

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

**1913-2013**  
**CENTENARIO DELL'UFFICIO STORICO**  
**DELLA MARINA MILITARE**

**GIORNATA DI STUDI**  
**ROMA, 25 SETTEMBRE 2013**



DICEMBRE 2013



UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

1913-2013 CENTENARIO  
DELL'UFFICIO STORICO  
DELLA MARINA MILITARE

GIORNATA DI STUDI  
ROMA, 25 SETTEMBRE 2013



DICEMBRE 2013

1913-2013  
CENTENARIO DELL'UFFICIO STORICO  
DELLA MARINA MILITARE

ATTI DELLA GIORNATA DI STUDI  
Roma, 25 settembre 2013

BOLLETTINO D'ARCHIVIO DELL'UFFICIO STORICO  
DELLA MARINA MILITARE  
SUPPLEMENTO DICEMBRE 2013

*Direttore responsabile:* capitano di vascello Francesco Loriga

*Direttore editoriale:* capitano di fregata Leonardo Merlini

*Redazione:* dott.ssa Marina Pagano

*In copertina:* Anni Trenta. Equipaggio del regio esploratore *Leone* a prora.  
(Foto archivio USMM)

## SOMMARIO

- 7 L'Ufficio Storico della Marina Militare  
*Francesco Loriga*
- 11 L'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare  
*Ersilia Graziani*
- 25 Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo  
*Innocente Rutigliano*
- 91 I Musei Navali  
*Giovanni Messina*
- 99 La cultura nella Marina Militare. Il ruolo delle biblioteche.  
I libri cambiano la vita delle istituzioni  
*Roberto Domini*
- 133 I rapporti fra Esercito e Marina dal Risorgimento al 1943  
*Antonino Zarcone*
- 151 Breve storia dei rapporti fra la Regia Marina e la Regia Aeronautica.  
Il problema aeronavale tra le due guerre mondiali  
*Enrico Errico*
- 169 Storia dei rapporti fra Carabinieri e Marina  
*Vincenzo Pezzolet*
- 175 Storia dei rapporti fra Guardia di Finanza e Marina Militare  
*Maurizio Pagnozzi*
- 207 Storia dei rapporti fra la Polizia di Stato e la Marina Militare  
*Raffaele Camposano*



---

## L'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

---

FRANCESCO LORIGA

*Memoria e tradizione.* In una parola: l'IDENTITÀ della Forza Armata.

È questo, in estrema sintesi, il ruolo dell'Ufficio Storico, che rappresenta il custode istituzionale delle suddette memoria e tradizione.

L'Ufficio Storico fu istituito alle dirette dipendenze del Capo di Stato Maggiore con il Regio Decreto 29 agosto 1913, n. 1123, presso l'Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina, con il compito di effettuare “studi di carattere storico che comunque interessino la Marina Militare”. Esso fu preceduto da una fase sperimentale in cui l'Ufficio, temporaneamente costituito nell'agosto del 1912, si era occupato del recupero e del riordino della documentazione sulla guerra italo-turca. I soddisfacenti risultati raggiunti in un anno di attività indussero il contrammiraglio Enrico Millo, all'epoca Ministro della Marina, a proporre per il nuovo ufficio un carattere di stabilità. Prima della sua istituzione la raccolta dei documenti di interesse storico era curata dalla Biblioteca centrale del Ministero.

Va inoltre ricordato che nel 1897 vi era già stata una proposta per l'istituzione di un Ufficio Storico della Marina, ma all'epoca non se ne fece nulla a causa di esigenze più pressanti. Conclusasi la guerra con la Turchia, comunque, la raccolta e la conservazione dei documenti attestanti l'impegno della Marina in quel conflitto imposero come necessaria la costituzione di un ufficio *ad hoc*. Al compito di effettuare “studi di carattere storico che comunque interessino la Marina Militare” si aggiunsero ben presto quelli conservativi, con la costituzione di un archivio attraverso la raccolta dei documenti riguardanti l'opera compiuta dalla Marina dalla costituzione del Re-

gno in poi, senza tuttavia dimenticare quelli delle Marine preunitarie.

La raccolta e la conservazione documentaria, fotografica e di cimeli è stata, e continua ad essere, certamente l'attività più importante e delicata dell'Ufficio, ma non la sola, perché essa è stata sempre strettamente connessa all'attività editoriale e alle attività promozionali, che si sono variamente declinate nel corso del tempo.

Durante la prima guerra mondiale, dal 1917 al 1919, l'Ufficio Storico cessò di funzionare a causa della destinazione ad altri incarichi del proprio personale, ancorché non fosse comunque ordinativamente soppresso. Esso riprese le proprie attività nel 1919, a conflitto terminato.

Con il Nuovo Ordinamento del Capo di Stato Maggiore della Marina, emanato il 31 gennaio 1928, l'Ufficio Storico risultò inserito tra gli "uffici annessi" e, pertanto, continuò la dipendenza diretta dal vertice della Forza Armata.

Altra tappa importante dal punto di vista cronologico fu il 1° luglio 1933, quando furono unificate la direzione dell'Ufficio Storico e quella della *Rivista Marittima*, situazione che rimase inalterata fino al 1° luglio 1963, quando gli incarichi furono di nuovo separati, come del resto attualmente.

Alla vigilia dell'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale venne istituito, con deliberazione del sottocapo di Stato Maggiore della Marina e da questi direttamente dipendente, il Centro di Documentazione Storica per le operazioni navali, inserito quale Sezione dell'Ufficio Storico, la cui direzione dipese dal capo dell'Ufficio Storico.

Il 17 ottobre 1943 una delibera del Commissario Ministeriale per la Marina dispose per l'Ufficio Storico, il Centro di Documentazione Storica e la *Rivista Marittima* la diretta dipendenza dal Gabinetto del Ministero della Marina.

Il Centro di Documentazione Storica fu soppresso il 1° giugno 1947 e le sue competenze passarono all'Ufficio Storico, che con la stessa data riprese a funzionare regolarmente alle dirette dipendenze del sottocapo di Stato Maggiore della Marina.

Dal 1956 l'Ufficio Storico ripassò alle dirette dipendenze del Capo di Stato Maggiore e vi rimase fino al 31 maggio 1998 quando, a seguito di una profonda revisione organizzativa, esso passò nell'ambito dello Stato Maggiore alla dipendenza organica dell'Ufficio Affari Generali e Relazioni Esterne, di cui divenne il 1° Ufficio.

Tale riorganizzazione, sperimentale fino al 31 dicembre 1999, divenne definitiva il 1° gennaio 2000.

A questo proposito va evidenziato come il progetto di non far più di-

pendere direttamente l'Ufficio Storico dal Capo di Stato Maggiore risalga al 1981, quando se ne ipotizzò il transito all'Ufficio Documentazione e Attività Promozionali. Al tempo, l'allora capo Ufficio Storico, l'ammiraglio di squadra Massimiliano Marandino, si oppose nettamente a tale ipotesi, ottenendone la revoca.



---

## L'ARCHIVIO DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

---

ERSILIA GRAZIANI

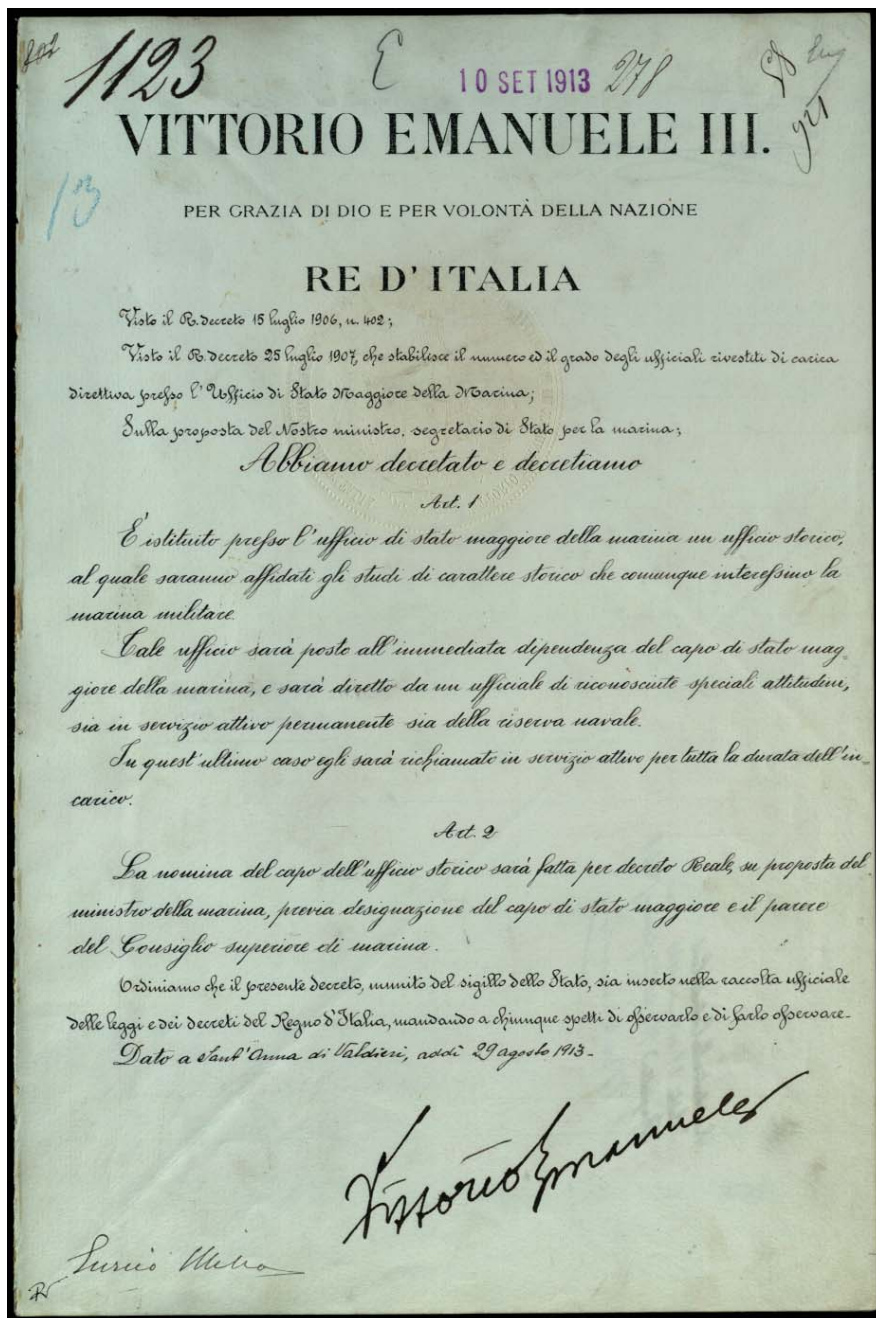
Cento anni sono trascorsi dal 29 agosto 1913, quando fu istituito con regio decreto n. 1123 l'Ufficio Storico della R. Marina con il compito di effettuare “studi di carattere storico che comunque interessino la Marina militare”.

