordo, senza però cambiare parere nella questione della "parità navale", con particolari costanti reazioni ai nostri programmi navali. Per quanto concerne la "minaccia navale" francese nei nostri riguardi, la politica di Parigi verso le nuove nazioni adriatiche, e in special modo verso il Regno iugoslavo si sarebbe, a nostro parere, dovuta interpretare più come un elemento di una diplomazia da grande potenza interessata ai commerci e alla stabilità nei Balcani che come un'azione coordinata e pianificata di una strategia d'accerchiamento nei nostri riguardi, e infatti, pur con qualche tentennamento, ci fu sempre lasciata mano libera in Albania, con cui ci assicuravamo il possesso

(*) Elaborazione da Almanacchi navali del tempo e dalla *Rivista Marittima* del biennio 1929-1930.

praticamente incontrastato nel *choke point* dello stretto di Otranto e quindi il dominio dell'Adriatico.

Nell'analisi dello sviluppo della Marina francese tenemmo sempre poco conto delle necessità di Parigi di assicurare una valida protezione al suo vastissimo impero oltremare e in particolare alle comunicazioni vitali con le coste dei possedimenti nordafricani e della zona del Levante assegnata in amministrazione mandataria (Libano-Siria). Per quanto riguarda l'Africa orientale il molto discusso possesso da parte di società parigine della ferrovia Addis Abeba-Gibuti e quindi della necessità francese di presidiare, anche con piccole forze navali, la sua colonia somala (Somalie Française, ora Repubblica di Gibuti) fu spesso vista da noi come un impedimento all'espansione coloniale in direzione dell'Etiopia, da sempre obiettivo della nostra politica africana, e non solo come un normale problema di concorrenza commerciale come era in realtà.

Gli attriti, sempre possibili nelle normali relazioni fra Stati importanti, si sarebbero quindi potuti interpretare da parte nostra in modo meno ostile solo se si fosse capito che la Francia aveva un solo vero obiettivo prioritario: il contenimento di qualsiasi azione germanica per capovolgere la situazione d'inferiorità economica, politica e militare creata dal trattato di pace di Versailles. In quest'ottica vanno certamente viste anche alcune delle nuove costruzioni impostate dalla Marina francese in risposta alle nuove unità in via di realizzazione da parte germanica.

Le rivendicazioni italiane su Corsica, Nizza e Tunisia appaiono oggi puramente legate alla politica interna nazionale del tempo, e tali furono certamente viste da Parigi e interpretate correttamente come "grida studentesche di piazza" e non come un vero e pericoloso irredentismo da tenere sotto controllo con una deterrenza militare e navale.

La "gara" degli incrociatori

Il trattato di Washington con la sua proclamata "vacanza navale" decennale congelava di fatto il numero di navi da battaglia consentite alle grandi potenze navali, che ben contente di non dover investire grosse risorse finanziarie in un periodo di crisi economica, si sbizzarrirono nella costruzione dei nuovi incrociatori da 10 000 t, detti appunto del "tipo Washington".⁽⁵⁾

(5) Vedi P.P. Ramoino, "Navi nate da un pezzo di carta", *Rivista Marittima*, gen. 2004.

In questo settore degli armamenti navali s'instaurò fra l'Italia e la Francia una vera e propria gara di costruzioni, con obiettivi sia politici (il mantenimento della già citata parità) sia realmente militari e industriali. Gli incrociatori di nuovo tipo rappresentarono a lungo non solo le *capital ship* del periodo, ma anche validi elementi per dimostrare all'estero le proprie capacità cantieristiche e la propria vocazione alla "diplomazia navale", nuova espressione della *gunboat diplomacy* del cinquantennio precedente. Dobbiamo considerare che questi incrociatori, legati alle caratteristiche massime espresse dal trattato del 1922, avevano una valenza militare piuttosto criticabile, erano molto veloci e manovrieri, ma di strutture piuttosto deboli e con una protezione eccessivamente limitata, tale da farli definire mediocri incassatori. L'indiscussa bellezza delle loro linee di scafo li rendeva però riuscite unità di rappresentanza, e in tale ruolo furono impiegati sia da noi sia dai francesi nel periodo tra le due guerre mondiali, con crociere nelle colonie, in Cina e in Sud America.

Già nel 1925, a soli due anni dalla firma di Washington, i cantieri italiani e francesi s'impegnarono nella costruzione dei loro primi due "10 000", le cui caratteristiche principali sono indicate nel seguente specchio.

CLASSE	NOMI	DISLOCAM. P.C.	ARMAMENTO	VELOCITÀ MAX
"Trento"	<i>Trento, Trieste</i>	13 500	VIII 203 XVI 100	35
"Duquesne"	<i>Duquesne, Tourville</i>	12 200	VIII 203 VIII 75	33,7

Entrate in servizio nel 1928-1929, le due unità italiane e le due francesi erano veramente molto simili, e la loro autonomia di circa 4500 miglia alla velocità economica di 15-16 nodi non li caratterizzava come unità adatte al contrasto del traffico avversario negli oceani, ma più come navi da impiegare nell'appoggio delle flottiglie di siluranti in rapidi scontri mediterranei in cui anche i siluri, di cui erano dotate, potevano avere una certa importanza. Tutte e quattro queste unità furono dotate di catapulta e di idro-ricognitori per migliorare la capacità di scoperta dell'avversario. I commenti della stampa specializzata sulla riuscita di queste unità furono abbastanza critici, sino ad arrivare a definirle "incrociatori di latta" o a *stupid mistake*.⁽⁶⁾ Non saremo anche

(6) Ministero della Marina, *Almanacco Navale 1937*, Roma, 1937; U. degli Uberti, *La Marina da Guerra*, Firenze, Salani, 1940.

noi così critici, in quanto sia i "Trento" sia i "Duquesne" erano unità di un tipo del tutto nuovo, quasi sperimentale, e servirono bene le loro Marine nel decennio che precedette la 2ª guerra mondiale proprio quali navi da rappresentanza in quelle importanti azioni del tempo di pace in cui allora come ora le Forze navali giocano un insostituibile ruolo diplomatico. Dal punto di vista dell'architettura navale le due classi di unità dimostrarono la possibilità di realizzare in pratica le caratteristiche massime per le unità non da battaglia pensate a Washington in un clima più politico che tecnico-militare.

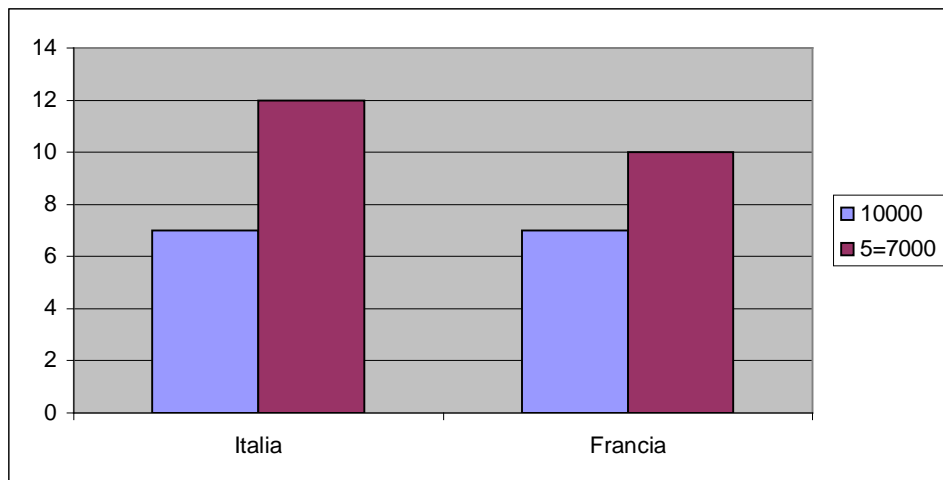
La Marina italiana dovette affrontare in quegli anni un altro problema derivante dalle costruzioni navali francesi, infatti a Parigi si stavano progettando e costruendo nuovi "cacciatorpediniere" di dimensioni inconsuete e di caratteristiche belliche molto significative. Infatti nel 1921-1922, ossia prima delle discussioni di Washington, lo stato maggiore francese aveva messo in cantiere le sei grosse unità della classe "Chacal" di oltre 2000 t di dislocamento, velocità superiore ai 35 nodi e un potente armamento di 5 pezzi da 130 mm e 6 lanciasiluri da 550. A queste unità, che ebbero subito una buona stampa per le loro innovative caratteristiche, seguirono fra il 1926 e il 1931 ben diciotto unità delle classi "Aigle" e "Guépard", di ancor maggiore dislocamento e con cinque cannoni da 138 mm. Erano navi che chiaramente surclassavano i nostri primi caccia degli anni Venti della classe "Curtatone" e anche i successivi più performanti della classe "Sella".⁽⁷⁾ La soluzione italiana non fu quella di riprodurre gli "esploratori" costruiti per la guerra in Adriatico, ma di impostare veri incrociatori minori da "5000" (t). Si misero in cantiere così i quattro "Di Giussano" (1928) seguiti due anni dopo dai due "Diaz". Erano veri "contro-cacciatorpediniere", con 5700 t di dislocamento e un potente armamento basato su otto cannoni da 152; la loro velocità superava i 37 nodi, e quindi si presentavano bene come elementi risolutivi in una mischia di siluranti, dove potevano aver la meglio sui nuovi grossi caccia francesi. Anche queste unità erano strutturalmente molto deboli, e certamente non adatte ad azioni con veri incrociatori che pur dotati dello stesso armamento fossero più protetti e robusti, come l'esperienza bellica del 1940-1943 testimonierà.