Benché il decreto istitutivo assegnasse esclusivamente all'Ufficio il carattere di istituto di alti studi militari, le competenze della conservazione e della sintesi dei documenti, con l'intento di illustrare l'opera della Marina in guerra e in pace, tanto nelle azioni militari, quanto “sulla via di progressivo sviluppo”, al quale essa è destinata, erano previste per il nuovo ufficio nella relazione che il ministro della Marina, il contrammiraglio Enrico Millo,<sup>(1)</sup> scrisse in occasione della presentazione al Re del decreto istitutivo. Dalla medesima fonte veniamo a conoscenza che l'Ufficio Storico aveva iniziato a funzionare in via sperimentale fin dall'agosto 1912 presso l'Ufficio di Stato Maggiore della Marina per provvedere alla raccolta e al riordinamento sistematico dei “documenti riguardanti la guerra libica per poi curare la cronistoria generale di quella campagna per quanto riguarda la Marina”. Altra competenza prevista per l'Ufficio Storico era “l'incarico dello studio degli avvenimenti navali presso le altre nazioni per tutti gli ammaestramenti che se ne possano ricavare nei riguardi della preparazione della guerra marittima”. Il 1° settembre 1912 il cap. corv. Giovanni Roncagli, che era assegnato

---

(1) La relazione del ministro Enrico Millo è conservata nell'Archivio Centrale dello Stato, *Ministero della Marina, Gabinetto, Ufficio leggi e decreti*, b. 13, f. 219.

al 4° Reparto dello Stato Maggiore (Ufficio Informazioni), fu nominato capo del neo costituito Ufficio.



Nella breve relazione che è stata esposta nella mostra che si è tenuta nel Sacrario delle Bandiere nel Complesso del Vittoriano, dal 16 al 29 settembre 2013, curata dalle colleghe Claudia Lazzerini e Maria Rita Precone, vi sono tre elementi degni di interesse:

- l'Ufficio Storico è costituito come ufficio documentazione per le esigenze operative dello Stato Maggiore, e il suo primo capo proviene dai ruoli dell'Ufficio Informazioni;
- viene sottolineata la funzione dell'Ufficio come organo preposto alla salvaguardia e alla tutela del materiale documentario in vista della redazione della cronistoria della guerra italo-turca. Le direttive emanate nel 1913 dal capo di Stato Maggiore, Paolo Thaon di Revel, precisano ancora meglio questa funzione, estendendo la tutela ai documenti della R. Marina prodotti dalla costituzione del Regno e anche a quelli delle Marine preunitarie ma ribadendo, in ogni caso, l'interesse prioritario per la conservazione della documentazione della guerra italo-turca;
- la costituzione dell'Ufficio Storico è strettamente connessa all'esperienza maturata nel corso della campagna navale 1911-1912, cui avevano partecipato gli ammiragli Enrico Millo, Thaon di Revel e il cap. vas. Roncagli che promossero l'istituzione del nuovo Ufficio, proposto fin dal 1897 da un capitano di fregata, secondo la testimonianza riportata dall'ammiraglio di squadra Giuseppe Fioravanzo al I Convegno nazionale di Storia militare, tenuto a Roma nel 1969.


Le operazioni successive previste, consistenti nella raccolta degli archivi depositati presso le Direzioni generali del Ministero e presso gli Enti e Comandi centrali e periferici furono bruscamente interrotte dal primo conflitto mondiale, nel corso del quale l'Ufficio Storico rimase inattivo per due circa anni (1917-1918) per mancanza di personale, destinato ad altri incarichi.

Ricostituito nel 1919 da Thaon di Revel, venne riorganizzato e messo in condizione di raccogliere la documentazione sulla guerra appena conclusa e di riordinarla in modo da poter eseguire una prima redazione di brevi memorie e di rilevazioni statistiche, necessarie ai negoziatori nel corso delle trattative di pace, per poi procedere alla produzione di pubblicazioni storiche.

Nella pagina a fronte: Regio decreto 29 agosto 1913, n. 1123, Istituzione dell'Ufficio Storico della R. Marina. (Archivio Centrale dello Stato. Raccolta ufficiale delle leggi e decreti, r.d. 29 agosto 1913, n. 1123)

4

№. 91. 93

**MINISTERO DELLA MARINA**

**Relazione a S.M.**

**Oggetto**

Istituzione di un ufficio storico  
presso l'Ufficio di stato maggiore  
della marina

Aldienza del ..... 18 .....

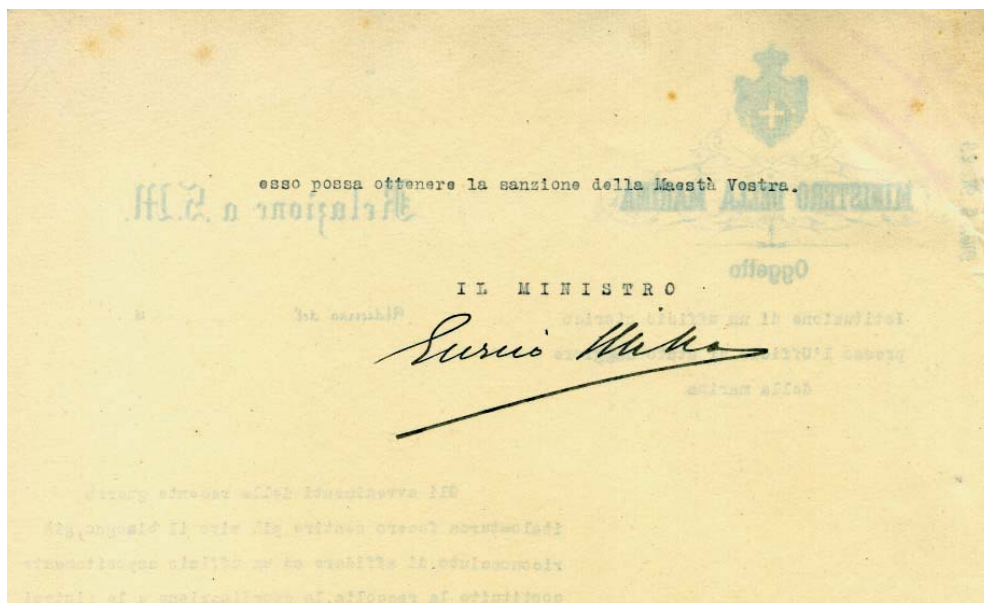
**Determinazioni di S. M.**

Gli avvenimenti della recente guerra italo-turca fecero sentire più vivo il bisogno, già riconosciuto, di affidare ad un ufficio appositamente costituito la raccolta, la coordinazione e la sintesi dei documenti originali atti ad illustrare l'opera compiuta dalla Marina in guerra e in pace, tanto nelle azioni militari quanto sulla via di progressivo sviluppo al quale essa è destinata.

Circa un anno fa venne perciò istituito, provvisoriamente e sperimentalmente, presso l'Ufficio di Stato Maggiore della Marina, un Ufficio storico, il quale ebbe l'incarico per allora di raccogliere e ordinare sistematicamente i documenti riguardanti la guerra libica, e di provvedere alla cronistoria generale di quella campagna per quanto riguarda la marina.

Tale opera, già in parte compiuta, ha dimostrato pienamente l'opportunità di conferire un carattere stabile all'anzidetta istituzione, con l'incarico anche dello studio degli avvenimenti navali presso le altre Nazioni, per tutti quegli ammaestramenti che se ne possano ricavare nei riguardi della preparazione alla guerra marittima.

Ciò stante, ho l'onore di sottoporre alla Augusta firma di V.M. uno schema di decreto che istituisce l'Ufficio Storico presso il Ministero della Marina, nella fiducia che, per le ragioni sovra esposte,



In queste due pagine: Relazione al Re del ministro della R. Marina, Enrico Millo (1913).

Nel 1921 il cap. freg. Guido Po – che tenne la direzione dell'ufficio dal 1° febbraio 1920 fino al 14 ottobre 1944, con interruzione dei periodi di imbarco e di altre destinazioni – già testimoniava importanti acquisizioni documentarie quali l'antico archivio dipartimentale di Genova, il recupero di archivi presso il Ministero della Marina datati dal 1862 al 1877 e i documenti della guerra italo-turca, conservati attualmente nel fondo archivistico denominato *Raccolta di base* (buste 203-281). Cominciano nel primo dopoguerra ad essere compiutamente evidenziati nelle relazioni dei capi dell'Ufficio Storico i problemi che diventeranno poi consueti e ricorrenti:

- limitata assegnazione di personale;
- carenza di locali da adibire a depositi d'archivio;
- concorrenza del lavoro amministrativo con il lavoro di riordinamento dell'archivio, per espletare pratiche di pensioni e ricerche per corrispondenza;
- esigenze della propaganda a partire dal 1923;
- assenza di norme che disciplinassero i versamenti all'archivio dell'Ufficio Storico, tanto più avvertita se commisurata alla capillare ricerca di fonti perseguita presso i comandi ed enti periferici tramite emanazione di circolari e articoli pubblicati sui Fogli d'ordine nonché per ini-



L'ammiraglio di divisione Guido Po.

ziativa personale dei capi ufficio.

Nel 1929, quando l'Ufficio Storico si trasferisce dalla sede del Ministero situata nell'antico convento di Sant'Agostino alla nuova sede sul Lungotevere, sono già individuabili i nuclei documentari più consistenti della *Raccolta di base*, che è il fondo costituito da 3033 buste e che comprende documenti dal 1802 fino al 1939, ordinato cronologicamente e incrementato, tra il 1919 e il

1927, con i documenti provenienti dagli archivi di Pola e di Vienna riprodotti integralmente, tradotti in parte dall'Ufficio Informazioni e studiati comparativamente. Attualmente il fondo è consultabile con l'ausilio di dieci repertori elaborati dall'Ufficio Storico negli anni Sessanta del secolo scorso e ora informatizzati.

Il 2 giugno 1940, per deliberazione del sottocapo di Stato Maggiore, venne istituito il Centro di documentazione storica (C.d.s.), come sezione dell'Ufficio Storico, con "il compito di predisporre ed indirizzare, secondo le direttive del sottocapo di Stato Maggiore, i servizi per la raccolta della documentazione sulle operazioni navali". Sulla base delle esperienze maturate nel corso del primo conflitto mondiale, si decise che il materiale finalizzato alla stampa e alla propaganda (fotografie, riprese cinematografiche schizzi delle operazioni) venisse dal C.d.s. versato all'Ufficio Stampa del Gabinetto, che ne curava la distribuzione e la diffusione, mentre la restante documentazione che non poteva essere archiviata se non al termine del conflitto –

perché costituiva ancora fonte di studio presso i Comandi e gli Enti operanti – sarebbe stata versata successivamente all'Ufficio Storico e utilizzata per le pubblicazioni.

Il C.d.s. era articolato in quattro sezioni (fotografica, cinematografica, artistico-cartografica, documentaria). Nel corso del secondo conflitto mondiale, l'Ufficio Storico ebbe un'attività limitatissima ma riuscì tuttavia a tutelare da rischi di manomissione e dispersione i propri archivi conservati dal 1939 nella sede distaccata di Sant'Andrea delle Fratte. Quando il 1° giugno 1947 il C.d.s. venne soppresso, le sue competenze passarono all'Ufficio Storico, che nella stessa data riprese a funzionare, secondo quanto previsto dal nuovo ordinamento dello Stato Maggiore Marina (circolare del Segretariato generale- Coordinamento Marina del 29 maggio 1947).

Al C.d.s. spettò quindi il compito di preservare la memoria documentaria della Marina nel corso del secondo conflitto mondiale, e con questo intendimento furono subito approntate importanti raccolte documentarie concernenti:

- I dati cronologici dell'attività di ogni unità navale singola e complessa.