I francesi nel biennio 1922-1923 avevano realizzato anch'essi tre unità armate con otto pezzi da 155 mm; il loro progetto non derivava dai trattati né da esigenze mediterranee, ma con un dislocamento di oltre 7000 t e velocità di 33 nodi erano piuttosto *trade route cruiser*, più simili alle unità britanniche del

(7) Le caratteristiche dei "Curtatone" erano: disl. 1214 t, armamento 4 pezzi da 102 e 4 lanciasiluri da 450, vel. 32 nodi; quelle dei "Sella" erano: disl. 1480 t, armamento 4 pezzi da 120 e 4 lanciasiluri da 533, vel. 35 nodi.

tempo che alle coeve italiane. Queste tre unità note come classe “Duguay-Trouin” potevano quindi essere impiegate negli oceani in missioni di presenza navale, nella protezione del traffico nelle colonie e in operazioni contro eventuali navi corsare avversarie.

La “gara” con la costruzione di incrociatori durò di fatto sino alla prima metà degli anni '30, con un sostanziale equilibrio tra le due flotte, come indica il seguente grafico.



Possiamo dire che i sette incrociatori da 10 000 italiani erano praticamente equivalenti ai corrispondenti sette francesi, mentre una certa pur limitata superiorità l'Italia la aveva negli incrociatori da 5000-7000 t (due unità in più). Se consideriamo però che l'intera flotta italiana doveva operare in Mediterraneo, mentre la Francia era obbligata ad avere unità del tipo in questione anche in Atlantico per affrontare un'eventuale minaccia tedesca, e anche nelle colonie per operazioni di presenza e polizia navale, la superiorità numerica in incrociatori era tutta dalla nostra parte.

È comunque interessante vedere come le due Marine si seguissero nell'impostazione di questo tipo di “grandi navi”, mettendole in cantiere quasi contemporaneamente come mostra la seguente tabella.

INCROCIATORI ITALIANI E FRANCESI COSTRUITI FRA LE DUE GUERRE ^(*)				
ANNO IMPOSTAZ.	NOME	DISLOCAM. (T)	ARMAM. PRINCIPALE	VELOCITÀ (NODI)
1922	<u>Duguay-Tronin</u>	7 000	8-155	33
1923	<u>La Motte-Picquet</u>	7 000	8-155	33
1923	<u>Primanguet</u>	7 000	8-155	33
1924	<u>Tourville</u>	10 000	8-203	33
1925	<u>Trento</u>	10 000	8-203	35
1925	<u>Trieste</u>	10 000	8-203	35
1925	<u>Duquesne</u>	10 000	8-203	33
1926	<u>Suffren</u>	10 000	8-203	31
1927	<u>Colbert</u>	10 000	8-203	31
1928	<i>Alberto di Giussano</i>	5 000	8-152	37
1928	<i>Alberico da Barbiano</i>	5 000	8-152	37
1928	<i>Bartolomeo Colleoni</i>	5 000	8-152	37
1928	<i>Giovanni delle Bande Nere</i>	5 000	8-152	37
1928	<u>Foch</u>	10 000	8-203	31
1929	<i>Zara</i>	10 000	8-203	32
1929	<i>Fiume</i>	10 000	8-203	32
1929	<u>Dupleix</u>	10 000	8-203	31
1930	<i>Gorizia</i>	10 000	8-203	32
1930	<i>Cadorna</i>	5 000	8-152	36
1930	<i>Diaz</i>	5 000	8-152	36
1931	<i>Pola</i>	10 000	8-203	32
1931	<i>Montecuccoli</i>	7 000	8-152	37
1931	<u>Algerine</u>	10 000	8-203	31
1931	<u>Bertin</u>	5 000	8-152	34
1931	<u>La Galissoniere</u>	7 000	8-152	31
1931	<u>Jeanne de Vienne</u>	7 000	8-152	31
1932	<i>Duca d'Aosta</i>	8 000	8-152	36
1933	<i>Bolzano</i>	10 000	8-203	35
1933	<i>Attendolo</i>	7 000	8-152	37

(*) I nomi delle unità francesi sono sottolineati. G. Giorgerini, *Gli incrociatori nella 2ª Guerra Mondiale*, Parma, Albertelli, 1974.

1933	<i>Eugenio di Savoia</i>	8 000	8-152	36
1933	<i>Duca degli Abruzzi</i>	9 000	10-152	34
1933	<i>Giuseppe Garibaldi</i>	9 000	10-152	34
1933	<i>Georges Leygues</i>	7 000	9-152	31
1933	<i>Gloire</i>	7 000	9-152	31
1933	<i>Marsellaise</i>	7 000	9-152	31
1933	<i>Montcalm</i>	7 000	9-152	31

Se consideriamo che la costruzione degli incrociatori fu l'impresa economicamente e militarmente più importante per le due Marine sino al 1932 possiamo ragionevolmente esprimere un giudizio positivo sulle possibilità della Regia Marina a fronte di quelle della Royale nel campo delle unità di superficie più moderne e importanti del tempo.

Nel periodo tra il 1922 e il 1932 la Marina francese costruì oltre ai grossi caccia, di cui abbiamo già detto, due altri incrociatori sui generis, il *Pluton* (poi rinominato *La Tour d'Auvergne*), impostato nel 1928 e armato con soli quattro pezzi da 138 perché destinato al compito di posamine veloce (dotazione di 290 torpedini), e lo *Jeanne d'Arc*, anch'esso impostato nel 1928 e progettato come nave scuola pur essendo armato con il classico armamento di otto pezzi da 155 mm. Con queste due unità, pur se impiegabili per scopi particolari, il numero degli incrociatori minori francesi pareggiava quello degli italiani.

Nel 1927 la Regia Marina decise anch'essa di costruire alcuni grossi caccia, che inizialmente classificammo come "esploratori": si trattò della classe "Navigatori" o "Da Recco", di 2600 t di dislocamento e armati di sei pezzi da 120/50 e sei lanciasiluri da 533. Queste belle unità filavano a 38 nodi e potevano certamente paragonarsi ai grossi caccia francesi costruiti in quegli anni. L'idea dei piccoli incrociatori o grandi esploratori, sempre per imitare i francesi, si era radicata nella nostra pianificazione al punto che alla vigilia della 2^a guerra mondiale impostammo la classe "Capitani Romani", che prevista in dodici unità fu per gli eventi bellici completata solo in tre esemplari. Con il loro moderno armamento di otto pezzi da 135 e di otto lanciasiluri da 533, e la loro elevatissima velocità attorno ai 40 nodi ci appaiono come mezzi molto utili in un eventuale confronto con la Francia per rapide incursioni contro il traffico fra le colonie nordafricane e la madrepatria.

In conclusione, la "gara" tra le due nazioni latine nel campo della costruzione degli incrociatori e dei grossi caccia ci sembra terminata alla pari, e la "minaccia" francese, almeno in questo campo, certamente superata.

Le navi da battaglia

Alla fine della 1^a guerra mondiale sia in Francia sia in Italia ci furono molte discussioni sull'effettiva utilità delle grosse corazzate, e il trattato di Washington fu correttamente interpretato come una vera opportunità di ripensamento su come realizzare in futuro questo tipo di navi, che rappresentavano più una valenza politica che un importante strumento militare.⁽⁸⁾ La parità fra le due nazioni, garantita dal trattato con un dislocamento totale di 175 000 t per ognuna delle due Marine e la limitazione di costruire navi da battaglia con dislocamento massimo di 35 000 t, avrebbe concesso l'entrata in servizio, dopo i dieci anni della "vacanza navale", quindi dal 1933, di sole cinque unità per paese. Dati i costi di sviluppo e di realizzazione si doveva quindi pensare molto bene a cosa fare in proposito.

Nel 1926, dopo tre anni dalla firma a Washington, la situazione tra le due Marine era la seguente:

	CORAZZATE IN SERVIZIO	N.	TOT. CANNONI	TOT. DISLOCAM.
Italia	<i>Andrea Doria, Duilio, Giulio Cesare, Conte di Cavour, Dante Alighieri</i>	5	62 da 305	109 000
Francia	<i>Provence, Lorraine, Bretagne, Paris, Courbet, Jean Bart</i>	6	30 da 340 36 da 305	140 000

Si trattava di unità impostate tutte fra il 1915 e il 1916, praticamente equivalenti nelle caratteristiche generali, che le rendevano certamente piuttosto obsolete a fronte della minaccia aerea e subacquea come la grande guerra aveva dimostrato. La leggera superiorità numerica francese era di fatto limitata dalla necessità della Marina d'Oltralpe di dislocare qualche sua grande nave anche in Atlantico per tenere sotto controllo il possibile sviluppo della Marina tedesca.