I Comandi erano tenuti ad inviare mensilmente al C.d.s. il diario dove erano specificati gli avvenimenti salienti in cui l'unità si fosse trovata coinvolta, le navigazioni compiute, le miglia percorse e ogni altra notizia relativa all'attività bellica. I diari raccolti furono 15 120 e permisero la redazione delle statistiche più importanti.

- Le relazioni cronologiche degli avvenimenti interessanti ogni Comando di Marina a terra.

Furono ricevute, fino all'armistizio, 2043 relazioni che costituiscono materiale prezioso in quanto gli archivi di molti Comandi, negli eventi successivi all'8 settembre 1943, erano andati dispersi o distrutti.

- Accanto a documenti ufficiali vennero richiesti anche cimeli, fotografie non ufficiali e notizie apparentemente secondarie non comprese nei rapporti ufficiali.

Completarono tali raccolte numerosi elenchi necessari alla rapida elaborazione di notizie statistiche (navi militari e mercantili perdute, danneggiate, naviglio di nuova costruzione; personale deceduto, costretto in prigionia, decorato, ecc.).

Furono anche costituite raccolte di estratti e ritagli stampa nazionale ed

estera, di comunicazioni radio riguardanti la guerra marittima e aeronavale, le operazioni terrestri ed aeree e le più rilevanti questioni di politica estera e interna attinenti al conflitto.

A Roma, dopo l'armistizio e durante la cobelligeranza, l'Ufficio Storico riuscì a salvaguardare da dispersioni e da manomissioni tutta la documentazione antecedente al secondo conflitto mondiale in sedi decentrate, mentre quella prodotta durante il conflitto venne protetta nella sede del Ministero, tramite opportune azioni di *intelligence* per vanificare le richieste e le ricerche degli ufficiali tedeschi. Più critica invece la situazione della documentazione nelle sedi decentrate. Andarono perduti o dispersi archivi di località occupate e soprattutto la documentazione di Supermarina, che era rimasta nella sede protetta di S. Rosa, occupata prima dai tedeschi e poi dagli americani. Quando fu possibile riprendere possesso della località molti documenti di interesse risultavano smarriti, tra cui il Diario di Supermarina, compilato giorno per giorno e rilegato in volumi di 15 giorni ciascuno, contenenti il resoconto particolareggiato degli avvenimenti riflettenti l'attività di tutta la Marina. Il Diario, nella sua redazione definitiva fino al luglio 1943, risultò disperso dal dicembre 1942 in poi.

Nel secondo dopoguerra l'Ufficio Storico si assunse il compito di ricostruire la parte del Diario perduta, prolungandola fino all'8 settembre 1943. Nel 1950 venne ultimata la ricostruzione, a conclusione di un lungo lavoro che aveva comportato l'esame comparativo di migliaia di telegrammi, registrazioni, messaggi, rapporti e promemoria che erano stati a loro volta ricercati e schedati.

Ricercare, schedare e riordinare quanto più materiale documentario possibile fu l'impegno prioritario dell'Ufficio Storico dopo il secondo conflitto mondiale. Non fu possibile fronteggiare tutte le lacune documentarie, che si cercò di colmare sia richiedendo le testimonianze degli ufficiali che avevano avuto incarichi di comando nel corso degli avvenimenti dei quali mancava la documentazione sia ricorrendo alle deposizioni dei prigionieri. Vennero anche attivati i contatti con gli Uffici Storici dell'Esercito e dell'Aeronautica e con gli analoghi Uffici delle Marine che avevano operato nei mari nei quali aveva combattuto la Marina italiana, innanzitutto con quello dell'Ammiragliato britannico e con gli Uffici storici francese e statunitense, e questa rete di relazioni consentì la ricostruzione documentata, ad uso interno, degli scontri avvenuti negli anni 1940-1943.

Dalla fine degli anni Quaranta e nel corso degli anni Cinquanta e Ses-

L'ammiraglio di squadra Giuseppe Fioravanzo.

santa l'impegno dell'Ufficio Storico fu indirizzato ad assicurare i versamenti del materiale documentario ma anche al riordinamento del copioso materiale pervenuto, sotto l'urgenza di dover provvedere alla pubblicazione dei volumi della serie *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, progettata dall'ammiraglio Fioravanzo, che, collocato in ausiliaria il 1° maggio 1950 e richiamato in temporaneo servizio attivo dal 1° agosto 1950 e fino al 30 giugno 1960, fu capo dell'Ufficio Storico.



Le scelte effettuate in questo periodo hanno plasmato l'attuale assetto dell'archivio. Non è un caso che in una relazione dell'inizio del 1949 il materiale documentario dell'Ufficio fosse distinto in due sezioni:

1. Documenti di carattere generale (pubblicazioni, monografie, stampa periodica, archivi delle unità navali, conservati in contenitori intestati ad ogni singola unità dove confluivano documenti di provenienza diversa riguardanti l'attività dell'unità medesima).
2. Documenti ordinati cronologicamente e distribuiti in tre gruppi:
  - a) periodo antecedente al 10 giugno 1940, rappresentato dalla *Raccolta di base*;
  - b) dal giugno 1940 all'8 settembre 1943, comprendente numerosi fondi che contenevano documenti di provenienza diversa, raggruppati per soggetto o in ordine cronologico; in pratica, fondi miscelanei che avrebbero posto successivamente problemi di riordinamento;

c) documenti dal 9 settembre 1943 fino agli anni del dopoguerra, che si articolano in due fondi miscelanei denominati rispettivamente: *Postbellico dopo l'8 settembre 1943* e *Dopo l'8 maggio 1945*.

Un secondo importante evento per l'archivio è datato in questo periodo. Nel marzo 1957 venne pubblicata la circolare interna S.G. 35/NVD "Norme centrali per la conservazione, la retrocessione e la distruzione delle pratiche "classificate" e dei documenti - Selezione e conservazione dei documenti di interesse storico" con l'intendimento di predisporre un *corpus* organico di norme per la conservazione e il versamento all'Ufficio Storico delle pratiche "non classificate" delle Autorità centrali, degli Enti a terra, dei Comandi e degli Addetti navali, superando in tal modo la prassi fino ad allora seguita basata sull'iniziativa personale dei capi ufficio o su circolari predisposte nei momenti di emergenza.

La tardiva emanazione di tali norme fece sì che la documentazione conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Storico si arrestasse, in larga parte, al secondo conflitto mondiale con carenze documentarie per gli anni 1948-1954 in quanto i vari Enti e Comandi, in assenza di idonee e praticabili disposizioni per la conservazione dei documenti, avevano provveduto alla distruzione di cospicuo materiale documentario.

Nel 1974 si avvertì, pertanto, la necessità di aggiornare le precedenti disposizioni e venne emanata la pubblicazione SMM 70/UEU "Norme per la selezione e la conservazione di documenti, pratiche e pubblicazioni, con particolare riferimento alla documentazione di interesse storico", con cui veniva regolata la selezione dei documenti di interesse storico e il successivo versamento all'archivio dell'Ufficio storico con lo scopo di instaurare un flusso continuo di documentazione e colmare le lacune documentarie fino ad allora riscontrabili. Aggiornata nel corso degli anni, essa disciplina tuttora i versamenti all'archivio dell'Ufficio Storico.

Sul sito dell'Ufficio Storico della Marina Militare risulta che attualmente la conservazione dei documenti è regolata dal *Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa* (d.p.r. 28 dicembre 2000 n. 445)<sup>(2)</sup> che, in effetti, ha rappresentato una delle tappe fondamentali della democratizzazione della Pubblica Amministra-

---

(2) Cfr. il sito : <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/ufficiostorico/Pagine/default.aspx>

zione, in quanto ha disciplinato e coordinato la normativa preesistente<sup>(3)</sup> e ha introdotto numerose novità nel quadro legislativo di riferimento, armonizzando il contenuto fortemente innovativo delle norme in materia di redazione e gestione dei documenti informatici con quelle riguardanti la documentazione archivistica tradizionale. Il decreto ha rappresentato la fase di transizione dai documenti cartacei a quelli informatici, verso il nuovo regime delle certezze pubbliche, fondato in prevalenza su strumenti informatici e telematici. Le disposizioni in materia di protocollo e archivio, contenute negli articoli dal 51 al 69 del d.p.r. 445/2000 sono rimaste in vigore anche dopo l'emanazione del Codice dell'amministrazione digitale (decreto legislativo n. 235/2010), che pure è intervenuto pesantemente sul testo, abrogando tutte le disposizioni riferite alla documentazione in formato digitale e disciplinandone *ex novo* i caratteri e le norme.<sup>(4)</sup> Il testo unico 445/2000 prevedeva disposizioni sulla gestione informatica dei documenti sia su supporto cartaceo sia elettronico, sull'accesso ai documenti e alle informazioni del sistema, sulla tenuta e conservazione del sistema di gestione dei documenti, sul sistema di gestione dei flussi documentali e sugli archivi. Negli ultimi articoli il testo unico si occupava del trasferimento dei documenti all'archivio di deposito (art. 67), dell'elaborazione e aggiornamento dei piani di classificazione (art. 68) e degli archivi storici (art. 69). In esso veniva ribadito il concetto dell'inscindibilità tra protocollo ed archivio nel senso che il protocollo veniva considerato strumento essenziale per la corretta formazione e il regolare ordinamento dell'archivio.<sup>(5)</sup>

La cronica carenza di personale, insieme alla circostanza che nel 1989 si sarebbero aperti i termini stabiliti dalla legge per la libera consultazione dei documenti relativi alla guerra di Spagna, portò l'Ufficio Storico della Marina militare a promuovere nel 1987 il riordinamento generale dell'archivio in collaborazione con l'Amministrazione degli Archivi di Stato, rappresentata da Enrica Ormani, Ispettore generale presso l'Ufficio centrale per i Beni archivistici, che progettò l'intervento e ne predispose gli strumenti. Venne

---

(3) Il riferimento è alla normativa della l. 15/68, Norme sulla documentazione amministrativa e sulla legalizzazione e autenticazione di firme, con gli interventi di modifica e integrazione effettuati negli ultimi anni in modo da facilitarne la consultazione.

(4) Vedi on line: [www.archivioistatocagliari.it/doc/pastura.pdf](http://www.archivioistatocagliari.it/doc/pastura.pdf)

(5) A. Mazzei, "Il lavoro dell'intelligence e la questione degli archivi", *Gnosis on line. Rivista italiana di intelligence*, n. 28, gennaio-aprile 2004 nel sito: <http://gnosis.aisi.gov.it/>

costituito un gruppo di lavoro formato da archivisti liberi professionisti cui spettò la redazione di inventari dei fondi riferiti al secondo conflitto mondiale e al dopoguerra, che erano privi di strumenti di consultazione o erano forniti dei soli elenchi di versamento. Nell'ambito del progetto rientrava anche la pubblicazione trimestrale del *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, il cui primo numero uscì nel settembre 1987. Il lavoro di riordinamento e di ricostituzione dei fondi archivistici è ancora in corso ed è stato molto complesso per la natura miscelanea dei fondi, che ne ha sconvolto irrimediabilmente la struttura originaria. Per quanto concerne il secondo conflitto mondiale sono state finora identificate, riordinate e inventariate le serie più importanti dell'archivio di Supermarina, l'Alto Comando della Marina durante il secondo conflitto mondiale, gli archivi dello Stato Maggiore e di altri Enti e Comandi operanti prima e dopo il secondo conflitto mondiale.

I numeri del *Bollettino* dall'anno 2011 sono consultabili on line sul sito internet:

[http://www.marina.difesa.it/documentazione/editoria/bollettino/Pagine/numeri\\_bollettino.aspx](http://www.marina.difesa.it/documentazione/editoria/bollettino/Pagine/numeri_bollettino.aspx)

Allo stato attuale, il gruppo delle archiviste ha riordinato e pubblicato sul *Bollettino*, dal 1987 fino ad oggi, gli inventari di 55 fondi archivistici, che insieme alla *Guida dei fondi conservati presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare* hanno senza dubbio contribuito alla conoscenza dell'archivio. Con il procedere delle operazioni di riordinamento dell'archivio si è ravvisata l'opportunità di schedare anche l'archivio prodotto dall'Ufficio Storico nel corso della sua esistenza, il cui inventario è stato pubblicato nel 2007 dalla sottoscritta e da Maria Rosaria Mainini.<sup>(6)</sup> Alla situazione attuale, l'archivio dell'Ufficio Storico ha un ragguardevole patrimonio documentario, in costante incremento, che si avvale anche dell'archivio fotografico, che comprende numerosissime fotografie in analogico, ora progressivamente convertite in formato digitale.

Nel 1976 ha avuto inizio la sistematica schedatura dei documenti versati di recente all'Ufficio Storico da Enti e Comandi, incominciando a costituire quello che è oggi noto come "Archivio contemporaneo" e che è attualmente consultabile tramite un database Access, dove sono confluiti tutti i

---

(6) Stato Maggiore della Marina, Ufficio Storico, *Atti dell'Ufficio Storico della Marina Militare, 1913-1990. Inventario*, a cura di E. Graziani e M.R. Mainini, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2007.

dati precedentemente schedati con altri programmi informatici in uso presso l'Ufficio Storico, a partire dagli anni Ottanta, quando iniziò l'automazione dell'archivio. Il database consente di effettuare rapide ricerche sull'archivio, che comprende documentazione a partire dal 1946 ed è in continuo incremento, per effetto dei versamenti documentari effettuati sulla base della pubblicazione SMM/70.

Nell'*Archivio contemporaneo* il nucleo più consistente è costituito dai documenti prodotti dalle unità militari, costituito da circa 900 buste, che fornisce dati sull'evoluzione del naviglio dal dopoguerra ad oggi e sull'attività delle unità in ambito nazionale e internazionale. Il secondo nucleo, che comprende documenti versati da Enti e comandi centrali e periferici, conta attualmente circa 620 buste. Rispetto ai fondi dell'Archivio contemporaneo, elencati nella *Guida dei fondi conservati presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare* del giugno 2004, sono stati incrementati con successivi versamenti documentari gli archivi dello Stato Maggiore della Marina Militare e dei Reparti ed Uffici che lo costituiscono. Altri versamenti sono stati effettuati dai Comandi periferici e dagli Istituti di formazione e di addestramento.

Molto arricchita da recenti versamenti è stata la raccolta delle "Donazioni",<sup>(7)</sup> costituita da documenti versati all'archivio dell'Ufficio Storico dagli eredi di ufficiali di Marina o di civili la cui attività ha interessato la Forza Armata. In linea generale, questi gruppi documentari costituiscono l'esito di una selezione sugli archivi pervenuti agli eredi, che hanno scelto di versare alcuni dei documenti formati o accumulati nel corso dell'attività professionale del congiunto escludendo, per comprensibili motivazioni di riserbo, quelli riferiti a situazioni private, con qualche rarissima eccezione.

Da notare infine che la recente normativa ha posto fine a un'annosa questione, riconoscendo l'autonomia degli archivi militari dall'amministrazione degli Archivi di Stato. Tale riconoscimento è esplicitamente previsto dal Codice per i beni culturali e paesaggistici (decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42), che nell'art. 41, disciplinante gli obblighi di versamento agli Archivi di Stato dei documenti conservati dalle amministrazioni statali, ne esclude il Ministero degli Affari esteri e i soli Stati Maggiori dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica e il Comando generale dell'Arma dei Cara-

---

(7) *Guida dei fondi conservati presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, a cura di C. Lazzerini, M.R. Precone, A. Venerosi Pesciolini, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2004, p. 183.

binieri, per quanto attiene la “documentazione di carattere militare ed operativo”. L'opportunità di chiarire l'ambiguità di tale espressione è stata da ultimo segnalata in vari interventi raccolti nel recente volume *Archivistica militare. Temi e problemi*, edito dalla Commissione italiana di Storia Militare.

L'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, al pari di quelli delle altre Forze Armate, per effetto di un decreto del Ministero della Difesa del 1° giugno 1990, veniva aperto alla libera consultazione degli utenti, secondo le modalità previste dall'art. 21 della legge archivistica del 1963.<sup>(8)</sup> Il decreto ministeriale del 1990, che recepiva la disposizione contenuta in una circolare del Gabinetto del Ministero della Difesa del 25 gennaio 1979,<sup>(9)</sup> annullava tutte le precedenti disposizioni che di fatto prevedevano un accesso molto limitato agli archivi militari.

Il tema della consultabilità dell'archivio si inseriva in un più ampio contesto, che a partire dalla fine degli anni Sessanta ha visto l'inizio e il progressivo sviluppo degli archivi militari. L'ordinamento vigente ha dato un significativo impulso alla funzione “valorizzazione” nell'ambito di tutti gli istituti archivistici, promuovendone l'azione culturale e divulgativa che nel mondo attuale è un'inderogabile necessità e che non può tuttavia prescindere dalla funzione di conservazione, correttamente e puntualmente espletata. La variazione della posizione ordinativa dell'Ufficio Storico all'interno dello Stato Maggiore ne testimonia il profilo di organo preposto alla comunicazione. Dopo ottantacinque anni di diretta dipendenza dal capo di Stato Maggiore, a partire dal 1° giugno 1998 l'Ufficio Storico è stato collocato nell'Ufficio affari generali e relazioni esterne, poi inserito nel 3° Ufficio dell'Ufficio Comunicazione (dal 15 gennaio 2009); dal 6 maggio 2013 è il primo ufficio dell'Ufficio Affari Generali. Questa recente e incostante configurazione ordinativa dell'Ufficio Storico della Marina Militare attesta lo sforzo di risolvere i seri attuali problemi, provocati dalla generale crisi economica.

---

(8) L'art. 21 della legge archivistica del 1963 prevedeva che i documenti conservati negli archivi fossero liberamente consultabili, fatta eccezione per quelli di carattere riservato relativi alla politica estera o interna dello Stato, che diventavano consultabili cinquanta anni dopo la loro data, e di quelli riservati relativi a situazioni puramente private di persone che lo divenivano dopo settanta anni.

(9) E. Lodolini, “L'ingresso dell'archivistica negli archivi storici militari”, *Archivistica militare. Temi e problemi*, cit., p. 37

---

# ATTIVITÀ EDITORIALE DELL'UFFICIO STORICO ANALISI, GENESI E SVILUPPO NEI PRIMI CENTO ANNI

---

INNOCENTE RUTIGLIANO

## Dall'istituzione alla prima guerra mondiale

Il tempo messo a disposizione non mi consente di approfondire l'argomento dell'editoria storica della Marina Militare come meriterebbe, pertanto mi soffermerò esclusivamente su quelle collane che più hanno suscitato interesse, rimandando ad altra sede la trattazione completa dell'attività editoriale prodotta dall'Ufficio Storico dalla sua istituzione ai nostri giorni.

Prima dell'istituzione dell'Ufficio Storico, la raccolta dei documenti di interesse storico (regolamenti, opere tecniche sulle artiglierie e sulle navi, storie della Marina, ecc.), veniva curata dalla Biblioteca centrale del Ministero. Benché fin dal 1897 fosse stata proposta l'istituzione di un Ufficio Storico della Marina, la data di effettiva costituzione è relativamente tarda, se confrontata con l'Ufficio Storico dello stato maggiore Esercito, che traeva origine dall'Ufficio militare del Corpo Reale dello stato maggiore dell'Armata Sarda, istituito a Torino dal comandante generale del Corpo con ordine del giorno 16 luglio 1856, n. 712.

Nel periodo immediatamente successivo all'Unità, tra il 1880 e il 1900, l'attività della Regia Marina, che raggiunse il terzo posto tra le Marine da guerra di tutto il mondo, fu prevalentemente rivolta al potenziamento della flotta e alle necessità del presente, più che alla salvaguardia e alla tutela delle memorie del passato. Solo alla conclusione della guerra italo-turca, si impo-

se l'opportunità di raccogliere e conservare i documenti attestanti il gravoso e delicato impegno assunto dalla Marina durante il conflitto, in vista della redazione della cronistoria che avrebbe raccolto il complesso delle disposizioni e delle azioni, che costituirono il concorso della Marina alle operazioni per la conquista della Libia.

L'Ufficio Storico fu istituito il 29 agosto 1913, con r.d. n. 1123, presso l'Ufficio di stato maggiore della Regia Marina con il compito di effettuare "studi di carattere storico che comunque interessino la Marina militare", e dipendeva direttamente dal capo di stato maggiore e aveva a capo "un ufficiale di riconosciute speciali attitudini, sia in servizio attivo permanente sia della riserva navale". L'istituzione ufficiale era stata, tuttavia, preceduta da una fase sperimentale nel corso della quale l'Ufficio Storico, temporaneamente costituito con disposizione ministeriale dell'agosto 1912, aveva iniziato il recupero e il riordinamento dei documenti della guerra italo-turca. La positiva valutazione dei risultati raggiunti dopo un anno di attività induceva il contrammiraglio Enrico Millo, ministro della Regia Marina, a proporre che venisse conferito al nuovo ufficio un carattere di stabilità, anche in vista del successivo impegno da attribuirgli: lo studio degli avvenimenti navali presso le nazioni estere per contribuire alla formazione professionale degli ufficiali, in conformità all'obiettivo primario allora assegnato alla storiografia militare. Benché, infatti, il decreto istitutivo assegnasse esclusivamente all'Ufficio Storico il carattere di istituto di alti studi storico-militari, fu proprio l'esigenza di raccogliere l'esperienza della recente guerra a imporre la necessità di affidare a un ufficio appositamente costituito "la raccolta, la coordinazione e la sintesi dei documenti originali", con l'intento di illustrare l'opera compiuta dalla Marina in guerra e in pace, tanto nelle azioni militari quanto "sulla via di progressivo sviluppo al quale essa è destinata".

La funzione dell'Ufficio Storico come organismo centrale preposto alla raccolta e al riordinamento del materiale documentario per la redazione degli studi storici veniva nuovamente confermata e specificata dalle direttive emanate nel 1913 dal capo di stato maggiore della Marina, Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, che prevedevano, innanzitutto, la costituzione di un archivio attraverso la raccolta e l'ordinamento sistematico dei documenti che interessavano, sotto qualsiasi aspetto, l'opera compiuta dalla Regia Marina dalla costituzione del Regno in poi, estendendo la ricerca anche ai documenti riguardanti le Marine degli stati italiani preunitari. Spettava poi all'Ufficio scrivere la storia delle azioni svolte dalla Regia Marina in occasione di campagne di guerra, compilare monografie riguardanti azioni speciali e le biografie di personalità e, infine, anche condurre indagini di carattere stori-

co, riguardanti l'Armata.