Fu proprio quest'ultima Marina che cambiò questa situazione d'equilibrio con l'impostazione nel 1929 delle cosiddette "corazzate tascabili", i tipi "Deutschland", che con sole 11 500 t di dislocamento imbarcavano sei moderni armi da 280/54 mm, e con i propri motori Diesel avevano una velocità di 28 nodi e un'autonomia di 10 000 miglia a 20 nodi. Si trattava di un

(8) Vedi P.P. Ramoino, "Le "35 000": un investimento politico-economico o una necessità militare?", *Bollettino d'Archivio dell'U.S.M.M.*, giugno 2007.

tipo di unità completamente nuovo destinato alla “guerra da corsa”, che surclassava per armamento tutti gli incrociatori del tempo e poteva sfuggire data la sua velocità alla gran parte delle navi da battaglia in servizio nelle altre Marine. Queste costruzioni non preoccuparono troppo i britannici, che possedevano ancora nel loro inventario alcuni incrociatori da battaglia, ma misero in crisi la Marina francese, che come abbiamo visto aveva investito molto nei fragili incrociatori da 10 000 e che possedeva corazzate lente e obsolete.

La reazione francese, che testimonia l'importanza prioritaria data da Parigi al pericolo tedesco, fu di impostare nel 1932 una nuova nave di linea seguita da una seconda nel 1934. Si trattò in realtà di due incrociatori da battaglia, *Dunkerque* e *Strasbourg*, con caratteristiche ben dentro quelle massime concesse dai trattati navali, ma di elevate prestazioni e molto innovative anche nel loro aspetto aggressivo. Queste unità, di circa 31 000 t, erano infatti armate in modo abbastanza inconsueto, con due torri quadrinate⁽⁹⁾ prodiere con moderni pezzi da 330/52 con gittata massima di 42 000 m, inoltre superavano i 30 nodi di velocità e avevano una buona autonomia di 7500 miglia. Il loro ingresso in servizio nel biennio 1937-1938 vedeva una situazione politica internazionale completamente cambiata dai tempi del pacifismo e del disarmo dei primi anni Venti; il Reich era governato da Hitler, l'Italia si era mossa alla conquista dell'Etiopia, il Giappone era impegnato nella guerra in Cina, i rapporti fra gli Stati europei erano molto tesi e la vacillante costruzione diplomatica pensata a Versailles e confermata a Washington era ormai di fatto distrutta.

La reazione italiana alle nuove costruzioni francesi non si fece attendere a lungo; il sottosegretario di stato alla Marina, amm. Domenico Cavagnari, impostò nel 1933 due diverse soluzioni: la prima consistette nel rimodernamento completo delle quattro navi da battaglia in servizio,⁽¹⁰⁾ la seconda nella costruzione di nuove unità con le caratteristiche massime consentite dai trattati. Nel primo caso si cominciò con i lavori di trasformazione delle due “Cesare”, che rientrarono in servizio nel 1937 completamente rimodernate per oltre il 60% delle strutture con un

(9) La Marina francese aveva già studiato l'imbarco di torri quaduple di grosso calibro per le corazzate classe “Normandie”, la cui costruzione fu sospesa all'inizio del primo conflitto mondiale.

(10) La *Dante Alighieri* era stata radiata nel 1928, in un clima di risparmi tipico di quegli anni, e forse nella giusta considerazione che il tempo delle corazzate era ormai tramontato.

dislocamento di 28 000 t e un armamento di 10 pezzi da 320/44 ottenuti per alesaggio dei vecchi 305/46. La velocità fu portata attorno ai 28 nodi e la protezione leggermente migliorata. Al loro rientro in servizio toccò alle due "Doria" entrare ai lavori di trasformazione, che risultarono meglio realizzati che sulle "Cesare", ma con lo stesso armamento principale, anche se l'armamento antiaereo fu notevolmente migliorato.

Delle nostre quattro corazzate così ringiovanite possiamo solo dire che in un loro eventuale confronto con le corazzate francesi di costruzione bellica avrebbero probabilmente avuto la meglio, anche se il nostro 320 rimaneva un poco inferiore per peso del proietto al 340 delle "Bretagne", ma rimanevano comunque inferiori alle nuove "Dunkerque" sia per velocità sia per efficacia dell'armamento principale (gittata massima del 330/52 francese 42 000 m, peso del proietto 560 kg; gittata massima del 320/43,8 italiano 28 600 m, peso del proietto 525 kg).⁽¹¹⁾

La seconda soluzione italiana fu d'impostare nel 1934 due nuove grandi unità, che furono il *Vittorio Veneto* e il *Littorio*. Le due unità entrarono in servizio nel primo semestre del 1940, ed erano ancora nella fase di addestramento iniziale all'atto della dichiarazione di guerra. Si trattava di eccellenti navi sotto ogni profilo, che con il loro dislocamento standard di 35 000 t ⁽¹²⁾ sposavano appieno il limite massimo concesso dai trattati, e con la loro buona velocità massima di 30 nodi garantivano una superiorità assicurata sulle unità più anziane delle Marine europee. Inoltre con il potente armamento principale di tre torri trinate da 381/50 lanciavano proietti di 882 kg con gittata massima di 42 800 m. Ai due "Dunkerque" in un eventuale incontro non rimaneva che utilizzare al meglio il loro scarto di velocità per evitare danni consistenti.

Nella costante gara alla parità, la Francia reagì all'impostazione dei "Veneto" con la decisione di costruire anch'essa unità da "35 000", che furono la *Richelieu* e la *Jean Bart*,⁽¹³⁾ con un armamento di otto 380/45 in due torri quadrate prodriere e un buon armamento secondario sia antisilurante sia antiaereo. Gli apparati motori imbarcati piuttosto spinti consentivano una velocità massima di 32 nodi e un'autonomia di 5500 miglia a 18 nodi.

(11) Dati sulle artiglierie ricavati da G. Giorgerini, *Le Navi da Battaglia della 2ª Guerra Mondiale*, Parma, Albertelli, 1972.

(12) Nella realtà i limiti dei trattati erano chiaramente superati, infatti i *Littorio* dislocavano oltre 41 000 t *standard*, a dimostrazione che per avere un progetto equilibrato le caratteristiche imposte a Washington non erano perseguibili.

(13) Questa unità di fatto non fu completata prima dell'entrata in guerra.

Per consentirci un miglior giudizio complessivo sulla linea delle navi da battaglia francesi e italiane ci riferiamo ai dati della seguente tabella.

CLASSE	N. UNITÀ	VELOCITÀ MAX	DISLOCAM. P.C.	ARMAMENTO PRINCIP.	ANNO ENTRATA IN SERVIZIO
“Dunkerque”	2	31	35 000	8 - 330/52	1937-1938
“Cesare”	2	28	29 100	10 - 320/44	1937
“Duilio”	2	27	29 000	10 - 320/44	1940
“Littorio”	2	30	43 800	8 - 381/50	1940
“Richelieu”	2	32	47 500	8 - 380/45	1940

Appare abbastanza evidente come il rimodernamento delle due “Cesare” e delle due “Duilio” sia stato una decisione di limitato valore militare, in quanto queste quattro unità non potevano confrontarsi ad armi pari con le moderne costruzioni francesi. Ben diversa è la decisione di costruire i “Veneto”, che rappresentò un grosso salto qualitativo potendo queste navi affrontare con speranza di successo sia i “Dunkerque” sia i “Richelieu”. La costruzione delle due ultime corazzate francesi fu la logica risposta alle decisioni italiane e forse anche all'entrata in servizio nella Kriegsmarine nel biennio 1938-1939 dei due incrociatori da battaglia della classe “Scharnhorst” dotati di nove pezzi da 280/54 con gittate di 42 000 m. Anche in questo caso la Marina francese dovette tener conto non solo dei progressi degli armamenti italiani, ma anche del consistente riarmo della Marina del Reich.

Ancora una volta vediamo che la “minaccia” francese fu da noi sopravvalutata in quanto non tenemmo conto delle difficoltà che la Royale avrebbe dovuto affrontare in Atlantico e nel Mare del Nord in un eventuale confronto con la Germania.

Dobbiamo aggiungere che la Marina francese non aveva trascurato il problema dei velivoli imbarcati, con la realizzazione di una portaerei da 22 000 t e circa 40 velivoli imbarcati, la *Béarn*, che aveva permesso all'Aeronavale di costruirsi una discreta esperienza nel campo. Inoltre, nel 1928 era entrata in servizio la grande nave appoggio idrovolanti *Commandant Teste*, dotata di quattro catapulte e di una buona dotazione di velivoli. Le due unità, pur non trascurabili per un loro impiego lontano dalle basi aeree della Francia continentale, non rappresentarono mai una vera minaccia per le nostre Forze navali.

L'esistenza comunque di un'Aviazione navale totalmente dipendente dalla Marina⁽¹⁴⁾ era in ogni modo un fattore di potenza francese nei nostri confronti che, come si sa, avevamo solo alcuni reparti della R. Aeronautica assegnati a compiti di guerra sul mare.

Le unità sottili e i sommergibili

Il trattato di Washington e i successivi trattati sugli armamenti navali non limitavano in alcun modo la costruzione di siluranti di superficie e subacquee, e in questo campo le due Marine latine percorsero strade simili, sempre attente a una ricerca di parità sostanziale.

A partire dagli anni '20, nella nostra Marina, forte della sua esperienza bellica in Adriatico, si sviluppò in modo consistente il numero dei cacciatorpediniere, che rappresentarono le vere unità tutto-fare della nostra flotta, come mostra la seguente tabella, cui dobbiamo aggiungere i dodici "Navigatori", di cui ai paragrafi precedenti.

TABELLA DELLA COSTRUZIONE DI UNITÀ SILURANTI
DELLA REGIA MARINA FRA IL 1922 E IL 1937^(*)

CLASSE (NUMERO)	ANNO	DISLOCAMENTO	ARMAMENTO	VELOCITÀ
"Sella" (4)	1922	1480	4-120 4 lsl. 533	35
"Sauro" (4)	1924	1580	4-120 6 lsl. 533	35
"Turbine" (8)	1925	1715	4-120 6 lsl. 533	36
"Dardo" (8)	1929	1890	4-120 6 lsl. 533	38
"Grecale" (4)	1931	2235	4-120 6 lsl. 533	38

(14) Anche in Francia con la costituzione di un'Aeronautica indipendente gran parte delle squadriglie dell'aviazione navale erano transitate nella nuova Forza Armata. La Marina comunque aveva conservato un certo numero di velivoli imbarcati e molti dei suoi piloti a differenza di quanto era avvenuto in Italia.

(*)Fonte: F. Bargoni, *Tutte le navi militari d'Italia 1861-1986*, Roma, U.S.M.M., 1987.

“Oriani” (4)	1935	2320	4-120 6 lsl. 533	39
“Aviere” (12)	1937	2460	4-120 6 lsl. 533	39
“Spica” (32)	1934	1050	3-100 4 lsl. 450	34
“Orsa” (4)	1936	1698	2-100, 4 lsl. 450	28

Nel periodo considerato furono posti in servizio 56 tra cacciatorpediniere ed esploratori (successivamente riclassificati cacciatorpediniere), e 36 fra torpediniere e avvisi-scorta.

Nella costruzione delle torpediniere si ebbe nuovamente il consueto fenomeno della reazione francese alle nostre costruzioni, infatti quando da noi furono impostate le “Spica” la Marina francese mise anch’essa in cantiere 16 unità da 610 t e 34 nodi di velocità, che non avevano, a nostro avviso, nessuna ragione operativa se non quella di essere alla pari con la nostra Marina anche in questo tipo di piccole siluranti.

Per quanto riguarda i sommergibili, la tabella seguente ne indica la produzione.

TABELLA DELLA COSTRUZIONE DI UNITÀ SUBACQUEE
DELLA R. MARINA TRA IL 1922 E IL 1937^(*)

CLASSE (NUMERO)	ANNO	DISLOCAMENTO	ARMAMENTO	VELOCITÀ
“Balilla” (4)	1925	1369	1-120 6 lsl. 533	18/9
“Fieramosca” (1)	1926	1556	1-120 8 lsl. 533	19/10
“Calvi” (3)	1932	1550	2-120 8 lsl. 533	17/8
“Pisani” (4)	1925	800	1-102 6 lsl. 533	17/9
“Mameli” (4)	1925	830	1-102 6 lsl. 533	17/9

(*)Fonte: F. Bargoni, *op. cit.*

"Santarosa" (4)	1928	942	1-102 8 lsl. 533	17/9
"Squalo" (4)	1928	933	1-102 8 lsl. 533	17/9
"Settembrini" (2)	1928	954	1-102 8 lsl. 533	17/9
"Glauco" (2)	1931	1055	2-100 8 lsl. 533	17/8
"Archimede" (4)	1931	985	2-100 8 lsl. 533	17/8
"Marcello" (12)	1937	1060	2-100 8 lsl. 533	17/8
"Argonauta" (7)	1930	650	1-100 6 lsl. 533	14/8
"Argo" (2)	1935	794	1-100 6 lsl. 533	14/8
"Sirena" (12)	1931	631	1-100 6 lsl. 533	14/8
"Perla" (10)	1935	695	1-100 6 lsl. 533	14/8
"Adua" (17)	1936	683	1-100 6 lsl. 533	14/8
" <u>Bragadin</u> " (2)	1927	981	1-102 4 lsl. 533	15/8
" <u>Micca</u> " (1)	1931	1567	2-120 6 lsl. 533	15/8
" <u>Foca</u> " (3)	1936	1318	1-100 6 lsl. 533	16/8

Nel periodo in questione furono quindi costruiti ben 98 sommergibili, suddivisi in tre categorie: da "grande crociera", con dislocamento superiore alle 1000 t, da "media crociera" fra 650 e 1000 t, e da "piccola crociera" inferiori alle 650 t. Inoltre sei battelli (sottolineati nella tabella) erano stati progettati come posamine.

Per le stesse categorie di unità la situazione francese era quella rappresentata dalle tabelle seguenti.

TABELLA DELLA COSTRUZIONE DI UNITÀ SILURANTI
DELLA MARINA FRANCESE TRA IL 1922 E IL 1937

CLASSE (NUMERO)	ANNO	DISLOCAM.	ARMAMENTO	VELOCITÀ
“Guepard” (6)	1926	2436	5-130 6 lsl. 550	37
“Aigle” (12)	1928	2436	5-138 6 lsl. 550	37
“Le Fantastique” (6)	1930	2569	5-138 9 lsl. 550	37
“Mogador” (2)	1937	2884	8- 138 10 lsl. 550	39
“Simoun” (12)	1923	1319	4-130 6 lsl. 550	33
“L'Adroit” (14)	1925	1378	4-130 6 lsl. 550	34
“Le Hardi” (8)	1935	1772	4-130 6 lsl. 550	34
“La Melpomene” (16)	1933	610	2-100 4 lsl. 550	34

TABELLA DELLA COSTRUZIONE DI UNITÀ SUBACQUEE
DELLA MARINA FRANCESE TRA IL 1922 E IL 1937

CLASSE (NUMERO)	ANNO	DISLOCAM.	ARMAMENTO	VELOCITÀ
“Requin” (9)	1922	974	1-100 10 lsl. 550	16/10
“Surcouf” (1)	1927	2880	2-203 14 lsl. 550	18/10
“Redoutable” (30)	1928	1379	1-100 11 lsl. 550	18/10
“Sirene” (11)	1923	552	1-76 7 lsl. 550	14/7
“Diane” (22)	1927	597	1-75 8 lsl. 550	14/9
“Saphir” (6)	1926	669	1-75 5 lsl. 550	12/9

Nel complesso la Marina francese aveva realizzato nel periodo considerato 76 unità siluranti di superficie e 79 unità subacquee (tra cui l'incrociatore-sommergibile *Surcouf* e i sei battelli posamine "Saphir"). Considerando la dimensione e l'armamento di alcuni caccia si trattava di una consistente componente adatta sia alle operazioni nei tempestosi mari nordici sia ad azioni d'interdizione del traffico in Mediterraneo.

Senza considerare l'elevato numero di avvisi-coloniali, navi pattuglia e cannoniere presenti nell'inventario della Marina francese dobbiamo riconoscere una certa superiorità italiana in questo settore, con circa 96 unità siluranti di superficie a fronte delle circa 76 francesi e di 98 sommergibili italiani di costruzione post-bellica a fronte di 79 simili battelli francesi. Se di "minaccia" si poteva parlare nel caso delle siluranti questa era almeno nei numeri più italiana che francese, anche in considerazione della possibilità di concentrazione dei nostri mezzi nel Mediterraneo occidentale a fronte di una maggiore dispersione dell'eventuale avversario costretto a tenere almeno una piccola parte dei propri mezzi sulla sua costa atlantica e nelle colonie.⁽¹⁵⁾

I confronti numerici

Da quanto visto sinora, l'idea di una "minaccia navale" francese al nostro Paese nei dieci anni dopo il trattato di Washington fu probabilmente dovuta più a un clima di incomprensioni internazionali che a una vera corsa degli armamenti navali. Nello sviluppo delle nuove costruzioni le due Marine risultarono quasi speculari e misero in cantiere unità per molti versi simili, a dimostrazione non di una pianificata "strategia dei mezzi" intesa a surclassare l'avversario, ma di un rincorrere le "mode" del tempo cercando anche di vendere i propri prodotti ai paesi non ancora dotati di una propria industria navale. Pur se finanziariamente l'industria d'Oltralpe godeva di una situazione migliore della nostra, non sviluppò mezzi di particolare sofisticazione, ma rimase – come del resto la nostra – a una progettazione tradizionale, rispondendo in modo

(15) Per l'Italia il problema di una "Marina coloniale" non fu mai realmente affrontato, e si decise dopo l'impresa etiopica – che aveva visto un aumento delle nostre unità presenti in Mar Rosso – di destinare in quelle acque poche obsolete unità di superficie e qualche sommergibile. Per quanto riguarda la difesa della Libia, essa era considerata nel quadro del dispositivo da realizzare nel Canale di Sicilia/Mediterraneo Centrale, e quindi assegnata di fatto alle forze metropolitane delle basi meridionali della Penisola.

sufficiente ai requisiti operativi che gli stati maggiori delle due Marine richiedevano dai mezzi ordinati.