L'attività editoriale dell'Ufficio Storico, si apre con opuscolo divulgativo, *La Marina italiana nella guerra italo-turca. Esposizione sommaria delle operazioni compiute durante la guerra*, pubblicato in due successive edizioni, e che doveva preludere alla redazione della Cronistoria della guerra italo-turca. La prima edizione è datata ottobre 1912, quando l'Ufficio Storico operava ancora in forma provvisoria prima della sua costituzione ufficiale.

Nel 1913 già si discuteva lo schema della cronistoria della guerra italo-turca, che si prevedeva dovesse articolarsi in un numero per allora imprecisato di capitoli, raggruppati nei sottotitoli:

- concetto generale della campagna;
- preparazione-mobilitazione;
- allestimento delle operazioni marittime;
- basi navali;
- servizio di rifornimento;
- servizio radiotelegrafico;
- servizio di informazioni;
- spionaggio;
- servizio sanitario;
- navi ospedale;
- operazioni svolte dalla Marina prima dell'intervento del Regio Esercito;
- azione combinata delle forze di mare e di terra sulle coste della Libia;
- operazione nel Mediterraneo orientale e nell'Egeo;
- repressione del contrabbando.

Questo insieme di titoli avrebbe costituito la struttura della Cronistoria per la quale era prevista anche la redazione di una introduzione (in cui si sarebbero illustrate le ragioni della guerra), e di una conclusione (che sintetizzasse le considerazioni generali, scaturite dall'esame delle azioni, e gli insegnamenti che se ne potevano dedurre). Per tale lavoro erano previste due redazioni:

- la prima, contenente un resoconto analitico degli avvenimenti con un'ampia trattazione della tecnica navale, sarebbe stata considerata documento riservato;
- la seconda, di carattere prettamente espositivo, avrebbe avuto le stesse linee generali della prima con omissioni di documenti riservati, e sarebbe stata destinata alla divulgazione presso un pubblico più vasto. La redazione per il pubblico avrebbe avuto la stessa struttura di quella riservata, con esclusione del titolo primo.

Benché nel 1914 il direttore dell'Ufficio Storico annunciasse come prossima la presentazione del primo volume, la raccolta dei dati sulla guerra non dette luogo alla Cronistoria ma confluì nell'opera, in due volumi, *La guerra italo-turca (1911-1912). Cronistoria delle operazioni navali*: vol. 1, *Dalle origini al decreto di sovranità sulla Libia*, Milano, Hoepli, 1918, scritto da Giovanni Roncagli, vol. 2, *Dal decreto di sovranità sulla Libia alla conclusione della pace*, Roma, Istituto Poligrafico Editoriale Romano, 1926, scritto da Camillo Manfroni.

La produzione editoriale dell'Ufficio Storico della Marina appare caratterizzata, in linea generale, dal prevalere della tendenza verso la redazione di storie di carattere generale che assumono programmaticamente il carattere di "cronistorie". Basate su un'attenta e scrupolosa verifica dei dati sui documenti ufficiali, dei quali vengono riportati anche ampi stralci a scapito della forma letteraria, esse nascevano dalla convinzione che il ricordo ancora vivo degli avvenimenti narrati non consentisse di acquisire il necessario distacco per formulare una corretta critica storica. Si riteneva che prerogativa dell'Ufficio Storico fosse quella di raccogliere, con la necessaria cura, tutti gli elementi da mettere a disposizione degli storici futuri, che li avrebbero correttamente interpretati.

Dalle prime relazioni annuali di attività dei capi dell'Ufficio Storico al capo di stato maggiore emerge la cura nel conservare l'assetto originario dei documenti e l'impegno a mantenere aggiornati il repertorio dei nuovi versamenti e il relativo schedario. L'ultima relazione annuale prima del conflitto è riferita al 1914. Durante la guerra, l'Ufficio storico cessò di funzionare per mancanza di personale, destinato ad altri incarichi.

## Tra le due guerre

Nel gennaio 1919, con la ricostituzione dell'Ufficio Storico dopo l'interruzione dovuta alla Grande Guerra, il capo di stato maggiore aveva decretato la compilazione di una storia documentata della recente guerra marittima sostenuta dall'Italia. Il lavoro preparatorio venne affidato al capitano di corvetta Guido Po, affiancato dal tenente di vascello Alberto Lais.

La struttura iniziale dell'opera prevedeva che fosse corredata da grafici illustrativi dei dati statistici e realizzata in due edizioni:

- una di carattere riservato, destinata ad uso esclusivo dei militari, in cui si proponeva di conferire ampio spazio ai dati statistici e alla documentazione ufficiale, seguendo il criterio di porre a confronto i dati

desunti dalle fonti austriache e da quelle italiane; i documenti riportati in forma originale, in modo da alterare il meno possibile la narrazione dei fatti e degli avvenimenti, avrebbero consentito di trarre utili ammaestramenti e di rettificare, con cognizione di causa, giudizi precedentemente espressi.

- L'altra a carattere divulgativo, dalla quale si sarebbe potuto estrarre anche un opuscolo di propaganda.

La necessità di realizzare rapidamente l'opera, per diffonderla tra gli ufficiali che avevano partecipato alla guerra e che avrebbero potuto suggerire integrazioni e rettifiche, rapportate alla mole ed alla complessità dell'opera, indusse il capo di stato maggiore a deliberare di pubblicare i capitoli della Cronistoria in fascicoli separati e numerati, distinti per argomento, rinunciando quindi a pubblicare l'opera in blocco.

Inizialmente la struttura dell'opera prevedeva la redazione di una premessa contenente cenni sulla situazione politico-militare del mondo nel 1914 ed un riassunto degli avvenimenti che avevano determinato lo scoppio del conflitto e la scelta di neutralità dell'Italia. Una prima parte che sarebbe stata dedicata alla trattazione dell'efficienza militare e marittima e al suo sviluppo durante la guerra, alla preparazione delle forze navali e ai criteri di condotta delle operazioni. Una seconda parte si prevedeva dovesse essere dedicata all'impiego delle forze navali, compresa la narrazione di tutte le operazioni condotte dalla Regia Marina fino alla conclusione del conflitto. Infine, una terza parte avrebbe compreso gli ammaestramenti desumibili dalla guerra.

Particolare rilievo avrebbe dovuto assumere nell'opera la presenza dei dati statistici, che rappresentavano le tangibili e concrete conclusioni su cui basarsi per le previsioni e gli studi del futuro. Del resto, nel corso del conflitto si erano potuti rilevare i positivi riflessi delle valutazioni statistiche riguardo alla guerra sottomarina.

L'edizione pubblica della Cronistoria sarebbe stata compilata sulla traccia di quella riservata, con l'omissione delle notizie non divulgabili per ragioni di segretezza. Poiché tale storia doveva avere un carattere più anedddotico che tecnico, si proponeva di affidarne la compilazione a personale esterno all'Ufficio Storico.

Il piano originario della Cronistoria, approvato dal capo di stato maggiore, prevedeva la distribuzione della materia in quattro serie/collezioni distinte:

- i precedenti e lo scoppio del conflitto mondiale;

- preparazione dei mezzi e loro impiego;
- impiego delle forze navali. Operazioni;
- insegnamenti e constatazioni dedotti dalla guerra marittima.

Vennero progettati in via provvisoria gli argomenti di trenta fascicoli riservati che avrebbero costituito le quattro collezioni. Si stabilì anche di iniziare la compilazione dei fascicoli della seconda e della terza collezione, ritenuti più urgenti, in quanto avrebbero contribuito a rettificare e confutare notizie erranee già in circolazione.

La prima collezione non venne mai ultimata, sebbene si pensasse, ancora nel 1923, di utilizzare molto del materiale raccolto dall'Ufficio Storico per la compilazione di uno studio sulla situazione politica, economica e navale dei belligeranti e dell'Austria in particolare, alla vigilia e nel corso del conflitto.

Anche la quarta collezione non venne approntata, perché i temi dei fascicoli erano stati già autorevolmente trattati dall'Istituto di Guerra Marittima. L'Ufficio Storico avrebbe eventualmente dovuto trattare le constatazioni di fatto desunte dai documenti e compilare un fascicolo dal titolo *Relazioni navali con gli alleati durante la guerra*, in base ai processi verbali delle Conferenze navali. Il numero dei fascicoli previsto per l'esame dell'intera materia venne continuamente revisionato e ridotto. Anche l'ordine di compilazione e di pubblicazione fu di volta in volta determinato in base alla disponibilità della documentazione. I fascicoli furono redatti sulla base dell'esame dei documenti italiani e stranieri conservati presso l'Ufficio Storico. Furono considerati tutti riservatissimi, e perciò vennero distribuiti ai Comandi navali e di terra con le modalità del caso. Poi con il passare del tempo, venendo meno le ragioni della segretezza, si decise di dare maggiore diffusione a tali pubblicazioni, distribuendole agli addetti navali italiani all'estero che avrebbero potuto ottenere, a titolo di reciprocità, pubblicazioni degli uffici storici delle nazioni presso cui erano accreditati.

A questo punto, però, dobbiamo fermarci e fare un passo indietro.

Subito dopo la guerra, mentre la raccolta-elaborazione dei documenti e la compilazione dei fascicoli della Cronistoria procedevano, da parte dell'Ufficio Storico, a passi spediti, si avvertiva impellente la necessità di diffondere, sia pure in sintesi e in forma accessibile a tutti, l'opera svolta dalla Marina italiana durante la guerra, scarsamente conosciuta sia in Italia sia all'estero. Infatti, durante la guerra, le esigenze di carattere militare avevano imposto riservatezza sulle operazioni navali. Per contro, dalla fine del conflitto, si riscontrava nelle nazioni alleate un'intensa opera di propaganda che, attraverso la pubblicazione di opuscoli, studi e articoli di riviste e quo-

tidiani tendeva a valorizzare l'azione delle diverse Marine. In Italia, invece, poche erano le iniziative in tal senso, con la conseguenza che l'opera della Marina italiana riusciva in larga parte sconosciuta al grande pubblico. La pubblicazione dei fascicoli della *Cronistoria della guerra marittima italo-austriaca 1915-1918*, intrapresa dall'Ufficio Storico, non poteva certo colmare tale lacuna, in quanto si trattava di un'opera di carattere eminentemente tecnico, non adatta a una larga diffusione e a ogni modo classificata come riservata. Perciò l'Ufficio Storico ebbe l'incarico di compilare, nel più breve tempo possibile, un'opera divulgativa, e per ragioni di opportunità ne venne affidata la paternità e la diffusione alla Lega Navale Italiana.

Nel 1920 fu quindi stampato il volume *La Marina italiana nella guerra mondiale 1915-1918*. Tale pubblicazione non nasceva con la pretesa di essere una cronistoria, né tantomeno una storia della guerra marittima. Con essa ci si proponeva di diffondere presso il pubblico una raccolta di dati statistici e di notizie diligentemente vagliati, estratti da fonti diverse (comunicati ufficiali, pubblicazioni dell'Ufficio Storico della Marina, relazioni ufficiali di avvenimenti) che potessero offrire un'idea sintetica, ma sufficientemente completa, del lavoro di organizzazione e di preparazione compiuto dalla Marina nei diversi campi, della condotta delle operazioni nella guerra marittima e del contributo offerto dalla Marina al fronte terrestre. Si auspicava, inoltre, che tale opera potesse avere un certo apprezzamento anche in Inghilterra e in Francia, dove nel 1920 non erano ancora state edite opere sintetiche della guerra marittima corredate di attendibili dati statistici.