Negli stati maggiori stessi, dopo una prima approfondita disanima delle operazioni dell'ultima guerra combattuta, non si svolse a nostro parere una ricerca strategica intesa a spostare realmente l'equilibrio di potenza creatosi a Washington. I dieci anni in questione servirono a rimodernare lo strumento navale dei due paesi, con una spesa tutto sommato non eccessiva, e creando due Marine molto simili per navi, addestramento, tattiche e idee.

Il confronto numerico delle costruzioni realizzate, pur non essendo l'unico elemento da prendere in considerazione, ci conferma questa situazione di fondo. Infatti fra il 1922 e il 1937 si ebbero le seguenti nuove costruzioni:

	FRANCIA	ITALIA
- Corazzate:	3	2 (oltre ai rimodernamenti completi di 4 unità)
- Incrociatori pesanti:	7	7
- Incrociatori leggeri:	11 ⁽¹⁶⁾	12
- Esploratori/caccia:	32	12
- Caccia	34	44
- Torpediniere	16	36
- Sommergibili	79	98

Numeri che dimostrano la parità di fatto se non una leggera superiorità italiana nelle unità sottili e subacquee.

Questa simmetria può anche essere vista nell'organizzazione delle rispettive Forze navali, come indicano i quadri riportati di seguito. Per consentire un paragone delle forze schierate nel terzo quadro presentato è indicata la composizione della Mediterranean Fleet britannica nello stesso periodo, a conferma che nello scacchiere strategico di nostro maggiore interesse il "potere marittimo" era ancora saldamente in mano della Royal Navy per quanto riguardava le navi da battaglia e tenendo conto che tutte le unità britanniche in Mediterraneo erano "operativamente pronte", mentre per francesi e italiani i quadri mostrano anche le unità ai lavori o in manutenzione.

(16) Compreso uno nave-scuola.

Quadro 1

FORZE NAVALI ITALIANE - DICEMBRE 1934^(*)

1^a SQUADRA NAVALE

1^a Divisione: *Trieste, Trento, Bolzano*

1^a Flott. Cacciatorp.: *Freccia, Dardo, Strale, Saetta, Folgore, Fulmine, Baleno, Lampo*

2^a Divisione: *Gorizia, Zara, Fiume*

2^a Flott. Cacciatorp.: *Zeffiro, Ostro, Borea, Espero, Nembo, Turbine, Aquilone, Euro*

Gruppo Aereo: *Giuseppe Miraglia*

2^a SQUADRA NAVALE

3^a Divisione: *Colleoni, Bande Nere, Diaz*, 4 cacciatorp. tipo "Vivaldi"

4^a Divisione: *Di Giussano, Da Barbiano, Cadorna*, 4 cacciatorp. tipo "Vivaldi"

SQUADRA DI RISERVA

Doria, Duilio, Cavour, Cesare, 6 incrociatori ex austro-ungarici e tedeschi

SCUOLA COMANDO

7^a Sq. Cacciatorpediniere: *Mirabello, Acerbi, Impavido, Irrequito, Insidioso, Dezza, Nervo, Indomito*

6^a Sq. Sommergibili: *H4, H1, H2, H6, H8, X2*

Nave ausiliaria *Alessandro Volta*

DIVISIONE SOMMERGIBILI

Antonio Pacinotti

1^a Flott.: 13 battelli

2^a Flott.: 8 battelli

3^a Flott.: 10 battelli

6^a DIVISIONE:

Esploratori/ cacciatorpediniere: *Bari, Tigre, Riboty, Sella, Crispi, Nicotera, Ricasoli*

Riserva: *San Giorgio, San Marco*, 4 cacciatorpediniere

(*) Fonte: *Flottes de Combat*, 1934.

Quadro 2

FORZE NAVALI FRANCESI - 1933^(*)

1RE ESCADRE

Escadre de Ligne: *Lorraine, Bretagne, Provence, Jean Bart*

Porteavions: *Bearn, Commandant Teste*

ESCADRE LEGERE

1^a Div.: *Foch, Colbert, Suffren, Duquesne, Tourville*

2^a Div.: *Panthere, Tigre, Chacal, Jaguar*

7^a Div.: *Verdun, Valmy, Albatros, Gerfaut*

1^a Flott. Torp.: *Guepard, 21 torpediniere*

Squadr. Sommerg.: 8 battelli

Train d'escadre: 8 unità ausiliarie

Div. d'instruction: *Paris, Condorcet, Courbet*, 5 unità vario tipo

2DE ESCADRE

3^a Div. leg.: *La Motte-Picquet, Duguay-Trouin*

4^a Div. leg.: *Bison, Malin, Eparvier*

6^a Div. leg.: *Lion, Vauban, Lynx*

2^a Sq. Torp.: 4 unità

4^a Sq. Torp.: 5 unità

Train d'escadre: 4 unità ausiliarie

(*) Fonte: *Flottes de Combat*, 1933.

Quadro 3

MEDITERRANEAN FLEET - 1934^(*)

- 1st Battle Squadron:	<i>Queen Elizabeth, Royal Sovereign, Resolution, Revenge, Royal Oak</i>
- 1st Cruiser Squadron:	<i>London, Sussex, Devonshire, Shropshire</i>
- 3rd Cruiser Squadron:	<i>Delhi, Danae, Dragon, Despatch</i>
- Carrier Group:	<i>Glorious</i>
- Flottillas:	<i>Coventry</i>
1st Flott.:	9 cacciatorpediniere
3rd Flott.:	9 cacciatorpediniere
4th Flott.:	9 cacciatorpediniere
Nave appoggio cacciatorp.:	<i>Dandhurse</i>
1st Flott. Sommerg.:	7 battelli

Alcune considerazioni relative alla situazione geostrategica

Negli anni '20 e '30 l'Italia concentrava la flotta nelle sue due basi principali della Spezia e di Taranto, con unità minori in Adriatico (Brindisi, Venezia, Pola) e negli altri sorgitori del Tirreno e delle isole (Cagliari, Napoli, Messina, Augusta, La Maddalena). Qualche silurante e qualche unità ausiliaria era destinata ai possedimenti oltremare (Dodecaneso, Libia, Eritrea e Somalia). Con l'abolizione del Comando in capo dell'Armata Navale (11 marzo 1928) le forze principali furono suddivise in due Comandi Squadra (vedi precedente Quadro 1), con gli incrociatori pesanti assegnati alla Squadra di base alla Spezia, con una chiara distribuzione delle forze testimonianti una ricerca di supremazia navale nel settore occidentale del Mediterraneo. La posizione centrale del nostro paese in questo mare non solo gli attribuiva un non trascurabile *fattore di potenza* geostrategico, ma rendeva facilmente attuabile in tempi molto ridotti il travaso delle forze dall'area ligure-tirrenica a quella ionico-adriatica. Dal punto di vista della "geografia militare" appare chiara l'ottima collocazione della base della Spezia per il controllo delle acque liguri e della Corsica, isola che poteva essere anche controllata dalle basi minori di Livorno, Porto Ferraio e La

(*) Fonte: *Flottes de Combat*, 1934.

Maddalena. Tali basi tirreniche consentivano sia una discreta difesa delle nostre coste, sia eventuali veloci puntate offensive verso quelle francesi. La base libica di Tobruch e quella insulare di Lero (Sporadi Meridionali) ci consentivano un buon controllo del Levante ed eventuali incursioni sulla costa libanese. Con il sistema Brindisi-Valona possedevamo le chiavi d'accesso all'Adriatico e potevamo rendere molto difficile un rinforzo navale alla Jugoslavia da parte della flotta francese.

Lo schieramento delle forze leggere e dei sommergibili ripeteva tale prospettiva strategica con una distribuzione di forze in funzione sia difensiva sia offensiva prevalente nell'area occidentale. Con queste disposizioni si dimostrava una volontà di dominio nelle acque d'interesse nazionale e si chiudeva di fatto l'Adriatico a eventuali penetrazioni avversarie (francesi?) per sostenere azioni offensive della Jugoslavia, dotata di una Marina piuttosto ridotta e chiaramente affrontabile con sicuro successo dalle forze leggere italiane schierate in quel settore eventualmente rinforzate da qualche incrociatore.⁽¹⁷⁾

La Marina francese pur dotata di ottime basi in Mediterraneo (Tolone, Algeri, Mers el Kebir, Biserta) doveva ripartire la sua flotta fra questo mare e l'Atlantico, e per molti anni, anche in considerazione del numero e dello stato di efficienza delle nostre corazzate, tenne le sue *Division de ligne*⁽¹⁸⁾ nella base di Brest in ottemperanza alla sua visione soprattutto antitedesca. Il possesso della costa libanese⁽¹⁹⁾ le permetteva però di disporre di forze leggere e insidiose nel Levante con la possibilità d'intervenire sia sulle nostre isole del Dodecaneso sia sulle coste della Cirenaica. L'amicizia con la Jugoslavia le consentiva inoltre di utilizzare all'occorrenza la "spina" adriatica per non farci dormire anche in quello scacchiere sonni troppo tranquilli.