Abbondavano invece memorie di carattere personale e polemico di ufficiali di Marina, di uomini politici e pubblicitari, oppure opuscoli non sempre obiettivi nei riguardi della Marina italiana. Tutte le spese e le operazioni di stampa del volume *La Marina italiana nella guerra mondiale 1915-1918* furono eseguite con i mezzi del Ministero della Marina. L'opera venne scritta dal comandante Po con la collaborazione dei capitani di corvetta Lunini e Lais. Il volume, di 264, pagine contiene 150 fotografie e 30 tavole e diagrammi. Nel testo sono ricordati gli episodi più salienti della guerra, ma la parte episodica è limitata per ragioni di spazio. Alla fine del volume è però riportato un diario sufficientemente completo di tutte le azioni svoltesi. Del volume vennero stampate 1500, copie che furono distribuite in parte dal Gabinetto del Ministro della Marina ad autorità politiche e militari, in parte dalla Lega Navale, a scopo di propaganda, in Italia e all'estero. Le copie restanti erano destinate alla vendita al pubblico da parte dell'U.S. e della Lega Navale.

Il favore con cui venne accolta l'opera, che fu in breve tempo esaurita,

suggerì ben presto l'opportunità di una ristampa con aggiunte e modifiche suggerite dal capo di stato maggiore, De Lorenzi. Nelle intenzioni iniziali il volume doveva conservare il carattere statistico narrativo ed essere edito dall'Ufficio Storico. Camillo Manfroni, che era stato chiamato a collaborarvi, dopo aver consultato la documentazione, propose di trasformare l'impostazione e lo scopo del volume, sostituendo all'originaria stesura di carattere statistico-narrativo, un'opera di carattere più personale nella quale avesse largo spazio la critica storica.

La proposta di Manfroni venne accolta favorevolmente, e gli venne affidato l'incarico di compilare l'opera sotto il suo nome, riservando all'Ufficio Storico il diritto di revisione delle bozze.

Il vantaggio che s'intendeva conseguire con tale operazione risiedeva nel fatto che nella nuova opera sarebbero state trattate con autorevolezza questioni, soprattutto riguardanti gli alleati, che la Marina intendeva rendere di pubblica ragione, ma che non poteva discutere apertamente. Tuttavia venne formulato il progetto che una volta esaurita l'edizione di Manfroni e ultimata la redazione dei fascicoli della Cronistoria, si sarebbe pubblicata una storia documentata della guerra marittima 1915-1918, mantenendo il carattere statistico-narrativo della precedente, ma con l'aggiunta di dati tecnici desunti dalla Cronistoria e dalle indagini di critica storica che il trascorrere del tempo rendeva più obiettive.

Nel 1923 veniva pubblicata l'opera di Camillo Manfroni, *Storia della Marina italiana durante la guerra mondiale 1915-1918*, Bologna, Zanichelli, 1923. Nella prefazione dell'opera, Manfroni affermava di aver compiuto un lavoro di sintesi della storia della Marina durante la guerra. Questa storia non era ancora stata scritta, dal momento che il volume pubblicato dalla Lega Navale era "solo una preziosa raccolta di note, di appunti e di dati statistici". Con la sua opera Manfroni si proponeva, innanzitutto, di smentire notizie di fonti straniere volte a "nascondere e alterare i fatti" sull'opera della Marina italiana, già denunciate da Manfroni stesso in alcuni articoli apparsi sulla *Rivista Marittima* nel 1923. Tra le fonti utilizzate, venivano ricordate le memorie personali di molti ufficiali, le relazioni di alcune autorità e la documentazione dell'Ufficio Storico della Marina. Manfroni aveva avuto inoltre dal capo di stato maggiore, De Lorenzi, la possibilità di consultare i fascicoli della Cronistoria che l'Ufficio Storico andava pubblicando. Si era poi servito di fonti orali, soprattutto sulle trattative interalleate, e aveva consultato anche molte fonti straniere. Manfroni riteneva di aver fornito molti elementi per esprimere un giudizio sull'opera della Marina.

Nel 1936, sempre presso l'editore Zanichelli, usciva la seconda edizione

dell'opera. Nella prefazione, l'autore sosteneva di aver lasciata immutata la struttura della precedente edizione, ma di averla integrata con modifiche e aggiunte suggerite da autorevoli critici e con indicazioni ricavate da diari e note di ex combattenti. Manfroni dichiarava inoltre di non aver potuto trattare esaurientemente alcuni temi, quali il servizio segreto di informazioni o le difficoltà di produzione di armi speciali, in quanto non disponeva di fonti autorevoli. Aveva invece potuto aggiungere un capitolo in appendice sulle riunioni interalleate.

Ritornando al tema della redazione della Cronistoria, il piano definitivo rimase il seguente:

*Cronistoria documentata della guerra marittima 1915-1918.*

Collezione: Preparazione dei mezzi e loro impiego.

*Fascicolo I - Preparazione ed impiego del personale.*

Tale fascicolo tratta degli ufficiali effettivi dei vari Corpi della Regia Marina negli anni 1915-1918 e della loro assegnazione ai vari servizi. Vengono poi riferiti i dati relativi alle ricompense al Valore Militare concesse al personale e le perdite subite.

*Fascicolo II - Costruzione e riparazione del naviglio; approntamento ed impiego delle armi e materiale vario di guerra.*

Il fascicolo tratta delle nuove costruzioni e dell'acquisto di unità, delle riparazioni e manutenzioni del naviglio, dell'approntamento e impiego delle armi e di materiale vario di guerra (materiale elettrico, idrofoni, ostruzioni retali).

*Fascicolo III - Servizi logistici e servizi sanitari della R. Marina durante la guerra.*

Vengono illustrati gli Organi preposti ai servizi logistici (approvvigionamento di carbone, nafta, benzina e petrolio, materiale di consumo, acqua, sussistenze, vestiario e trasporti terrestri) e i movimenti dei fondi e delle spese. La seconda parte del fascicolo è dedicata ai servizi sanitari e, in particolare, agli ospedali della Regia Marina, alle navi ospedale e alle misure profilattiche adottate.

*Fascicolo IV - Difese costiere e loro sviluppo durante la guerra.*

La prima parte del fascicolo è dedicata allo sviluppo dei servizi di difesa costiera istituiti durante la guerra (artiglierie fisse e mobili, treni armati, difesa antiaerea, subacquea e fotoelettriche). La seconda parte è dedicata alla preparazione e allo sviluppo dei mezzi accessori della difesa costiera (servizio delle comunicazioni, servizio costiero di segnalamento, provvedimenti di

oscuramento e mascheramento costiero, dragaggio, miglioramenti nautici, depositi di munizioni, armi subacquee e combustibili nelle Piazze marittime). È corredato da tabelle e di carte schematiche.

Fascicolo V - *Sbarramento del Canale d'Otranto.*

Il fascicolo è dedicato a un problema di notevole importanza che richiese la collaborazione delle Marine alleate. In esso viene affrontato il tema del doppio sistema di sbarramento, quello fisso italo-francese e lo sbarramento mobile costituito da un congruo numero di unità antisommergibili, sussidiate da adeguati mezzi aerei.

Fascicolo VI - *Miglioramenti nautici ai porti; canali navigabili; altre opere di pubblica utilità compiute dalla R. Marina durante la guerra.*

Il fascicolo tratta i vari tipi di lavori che furono approntati per esigenze belliche, senza però trascurarne le finalità economiche e sociali in vista del loro impiego in tempo di pace.

Fascicolo VII - *Aviazione marittima durante la guerra.*

Viene descritto lo sviluppo dell'Aviazione italiana durante la guerra, con tabelle comparative delle missioni di bombardamento e delle ricognizioni compiute dalle Aviazioni avversarie nella zona adriatica e degli apparecchi perduti dagli italiani e alleati e dagli austriaci nello scacchiere italiano.

Fascicolo VIII - *Cooperazione della Marina alle operazioni dell'Esercito sul fronte terrestre.*

In esso il concorso della Marina alla guerra terrestre è considerato secondo due periodi distinti. Nel primo periodo, dall'inizio delle ostilità fino a Caporetto, la Marina oltre a presidiare e a mettere in stato di difesa il litorale e a fornire armi, munizioni e personale all'ala destra della III Armata, concorse al bombardamento di obiettivi terrestri e protesse con navi e siluranti dislocate nell'Alto Adriatico il fianco destro dell'Esercito. Nel secondo periodo, compreso tra la fine di ottobre 1917 e l'armistizio, la Marina dette un concorso prevalentemente territoriale, che culminò con la partecipazione di reparti della Regia Marina alla battaglia di Vittorio Veneto e alla tempestiva occupazione di isole e territori lungo la opposta sponda dell'Adriatico.

Fascicolo IX - *Preparazione e organizzazione dei MAS.*

Viene illustrata l'opera svolta dalla Marina italiana nella costruzione e nei miglioramenti tecnici apportati ai M.A.S., che si erano rilevati nel corso del conflitto un'arma potente ed efficace. Il fascicolo fornisce molti dati tecnici e descrittivi sulle prove, sugli esperimenti per l'impiego, sull'armamento e sulle dislocazioni.

*Cronistoria documentata della guerra marittima 1915-1918.*

Collezione: Impiego delle Forze Navali - Operazioni.

Fascicolo I - *Concorso delle Forze Navali del Basso Adriatico nelle operazioni militari dei Balcani.*

Nel fascicolo sono riportati dati statistici sulle operazioni di rifornimento dell'esercito serbo, sull'esodo dall'Albania dell'esercito dei profughi serbi, sul trasporto e rifornimento del Corpo di spedizione italiano in Albania, sullo sgombero del presidio italiano di Durazzo (26 febbraio 1916) e sul trasporto e rifornimento del Corpo di spedizione italiano in Macedonia.

Fascicolo II - *Dati statistici sull'impiego del naviglio durante la guerra.*

Comprende 15 tavole che illustrano lo sviluppo e l'impiego delle forze navali operanti durante la guerra e dei mezzi ausiliari.

Fascicolo III - *Apertura delle ostilità in mare (24 maggio 1915).*

Sulla base di documenti austriaci e italiani il fascicolo illustra le azioni di guerra nell'Alto e Basso Adriatico con tre appendici sulla dislocazione delle contrapposte forze navali e aeree.

Fascicolo IV - *Azioni navali minori nel Basso ed Alto Adriatico.*

Il fascicolo illustra otto piccole azioni che si svolsero dal febbraio 1916 al 5 settembre 1918.

Fascicolo V - *Azione navale del 29 dicembre 1915 nel Basso Adriatico.*

Dopo una premessa sulla situazione delle forze, il fascicolo illustra le fasi del combattimento ponendo a confronto i rapporti ufficiali dei Comandi italiani e alleati e dei Comandi austriaci.

Fascicolo VI - *Azione navale del 15 maggio 1917 nel Basso Adriatico.*

Il fascicolo illustra, sempre sulla base delle fonti del precedente, l'azione senza successo tentata dalla Marina austriaca con tre esploratori e un gruppo di cacciatorpediniere contro la linea di sbarramento del Canale d'Otranto.