Il vero problema strategico francese era però legato alla difesa delle sue colonie nordafricane, in cui aveva realizzato buone strade e ottime ferrovie con cui era in grado di spostare abbastanza facilmente le sue forze terrestri sul nostro confine libico per azioni sia difensive sia offensive. Era però indispensabile garantire la libertà di movimento marittimo dai porti algerini e tunisini verso la Francia continentale per considerazioni sia economiche sia militari, essendo presente nella mente degli stati maggiori d'Oltralpe la necessità di trasportare rapidamente le armate dislocate nei possedimenti

(17) Vedi G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, Mondadori, 1989, p. 268 sg.

(18) Con questo nome i francesi chiamavano i reparti di corazzate.

(19) Ricordiamo che Siria e Libano erano sotto "mandato" francese.

africani sull'eventuale fronte europeo che poteva aprirsi con una nuova lotta con la Germania revanscista. La base di Biserta era quella meglio collocata per operazioni di incursione verso le grandi isole italiane e, quando fornita di numerose siluranti, per l'interdizione del nostro traffico nel Canale di Sicilia.

Le relazioni con la Spagna erano per tutte e due le Marine latine molto importanti, e il timore che una delle due si impossessasse in qualche maniera delle Baleari preoccupò sempre i due stati maggiori per il ruolo che tali isole potevano giocare nella guerra al traffico nel settore occidentale del Mediterraneo, vitale per la Francia per i suoi collegamenti con l'Algeria e necessario per noi per i commerci con l'Atlantico.

Nell'esame di una realistica minaccia militare francese all'Italia ci sembra che la componente marittima già alla metà degli anni '20 non fosse ormai la più importante, come era invece stata negli anni successivi all'occupazione di Roma sino alla prima guerra mondiale. Le coste italiane, molto estese ed esposte a eventuali bombardamenti dal mare, erano ora meglio protette da schieramenti difensivi di sommergibili, dalle flottiglie di torpediniere e di MAS, e da campi di mine rapidamente affondabili,⁽²⁰⁾ mentre la R. Aeronautica poteva intervenire da numerosi aeroporti dislocati opportunamente sull'intero territorio nazionale. Se mai erano i velivoli dell'Armée de l'air che avrebbero dovuto impensierirci potendo dalla Corsica e dalla Tunisia colpire sia i nostri centri industriali meridionali e insulari sia i nostri porti principali. In quei tempi però una visione veramente interforze della difesa nazionale non era ancora sufficientemente diffusa. Considerazioni analoghe valgono anche per il pensiero militare d'Oltralpe nei riguardi di un'azione italiana.

Come indicato, i condizionamenti geopolitici sia della Francia sia dell'Italia erano comunque effettivamente importanti per una libera gestione del proprio potere marittimo, ma, anche in questo caso, parlare di una "minaccia" reciproca ci pare realmente eccessivo. Come sappiamo, però l'idea di "minaccia" è una condizione psicologica radicata nelle tradizioni e nella storia passata dei popoli, e anche per le due Marine latine tale condizionamento si faceva sentire come sottofondo costante pure nei momenti di migliore intesa nei rapporti politici fra i due Stati.

Il prof. Gabriele ha esaminato con attenzione la conclusione di questa lunga problematica marittima in un suo interessantissimo articolo sulla *Rivista*

(20) Quasi tutte le navi italiane, incrociatori, caccia e siluranti, erano predisposte per la posa delle torpedini.

Marittima,⁽²¹⁾ in cui si evince che per la Francia la soluzione del suo problema mediterraneo venne solo con la più stretta collaborazione con la Gran Bretagna e con una suddivisione di responsabilità operative fra la Marine Nationale, che avrebbe dovuto con quasi tutte le sue forze occuparsi del Mediterraneo Occidentale, e la Royal Navy, che si riservava il controllo della parte orientale di questo bacino. Gli studi francesi per le operazioni contro l'Italia si concentrarono su azioni di incursione su Pantelleria, sull'Isola d'Elba, sulle comunicazioni tra la Sicilia e la Libia, e su un bombardamento navale della zona di Vado-Genova. È probabile che tali azioni non fossero state pensate solo nel 1939 a ridosso dello scoppio del conflitto, ma fossero legate a idee e piani redatti in tempi precedenti. Come sappiamo dalla Storia navale, l'azione su Vado fu effettivamente condotta con una certa efficacia il 14 giugno 1940, quando la Francia militare era ormai sulla via della sconfitta da parte germanica.

Dal punto di vista geostrategico il Mediterraneo era però condizionato dalla politica estera e marittima della Gran Bretagna, che con il suo sistema di basi Gibilterra-Malta-Alessandria-Porto Said-Haifa e Cipro dominava completamente questo mare. L'alleanza, o comunque l'amicizia con questa grande potenza navale era un elemento da tenere quindi in grande considerazione da parte sia francese sia italiana.

La politica interna, la politica estera e la politica navale

I concetti di “parità” di potenza e di “minaccia”, che abbiamo sinora esaminati sono sempre stati elementi, logici e psicologici, legati alla situazione del momento. Nelle relazioni franco-italiane degli anni 1921-1939 questi due aspetti del comune sentire sono spesso molto legati fra loro e fanno premio su manifestazioni declaratorie dei rispettivi capi di governo in particolari momenti della vita nazionale. Dobbiamo poi considerare che il periodo in questione è stato caratterizzato da una sensibile crisi economica, che non poteva non avere ricadute sui bilanci militari, e che portava con sé i consueti fenomeni di chiusura dei mercati interni e di concorrenza spietata nel campo internazionale.

Il periodo è anche caratterizzato dal diffondersi di ideologie nazionaliste, che anche in Francia, non governata da regimi totalitari, spingevano a una corsa agli armamenti anche solo per dimostrare la propria “grandezza” nazionale. Le dichiarazioni in parlamento dei ministri della Marina o dei capi di

(21) M. Gabriele, “1939: vigilia di guerra in Mediterraneo”, *Rivista Marittima*, lug. 1984.

governo sui bilanci e i programmi navali erano diffusi dalla stampa quotidiana come dimostrazione di saggia amministrazione e di volontà d'affermazione nazionale.

Se quindi in politica interna le grandi costruzioni navali erano elementi indispensabili per dimostrarsi importanti nel mondo e per impiegare le risorse economiche in imponenti programmi industriali – che davano lavoro alle “masse” di operai e di tecnici, che stavano diventando l'elemento centrale del sistema produttivo del paese – la politica estera non poteva trascurare la propria volontà di esercitare al meglio un “potere marittimo nazionale”, che ne era testimonianza di attiva capacità. Se infatti Mussolini nelle direttive a Grandi alla vigilia della conferenza di Londra del 1930 dichiarava che “la parità navale era acquisita dalla Conferenza di Washington. Rinunciarvi oggi equivarrebbe a diminuire irreparabilmente la statura dell'Italia nel mondo”;⁽²²⁾ il ministro degli Esteri d'Oltralpe Briand replicava che “la disparità tra la flotta francese e quella italiana è sempre esistita dal 1900 in poi ... non vedo il motivo per cui l'Italia debba ora nutrire l'opinione che essa debba uscire da questa conferenza con il diritto di raddoppiare la sua flotta per arrivare alla parità con quella francese”. L'intreccio quindi di una politica interna fortemente nazionalista e legata a un insopprimibile sviluppo dell'industria pesante sia a scopo occupazionale sia finanziario con una politica estera declaratoria e tendente a conservare quando non ad accrescere i risultati ottenuti a Versailles portava di conseguenza a una politica navale di sviluppo delle proprie Marine in ogni campo delle costruzioni navali. Possiamo quindi affermare che non ci fu una vera corsa degli armamenti tra Francia e Italia solo per le limitate risorse disponibili in un periodo di recessione economica, ma una “gara” basata su piccoli numeri di fatto si aprì, come abbiamo già illustrato, nel campo degli incrociatori.