Fascicolo VII - *Bombardamento di Durazzo (nel 1918).*

Il fascicolo documenta ampiamente l'azione delle unità alleate contro la base navale di Durazzo, che costituiva un punto di appoggio di vitale importanza dell'esercito nemico (2 ottobre 1918).

Fascicolo VIII - *Occupazione dell'Isola di Pelagosa.*

In esso si parla dei precedenti dell'impresa, dell'occupazione dell'isola (13 luglio-17 agosto 1915), dello sgombero e degli avvenimenti fino al termine della guerra.

Fascicolo IX - *Gesta dei M.A.S.*

Illustra l'importanza assunta nelle diverse fasi della guerra marittima dai M.A.S., che all'inizio erano praticamente inesistenti e più tardi, invece, quando le grandi unità non trovavano impiego, costituirono il naviglio più adatto per rapide operazioni offensive nell'Alto e Basso Adriatico, analiticamente illustrate nel volume.

Fascicolo X - *L'azione di Premuda (10 giugno 1918)*.

Descrive il piano di attacco nemico contro lo sbarramento del Canale d'Otranto, l'affondamento della *Santo Stefano* e gli avvenimenti successivi. Una ricca appendice di documenti, in prevalenza austriaci, correda il fascicolo.

Nel 1929 si prevedeva che:

- la prima Collezione, Preparazione dei mezzi e loro impiego, dovesse essere accresciuta di ulteriori fascicoli:

Fascicolo X - *I nostri sommergibili durante la guerra 1915-1918*

Fascicolo XI - *Requisizione dei piroscafi e servizio trasporti*

Fascicolo XII - *Provvedimenti di diritto marittimo per la Marina Mercantile attuati prima e durante la guerra;*

- la seconda Collezione, Impiego delle Forze Navali - Operazioni, fosse accresciuta del Fascicolo XI - *La difesa del traffico marittimo e la guerra ai sommergibili nemici*. Se ne prevedeva la stesura da parte di Luigi Ravenna, ma il materiale approntato confluì poi nell'opera dello stesso autore, *Il traffico marittimo*.

La *Cronistoria documentata della guerra marittima 1915-1918* - Serie speciale raccoglieva argomenti politici, economici e militari non compresi nelle altre due serie. Era costituita dai seguenti fascicoli:

- Guido Po, *Gabriele D'Annunzio combattente al servizio della R. Marina*, 1931.

La compilazione del volume iniziò nel 1923. Esso è basato sulla corrispondenza intercorsa fra il poeta e l'Ufficio Storico in vista della redazione del fascicolo della Cronistoria sull'Aviazione marittima e sulle numerose lettere inviate da D'Annunzio alle autorità e ad ufficiali con i quali ebbe relazioni durante la guerra. Nel 1930 il volume venne revisionato dallo stesso D'Annunzio.

- Guido Po, *L'attività della R. Marina dalla guerra libica a quella italo-austriaca*, 1931. Nel fascicolo si tratta della questione albanese, dei precedenti politici e militari del conflitto mondiale, del periodo della neutralità dell'Italia e degli accordi stipulati con le Potenze dell'Intesa per l'entrata del-

l'Italia in guerra. Nel 1930 la pubblicazione del fascicolo venne temporaneamente sospesa al fine di introdurre notizie da documenti appena pervenuti che valorizzavano l'opera del naviglio mercantile durante la guerra.

- Gennaro Laghezza, Mario Di Losa, *Gli avvenimenti della guerra nei riflessi della legislazione marittima*,  
vol. I: *Periodo della neutralità: agosto 1914 - maggio 1915, 1932;*  
vol. II: *Periodo dal 24 maggio al 31 dicembre 1915, 1935.*

Nella fase progettuale si prevedeva che l'opera sarebbe stata strutturata in più volumi e se ne auspicava la diffusione presso un pubblico più vasto rispetto a quello degli ufficiali e dei pochi Enti cui erano riservati gli altri fascicoli della Cronistoria. Essa aveva infatti un indubbio interesse per gli studiosi di Diritto. Particolarmente interessante il secondo volume dell'opera, che considera il primo periodo della partecipazione italiana alla guerra mondiale e illustra i provvedimenti adottati dall'Italia sia nel campo della legislazione sia in quello dell'organizzazione della Marina durante la guerra marittima. Dopo un sommario sguardo alla situazione degli alleati al momento dell'entrata in guerra, vengono descritte le vicende militari: il blocco in Adriatico, la prima fase della guerra con i sommergibili, il salvataggio dell'esercito serbo. Si esaminano poi provvedimenti presi in rapporto a tali avvenimenti, i principi di Diritto marittimo adottati dall'Italia soprattutto riguardo alla preda delle navi, alla requisizione del naviglio mercantile, alla militarizzazione degli equipaggi, al convogliamento delle navi. Tale fascicolo illustra pertanto i principali problemi affrontati dall'Italia nei primi sette mesi di guerra e la successiva preparazione al conflitto.

- Luigi Ravenna, Mario Di Losa, *Il traffico marittimo*, vol. 2, 1933.

I volumi illustrano l'opera assidua e costante svolta dalla Marina militare e da quella mercantile per garantire alla nazione in guerra i rifornimenti di armi e munizioni, di materie prime, di combustibili e vettovaglie. Tali rifornimenti, indispensabili per la condotta della guerra e per assicurare la resistenza della popolazione civile, avvennero tra molte difficoltà e notevoli sacrifici. I volumi non si limitano comunque a esaminare questo solo aspetto ma considerano anche lo sconvolgimento causato dalla guerra all'andamento normale del traffico marittimo mondiale e i particolari riflessi per l'Italia. Viene trattato infatti il blocco del Canale d'Otranto con la conseguente limitazione della navigazione in Adriatico, la lotta contro il traffico nemico e neutrale, che mirava, tramite il contrabbando, al rifornimento clandestino, in Mediterraneo, dei sommergibili degli Imperi Centrali, gli attentati alle navi mercantili naviganti per l'Intesa.

È poi trattato, nelle linee generali, lo svolgimento del traffico italiano durante la guerra e le influenze su di esso dei mutamenti dei metodi di lotta della guerra sottomarina adottati dalla Germania. Inoltre viene evidenziato il lavoro necessario per approntare ed eseguire le spedizioni dei Corpi speciali del Regio Esercito in Albania e Macedonia e per assicurare la regolarità di movimento delle truppe fra il continente e le colonie. L'argomento dei volumi era ritenuto di particolare interesse per l'Italia.

- Udalrico Ceci, *Le occupazioni adriatiche*, 1933.

La redazione del volume era stata affidata a Ceci per disposizione del comandante Guido Almagià, capo dell'Ufficio Storico. L'opera conteneva una descrizione particolareggiata delle operazioni compiute dalla Regia Marina nel periodo precedente e immediatamente seguente l'armistizio, per affermare il diritto dell'Italia sugli acquisti territoriali previsti dal Patto di Londra. Viene offerta una chiara visione dei compiti che la Regia Marina venne chiamata a disimpegnare nell'agitato periodo ottobre-dicembre 1918. Edito dalla tipografia dell'ufficio del capo di stato maggiore, il volume, di oltre 400 pagine, comprende come utile complemento un'appendice nella quale vengono riportati, mese per mese, telegrammi, messaggi e documenti relativi alle occupazioni, con una cartina contenente la visione d'insieme di tutte le località occupate dall'Italia lungo le coste dell'Adriatico orientale.

- AA.VV, *I nostri sommergibili durante la guerra 1915-1918*, 1933.

Il fascicolo, redatto da vari ufficiali, risulta articolato in due parti. Nella prima parte sono ricordate le misure adottate per aumentare il numero e l'efficienza dei sommergibili e vengono descritti i concetti d'impiego. Nella seconda parte sono riportate le relazioni sulle principali missioni, con documenti sia italiani sia austriaci. Una terza parte, relativa alle perdite, con l'appendice riferita al servizio dei sommergibili alleati nel Mediterraneo, originariamente prevista, non venne redatta. La stesura del fascicolo richiese lunghi tempi di lavoro per la ricerca dei documenti e per la scrupolosa analisi con la quale vennero esaminati.

Con l'uscita, nel 1933, di quest'ultimo fascicolo si conclude la pubblicazione della Cronistoria, composta complessivamente da 25 fascicoli suddivisi in tre Collezioni/Serie.

Nel 1928 era già stata completata la stesura del volume dal titolo *La condotta delle operazioni navali in Adriatico sul finire della guerra e le nostre relazioni navali con gli alleati*, che nel progetto originario doveva costituire il XII fascicolo della Collezione Impiego delle Forze Navali - Operazioni. Il fascicolo venne edito in una tiratura molto limitata e non fu venduto al

pubblico. Classificato come “riservatissimo”, riportava una notevole quantità di documenti militari e diplomatici, anche di fonte straniera, riguardanti i patti e gli accordi che nel 1918 erano stati stipulati tra la Marina italiana e quelle alleate. Essi erano stati fino ad allora tenuti segreti e per il momento non si ritenne utile divulgarli.

Compilato dal capo dell'Ufficio Storico, comandante Guido Po, il fascicolo tendeva a evidenziare il contributo della Marina italiana alla vittoria nella fase finale, aspra e aggressiva, della guerra navale, e anche le difficoltà e gli ostacoli creati dagli alleati allo scopo di sottovalutare il sostegno dell'Italia.

Le questioni più importanti affrontate nel fascicolo erano: il Comando in Capo della Flotta interalleata nell'Adriatico spettante all'Italia ma continuamente insidiato dai britannici e dai francesi; la proposta statunitense di un'operazione di sbarco in Dalmazia già studiata dall'Italia e ritenuta inattuabile; le ingerenze francesi in Adriatico, volte soprattutto a indebolire la posizione politica e militare italiana in Albania, e infine gli ostacoli frapposti dagli alleati alla partecipazione dell'Italia alle operazioni navali in Asia Minore. Nel 1929 dal fascicolo non ancora distribuito erano stati tratti ampi stralci comparsi sulla stampa quotidiana per confutare notizie inattendibili. Nel 1934 si decise che, poiché per ragioni politiche l'ordine di diffusione non era stato ancora concesso, il fascicolo non sarebbe più stato divulgato, ma sarebbe stato utilizzato per la redazione dell'opera *La Marina italiana nella Grande Guerra*.

Il fascicolo XII sarebbe stato idealmente completato dal fascicolo XIII della stessa collezione, intitolato *Le occupazioni territoriali ed insulari eseguite dalla R. Marina*, in corso di preparazione già nel 1927. In esso erano ricordate tutte le vicende delle occupazioni effettuate dalla Marina sulle coste dalmata, montenegrina e albanese e nelle Isole Curzolane e del Quarnaro, che si conclusero con la presa di possesso di tutta la sponda orientale dell'Adriatico. Si volevano anche denunciare le ingerenze alleate che portarono alla stipula del trattato di pace, secondo cui buona parte delle isole e delle coste adriatiche, conquistate prima dell'entrata in vigore dell'armistizio, vennero sgombrate.

Il fascicolo, compilato dal comandante Guido Po, che ne corresse le bozze nel 1929 mentre era imbarcato sull'incrociatore *Quarto*, non venne mai pubblicato, ma fu utilizzato per la redazione del fascicolo *Le occupazioni adriatiche*, scritto dal generale di Porto R.N. Udalrico Ceci e incluso nella Serie speciale della Cronistoria.