Nel quadro complessivo di questo tipo di politica navale le conferenze per la riduzione e il controllo degli armamenti furono utilizzate dai due paesi in modo sostanzialmente identico. La “vacanza navale” stabilita a Washington fu accettata bene sia in Francia sia in Italia per i risparmi che consentiva e per i molti dubbi degli stati maggiori sull'effettiva utilità militare delle corazzate. Le molte discussioni sui sommergibili, che non portarono mai a veri provvedimenti di reciproco disarmo, furono sostanzialmente inutili in quanto le due Marine erano ben convinte dell'importanza di questi mezzi nella lotta insidiosa in Mediterraneo sia come sistema valido per la difesa delle coste e delle basi maggiori, sia come elemento di scoperta lontana, minamento occulto

(22) D. Pardini, “La parità navale italo-francese tra le due guerre mondiali”, *Bollettino d'Archivio U.S.M.M.*, dic. 2000, p. 189.

offensivo e lotta al traffico mercantile. Infatti, anche in questo caso, i numeri parlano: nel 1940 l'Italia aveva in servizio 132 battelli, di cui solo sette entrati in squadra prima del 1928, per un tonnellaggio complessivo di circa 110 000 t, la Francia ne aveva 102 per circa 99 900 t, di cui 13 varati prima del 1928.⁽²³⁾ Anche in questo caso si può parlare di parità.

Una particolare questione, che anch'essa dimostra una simmetria tra le due Marine, è la mancanza sia in Italia sia in Francia di una vera e numerosa "fanteria di Marina" del tipo di quelle esistenti nei paesi anglosassoni, a dimostrazione di come nei due stati maggiori non si pensasse a grandi operazioni anfibe ma solo, se mai, a sbarchi di reparti dell'Esercito in particolari situazioni belliche. Il non aver sviluppato questa essenziale componente per la cosiddetta *power projection ashore* ci dimostra come le due Marine non minacciassero seriamente il territorio avversario, ma pensassero prioritariamente a forme di guerra convenzionali per la protezione del proprio traffico marittimo e a una guerriglia navale simile a quella realizzata nel primo conflitto mondiale.

La politica navale dei due paesi ebbe comunque una certa continuità nonostante che in Francia dal 1919 al 1940 si alternassero ben cinquanta ministeri, mentre di fatto nel nostro paese avemmo nello stesso periodo solo otto governi, di cui l'ultimo (Mussolini) dal 1922 al 1943. Questa politica, come abbiamo visto, si esplicò in ambedue le nazioni in un primo periodo di sviluppo della componente minore di superficie con un buon numero di incrociatori tipo "Trattati" e siluranti di sempre migliori prestazioni, e successivamente nella costruzione di un piccolo numero di nuove corazzate intese più come una dimostrazione di capacità industriale e di equilibrio di potenza⁽²⁴⁾ che come mezzi decisivi in un conflitto sul mare, affidando soprattutto ai sommergibili il ruolo di interdizione al libero uso del mare da parte degli avversari. La politica navale trascinava logicamente nella dottrina d'impiego, che si mantenne però, a nostro parere, molto tradizionale, con la ricerca di scontri fra gruppi di pari valenza, e con una certa sopravvalutazione delle siluranti di superficie in "mischie" del tipo di quelle avvenute durante la prima guerra mondiale. Ai sommergibili veniva affidato il compito di interdire i

(23) U. Degli Uberti, *op. cit.*, p. 204 sg. Per il confronto delle caratteristiche fra i battelli italiani e quelli francesi si rimanda al saggio di A. Turrini intitolato "Evoluzione della componente subacquea francese tra le due guerre mondiali, comparata con l'analoga evoluzione della componente subacquea italiana", *Bollettino d'Archivio dell'U.S.M.M.*, dic. 2004, da cui si evince una migliore qualità tecnica dei nostri sommergibili.

(24) Vedi P.P. Ramoino, "Le '35.000' ...", cit.

movimenti avversari con la loro dislocazione in sbarramenti mobili di più unità.⁽²⁵⁾

I veri termini del problema strategico

Nel periodo che va dalla firma del trattato di Washington alla convocazione della conferenza di Londra, a prescindere dalle considerazioni di politica interna, economica ed estera appena fatte, il problema militare per le due nazioni latine si presentava nel seguente modo:

- la Francia vedeva in una futura alleanza fra Italia e Germania una minaccia marittima reale ai suoi traffici e alle comunicazioni con i suoi territori oltremare sia in Atlantico, da parte tedesca, sia in Mediterraneo, da parte italiana;
- l'Italia chiusa nel *Mare Nostrum* temeva un blocco francese alle sue comunicazioni marittime, indispensabili alla sopravvivenza nazionale.

Pertanto, mentre per i francesi il mantenimento della "parità navale" era una condizione di vulnerabilità per l'impossibilità di concentrare tutte le loro forze navali in Mediterraneo, per l'Italia tale situazione era l'unica che garantiva anche in caso di conflitto una certa possibilità di mantenere le proprie linee di comunicazione con l'Atlantico e l'Oceano Indiano.

L'accordo anglo-tedesco sulle Marine, firmato a Londra nel 1935, peggiorò per la Francia la situazione in quanto permetteva alla Germania di uscire dai legami imposti a Versailles e di dotarsi di una Marina non più costiera, ma oceanica. La Marine Nationale era in questa situazione costretta a suddividere le sue forze rimanendo in condizioni di inferiorità nel Mediterraneo a meno della stipulazione di un apposito trattato fra le nazioni bagnate da questo mare con cui impedire qualsiasi timore di conflitto. Il trattato in questione, pur ripetutamente proposto, non venne mai portato in discussione, soprattutto per lo scarso interesse dimostrato dalla Gran Bretagna, la cui partecipazione era indispensabile perché si arrivasse a un giusto equilibrio di forze.

Solo dopo la nostra impresa etiopica e la successiva guerra di Spagna la nazione britannica comprese l'utilità di una cooperazione navale con i francesi, ma oramai l'Italia stava procedendo nella strada dell'alleanza con la Germania,

(25) G. Po, *La guerra sui mari*, Zanichelli, Bologna, 1940.

la situazione internazionale era completamente mutata e un confronto non più diplomatico ma militare era alle porte.

Le disposizioni per il conflitto

La dislocazione delle Forze navali francesi al giugno 1940 ci può però far comprendere meglio di altre considerazioni come il pericolo italiano fosse sentito a Parigi. Nello schema seguente è mostrata la suddivisione delle forze.

DISLOCAZIONE DELLE FORZE FRANCESI - GIUGNO 1940^(*)

BASE	COMANDI	UNITÀ	BACINO
Tolone	3 ^a squadra incr.	<i>Colbert, Foch, Dupleix, Algérie</i> ; 12 cacciatorp., 2 torp., 10 smg.	Mediterr.
Orano/Mers el Kebir	Force de Raid	<i>Bretagne, Provence, Dunkerque, Strasbourg, Commandant Teste, Gloire, Montcalm, Georges Leygues</i> ; 8 cacciatorp., 6 torp., 6 smg.	Mediterr.
Algeri		<i>La Galissonière, Jean de Vienne, Marseillaise</i>	Mediterr.
Biserta		6 torp., 19 smg.	Mediterr.
Beirut		3 torp., 5 smg.	Mediterr.
Alessandria	Force X	<i>Lorraine, Duquesne, Tourville, Suffren, Duguay Trouin</i> ; 1 smg.	Mediterr.
Casablanca		<i>Jean Bart, Primauguet</i> ; 1 cacciatorp., 8 torp., 16 smg.	Atlantico
Dakar		<i>Richelieu</i> ; 1 cacciatorp., 2 smg.	Atlantico
Antille		<i>Bearn, Jeanne d'Arc, Emile Bertin</i>	Atlantico
Saigon/ Noumea		<i>La Motte Picquet</i>	Pacifico
Porti della Gran Bretagna		<i>Paris, Courbet</i> ; alcuni cacciatorpediniere e alcune torpediniere, 6 smg.	

(*) Fonte: V. Vascotto, *La Marina francese nella 2^a Guerra Mondiale*, Suppl. *Rivista Marittima*, feb. 2005.

Come vediamo, lo sforzo principale della Marine Nationale era rivolto al dominio del Mediterraneo Occidentale, senza però trascurare il settore orientale di questo mare con una valida collaborazione con la Mediterranean Fleet basata ad Alessandria. La situazione sopra presentata è comunque già fortemente condizionata dagli attacchi tedeschi al territorio metropolitano francese, come mostrano le dislocazioni delle nuove corazzate in allestimento opportunamente trasferite nei porti africani dell'Atlantico e delle unità di Brest spostate nei porti britannici. Chiaramente la minaccia navale italiana, pur avendo ottenuto i francesi l'auspicata alleanza navale con la Gran Bretagna, era considerata prioritaria e la concentrazione delle migliori unità francesi era quindi effettuata nei porti nordafricani ben posizionati per attacchi o contrattacchi alle nostre forze, ma abbastanza distanti per evitare nostre azioni improvvise o attacchi aerei. A Tolone veniva lasciata una forza sufficiente a fare incursioni contro la costa ligure, ma non tale da concentrare su di sé improvvise azioni in massa della Regia Aeronautica o della ancor più temibile Luftwaffe.

Dobbiamo invece considerare come alla vigilia dell'entrata in guerra il nostro stato maggiore fosse logicamente assai più preoccupato della presenza in Mediterraneo della Royal Navy che della Marina francese, come indica il seguente specchio.⁽²⁶⁾

DISLOCAZIONE FORZE NAVALI ITALIANE - GIUGNO 1940

- 1^a Squadra Navale (Taranto):
 - o 5^a Divisione: *Cesare, Cavour*
 - o 9^a Divisione: *Littorio, Veneto*
 - o 1^a Divisione: *Zara, Gorizia, Fiume*
 - o 4^a Divisione: *Da Barbiano, Da Giussano, Cadorna, Diaz*
 - o 8^a Divisione: *Duca degli Abruzzi, Garibaldi*
 - o sei squadriglie cacciatorpediniere con 24 unità
- 2^a Squadra Navale
 - Napoli: 7^a Divisione: *Eugenio, Aosta, Attendolo, Montecuccoli*, 4 cacciatorp.

(26) I dati sono stati ricavati dai volumi IV e XXI della collana La Marina italiana nella 2^a Guerra Mondiale, Roma, U.S.M.M., 1959-1972.

Messina: 3^a Divisione: *Trento, Trieste, Bolzano*, più *Pola* (comando 2^a Squadra Navale), 8 cacciatorp.

Palermo: 2^a Divisione: *Bande Nere, Colleoni*, 4 cacciatorpediniere

- Sommergibili:

La Spezia: 1^o Gruppo: 27 battelli

Napoli: 2^o Gruppo: 9 battelli

Messina 3^o Gruppo: 18 battelli

Taranto 4^o Gruppo: 24 battelli

Cagliari 7^o Gruppo: 8 battelli

Si evince che alla minaccia francese in Mediterraneo Occidentale, oltre alle torpediniere e ai MAS non indicati nello schema e dislocati in buon numero in tutte le basi nazionali, si opponessero solo gli incrociatori della 2^a Squadra Navale basati fra Napoli e i porti siciliani, mentre il grosso della flotta rimaneva concentrato a Taranto in chiara funzione antibritannica. Era oramai la *Fleet* dell'ammiraglio Cunningham la vera “minaccia”.

Conclusioni

La “minaccia” francese rappresentò per la nostra Marina un importante fattore di pianificazione strategica, e in qualche caso ne influenzò le scelte nel campo della “strategia dei mezzi”. Nella realtà lo splendido risultato diplomatico ottenuto nella conferenza di Washington del 1922 con l'accettazione della “parità” con la Francia aveva di fatto disinnescato questa minaccia, mentre il ruolo mediterraneo della Gran Bretagna, interessata a mantenere il Mare Nostrum in tranquillità, serviva a stabilizzare qualsiasi situazione di crisi.

Se consideriamo la politica estera dell'Europa tra gli anni '20 e '30 è lo “spirito di Locarno” prima e poi quello di Stresa che formano la spina dorsale delle relazioni internazionali e quindi anche dei rapporti tra Francia e Italia. L'interesse delle due nazioni latine era quello di mantenere il più a lungo possibile i risultati ottenuti a Versailles nei confronti della Germania, e in questo campo i problemi marittimi non erano quelli prioritari.

La minaccia navale francese quindi fu in realtà solo un modo di interpretare da parte nostra l'insoddisfazione di Parigi, più politica che militare, di essere stata equiparata nel campo navale agli italiani. Nella realtà si stabilì fra i due stati una costante imitazione nelle realizzazioni delle unità permesse dalle conferenze navali del tempo, con una parità di fatto che conveniva a tutti sia

dal punto di vista economico, vivendo l'Europa post-bellica una lunga crisi finanziaria, sia dal punto di vista dell'equilibrio militare, che garantiva da eventuali "colpi di testa".

In particolare la "vacanza navale" decennale in cui non si impostarono navi da battaglia fu apprezzata da ambedue le nazioni e consentì bilanci navali sopportabili dalla situazione finanziaria sia di Parigi sia di Roma. Inoltre la perplessità sul ruolo militare delle corazzate fu così opportunamente discussa senza la necessità di impostare per forza unità di questo tipo. In questo campo possiamo vedere come negli anni '20 la "minaccia" francese fosse interpretata da noi in modo molto pragmatico, al punto da radiare la nostra più vecchia unità, la *Dante Alighieri*, nel 1928 valutando che quattro navi da battaglia erano più che sufficienti per le nostre necessità anche se i francesi ne avevano allora in servizio sei.

Nel campo degli incrociatori l'equilibrio fu mantenuto in modo quasi perfetto, ma con la certezza di una nostra reale superiorità numerica nel Mediterraneo in quanto i francesi non potendo del tutto abbandonare l'Atlantico e le Colonie oltremare non avrebbero potuto schierare tutte le loro unità di questo tipo a Tolone e Biserta.

L'idea innovativa francese di costruire numerosi caccia di grandi dimensioni portò solo per qualche anno a una certa inferiorità italiana nelle flottiglie di unità sottili, ma vi rimediammo rapidamente con l'entrata in servizio dei dodici "Navigatori" fra il 1927 e il 1931; le rimanenti classi di caccia e torpediniere costruite dalle due Marine si equivalsero in caratteristiche e in numeri.

Lo stesso avvenne per l'arma subacquea, su cui ambedue le nazioni fecero molto affidamento dotandosi di una flotta di battelli numerosa abbastanza omogenea pur se di caratteristiche non troppo brillanti.

Per quanto riguarda le unità ausiliarie e coloniali, la Marina francese logicamente ne aveva in numero superiore alle nostre, in relazione alla necessità di fornire ai comandi oltremare un buon supporto logistico e una capacità di presenza stabilizzante.

Alla vigilia della conferenza navale di Londra del 1930, che rimane a nostro parere il momento centrale del confronto navale tra Francia e Italia, questa simmetria marittima fra le due Marine è ben indicata dallo schema seguente, da cui si evince la tradizionale supremazia britannica nel Mediterraneo.

FORZE NAVALI 1929^(*)

FRANCIA

- 1^a Squadra (Atlantico): 2 Divisioni “de ligne”, 6 corazzate; 2 Divisioni leggere, 2 incrociatori, 3 caccia pesanti;
1 portaerei; Flottiglia cacciatorp., 24 caccia; Squadr. somm., 9 sommergibili
- 2^a Squadra (Mediterraneo): 2 Divisioni leggere, 3 incrociatori, 2 caccia pesanti; Flott. cacciatorp., 18 caccia; Squadr. sommergibili, 6 sommergibili
- 3^a Squadra (scuole) (Mediterraneo): 1 Divisione “de ligne”, 3 corazzate anticate

GRAN BRETAGNA

Flotta del Mediterraneo: Squadra da battaglia, 8 corazzate, Squadra Incrociatori, 9 incrociatori;
2 portaerei, Flottiglie, 1 incrociatore, 36 cacciatorp., 7 sommergibili

ITALIA

- 1^a Squadra (La Spezia): Divisione Esploratori, 4 unità; Divisione Siluranti, 2 esploratori, 17 cacciatorpediniere;
Divisione Sommergibili, 26 battelli
- 2^a Squadra (Taranto): Divisione Corazzate, *Doria*, *Duilio*; Divisione Siluranti, 3 esploratori, 18 cacciatorpediniere
Divisione Speciale (Brindisi): 1 esploratore, 9 cacciatorpediniere

Gli Almanacchi navali degli anni '20 e '30 ci presentano quindi due Marine molto simili, che pensavano quasi nello stesso modo nel campo della strategia generale e che sentivano profondamente la necessità di sostenere le proprie industrie navali cercando di imporre i propri prodotti all'estero. In questo clima l'idea di una “minaccia” reciproca ci appare quindi solo una soluzione politica per ottenere dall'opinione pubblica il supporto necessario a un razionale, ma non troppo dispendioso, sviluppo delle proprie Forze navali.

L'ammiraglio Castex già nel 1927 parlando delle idee strategiche delle varie potenze marittime diceva che “l'ecole italienne, comme l'ecole française, a

(*) Fonte: *Flottes de Combat*, 1929.

continué, avec les mêmes tendances générales, la doctrine de Mahan et de Colomb, en l'adaptant naturellement à la position particulière de son pays".⁽²⁷⁾

Da idee analoghe non potevano che derivare analoghi strumenti navali.⁽²⁸⁾

(27) R. Castex, *Théories stratégiques*, Parigi, Economica/Institut de stratégie comparée, 1997.

(28) NOTA BIBLIOGRAFICA: Il presente saggio è stato redatto essenzialmente attraverso lo studio degli Almanacchi navali del periodo fra il 1920 e il 1940, e in special modo del *Flottes de combat*, del *Jane's Fighting Ships* e dell'*Almanacco Navale Italiano*, quest'ultimo edito annualmente dal Ministero della Marina solo dal 1937 al 1943. Molte idee sono venute allo scrivente dalla rilettura dei numeri di *Rivista Marittima*, di *Revue Maritime* e dell'*USNI Proceeding* degli anni in questione, in particolare dall'analisi delle rubriche sugli avvenimenti politici del momento. Ulteriori riferimenti bibliografici sono indicati nelle note a piè pagina.