Nel 1930, quando la redazione dei fascicoli della Cronistoria era sul

punto di concludersi, da più parti veniva formulata l'osservazione sulla scarsa divulgazione dell'opera tra il grande pubblico. Le motivazioni di tale poca penetrazione, secondo il comandante Po erano da ricercare fra le seguenti cause:

- era stato adottato il criterio di svolgere la materia per argomenti distinti e non in ordine cronologico, come sarebbe stato più utile e comodo per la divulgazione;
- la tiratura necessariamente limitata e il formato poco maneggevole, adottato in un primo momento per consentire eventuali correzioni e modifiche, non avevano agevolato una grande diffusione. Per gli ultimi tre volumi, sui quali era stata eseguita una più larga tiratura ed era stato alquanto modificato il formato, fu infatti riscontrata una maggiore diffusione tra il pubblico e tra gli ufficiali.

Tuttavia si riteneva di dover fare di più. Quantunque molte altre pubblicazioni avessero diffuso la conoscenza dell'opera della Regia Marina durante la guerra, al momento dell'ultimazione della Cronistoria, l'Ufficio Storico, sulla scorta della documentazione raccolta sulla recente guerra marittima, utilizzata per la compilazione della Cronistoria, e basandosi anche sulla ricca disponibilità di dati desunti dalle pubblicazioni estere pubblicate in quegli anni e tradotte dall'Ufficio storico, intraprese la redazione di una relazione ufficiale sulla guerra che, valendosi del materiale già esistente, seguisse l'ordine cronologico nell'esposizione dei fatti. Si pensava che un'opera di tal genere si prestasse a una grande diffusione. Anche in tale occasione, il comandante Po non mancava di ribadire il concetto di "storia documentata della guerra marittima", cioè narrazione fedele dei fatti in base ai documenti e non "storia critica degli avvenimenti" per la quale era richiesto il trascorrere di molti anni.

Il piano editoriale iniziale della collana La Marina italiana nella Grande Guerra prevedeva la compilazione di otto volumi, che fu affidata agli ufficiali di Marina C.V. Guido Almagià, C.F. Alfredo Zoli, C.V. Luigi Castagna, C.A. Fausto Leva e A.S. Silvio Salza.

L'intera opera fu pubblicata tra il 1935 e il 1942 a cura di Vallecchi Editori, Firenze:

- vol. 1: G. Almagià, A. Zoli, *Vigilia d'armi sul mare: dalla pace di Lozana alla guerra italo-austriaca*, 1935;
- vol. 2: F. Leva, *L'intervento dell'Italia a fianco dell'intesa e la lotta in Adriatico: dal 24 maggio al salvataggio dell'esercito serbo*, 1936;
- vol. 3: L. Castagna, *Sviluppi della guerra adriatica: dal salvataggio dell'esercito serbo sino alla fine dell'anno 1916*, 1939;

- vol. 4: L. Castagna, *La guerra al traffico marittimo - le operazioni in Adriatico fino alla battaglia navale del 15 maggio 1917*, 1939;
- vol. 5: S. Salza, *La lotta contro il Sommergibile (maggio-ottobre 1917)*, 1939;
- vol. 6: S. Salza, *La lotta contro il Sommergibile (ottobre 1917-gennaio 1918)*, 1939;
- vol.7: S. Salza, *Verso la vittoria contro il sommergibile (gennaio-luglio 1918)*, 1940;
- vol. 8: S. Salza, *La vittoria mutilata in Adriatico (dal luglio 1918 alla conferenza di pace, gennaio 1919)*, 1942.

Nel 1926 l'Istituto di Guerra Marittima, per disposizione del capo di stato maggiore, aveva trasmesso all'Ufficio Storico il compito di provvedere alla traduzione delle più importanti opere straniere di arte militare e di storia navale, riferite soprattutto alla guerra 1914-1918, con lo scopo d'incrementare la cultura degli ufficiali.

Ingente fu il lavoro di traduzione delle opere straniere da parte dell'Ufficio Storico nel periodo tra le due guerre. L'iniziativa delle traduzioni storiche ebbe entusiastiche approvazioni sulla stampa quotidiana dell'epoca.

Altrettanto ingente ed impegnativo, sempre nello stesso periodo, fu la produzione di materiale di propaganda marinara.

## **Dal dopo guerra ad oggi**

Nei decenni successivi la conclusione della seconda guerra mondiale, la produzione editoriale è stata molto intensa e ha richiesto la collaborazione di molti ufficiali prima e collaboratori esterni dopo, che lavorassero sotto la direzione e supervisione dell'Ufficio Storico.

Per espressa e dichiarata volontà dell'ammiraglio Fioravanzo, che ne progettò la struttura e compilò alcuni dei volumi fondamentali, la collana *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale* nasceva come "cronistoria documentata della partecipazione della Marina all'ultima guerra", sulla base del convincimento che, a pochi anni di distanza dalla conclusione del conflitto, compito primario spettante all'Ufficio Storico fosse quello di fornire un quadro preciso, circostanziato e obiettivo degli eventi bellici, in base ai documenti italiani di cui si disponeva e a quelli eventualmente acquisiti dalle Marine estere. Dalla conclusione del conflitto, l'Ufficio Storico aveva instaurato una continua corrispondenza con l'Ammiragliato britannico per lo scambio di documenti e di valutazioni sulle operazioni, con lo scopo di at-

testare con completezza gli eventi. Vennero affrontati svariati problemi e posti vari quesiti che valsero a chiarire le operazioni sul mare e i riflessi sulla condotta generale della guerra. Furono istituiti rapporti di collaborazione con l'Ufficio Storico della Marina francese e con il Navy Department statunitense, oltre ai contatti con gli Uffici Storici dell'Esercito e dell'Aeronautica. Furono approntati quattordici studi comparativi fra i documenti italiani e quelli britannici e compilate quattordici monografie, alcune delle quali pubblicate sulla *Rivista Marittima*, mentre tutte le altre sono consultabili nell'archivio dell'Ufficio Storico. L'impostazione della relazione ufficiale data all'opera, basata sul recupero e sull'ordinamento delle fonti che avrebbero garantito una ricostruzione delle azioni quanto più completa ed imparziale, non si distaccava dalla linea seguita per la *Cronistoria documentata della guerra marittima italo-austriaca 1915-1918*, e successivamente confermata nelle riunioni del Gruppo di lavoro per il coordinamento interforze degli Uffici Storici delle Forze Armate, nelle quali l'Ufficio Storico della Marina Militare sostenne che tale impostazione era conforme al ruolo istituzionale, che prevedeva la tutela dei documenti classificati. Nei volumi della collana vengono sovente riportati ampi stralci di documenti ufficiali per documentare le situazioni attraverso testimonianze dirette.

L'opera è strutturata per argomenti, sviluppati in uno o più tomi, e comprende 22 volumi, l'ultimo dei quali, *La lotta antisommergibile*, di Vitaliano Rauber, fu pubblicato nel 1978. L'ordine degli avvenimenti è quello cronologico, imposto dalla complessità della materia trattata ma non esente da ripetizioni. I primi tre volumi della collana (*Dati statistici, Navi militari perdute, Navi mercantili perdute*) vennero compilati e stampati molto rapidamente tra il 1950 e il 1952, per mettere a disposizione del Governo e dell'opinione pubblica i dati statistici sulle operazioni navali compiute tra il 1940 e il 1945 e i quantitativi del naviglio militare e mercantile perduto. Successivamente il piano di lavoro venne elaborato secondo un criterio di priorità che privilegiò alcuni settori dell'attività bellica della Marina. Il nucleo centrale della collana comprende i volumi:

- vol. 4-5: *Le azioni navali in Mediterraneo* (dal 10 giugno 1940 all'8 settembre 1943), scritti dall'ammiraglio di squadra Fioravanzo e pubblicati fra il 1959 e il 1960;
- vol. 6-8: *La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale* (dal 10 giugno 1940 alla caduta della Tunisia), scritti dall'ammiraglio di squadra Aldo Cocchia (i primi due) e dall'ammiraglio Fioravanzo (l'ultimo), pubblicati rispettivamente nel 1958, 1962, 1964;
- vol. 21: *L'Organizzazione della Marina durante il conflitto* in tre tomi,

scritti dall'ammiraglio Fioravanzo, dal periodo prebellico fino alla conclusione del trattato di pace nel 1947, la cui prima edizione uscì postuma il 1972.

L'opera destò molta curiosità al suo apparire e venne apprezzata per la completezza della ricostruzione e per l'esposizione non esente da critiche agli alti comandi per la condotta delle operazioni, anche da chi non ne condivideva l'impostazione metodologica. Gli altri volumi della collana riguardano temi monografici relativi a operazioni in scacchieri secondari o di durata limitata nel tempo o legati all'impiego di particolari mezzi

Riportiamo di seguito il piano completo dell'opera, pubblicato tra il 1950 e il 1978:

*La Marina italiana nella 2<sup>a</sup> Guerra Mondiale*

- vol. I: G. Fioravanzo, *Dati statistici*, 1950
- vol. II: G. Fioravanzo, *Navi militari perdute*, 1951
- vol. III: R. Notarangelo, *Navi Mercantili perdute*, 1960
- vol. IV: G. Fioravanzo, *Le azioni navali in mediterraneo (dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941)*, 1959
- vol. V: G. Fioravanzo, *Le azioni navali in mediterraneo (dal 1 aprile 1941 all'8 settembre 1943)*, 1960
- vol. VI: A. Cocchia, *La difesa del traffico con l'africa settentrionale (dal 10 giugno 1940 al 30 settembre 1941)*, 1958
- vol. VII: A. Cocchia, *La difesa del traffico con l'africa settentrionale (dal 1 ottobre 1941 al 30 settembre 1942)*, 1962
- vol. VIII: G. Fioravanzo, *La difesa del traffico con l'africa settentrionale (dal 1° ottobre 1942 alla caduta della Tunisia)*, 1964
- vol. IX: P.F. Lupinacci, *La difesa del traffico con l'Albania, la Grecia e l'Egeo*, 1965
- vol. X: P.F. Lupinacci, *Le operazioni in africa orientale*, 1961
- vol. XI: P.F. Lupinacci, *Attività della Marina in Mar Nero e sul lago Ladoga*, 1962
- vol. XII: U. Mori Ubaldini, *I sommergibili negli oceani*, 1963
- vol. XIII: M. Bertini, *I sommergibili in Mediterraneo*,  
tomo I: *Dal 10 giugno 1940 al 31 dicembre 1941*, 1967  
tomo II: *Dal 1° Gennaio 1942 all'8 settembre 1943*, 1969
- vol. XIV: C. De Risio, *I mezzi d'assalto*, 1964
- Vol. XV: G. Fioravanzo, *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, 1962
- vol. XVI: A. Levi, *Avvenimenti in egeo dopo l'armistizio*, 1957

- vol. XVII: C. Di Risio, *I violatori di blocco*, 1963  
vol. XVIII: P.F. Lupinacci, *La guerra di mine*, 1966  
vol. XIX: M. Franti, *Il Dragaggio*, 1969  
vol. XX: G. Fioravanzo, *Le relazioni fra la Marina italiana e quella tedesca durante il conflitto*,  
vol. XXI: G. Fioravanzo, *L'organizzazione della Marina durante il conflitto*  
tomo I: *Efficienza alla apertura delle ostilità*, 1972  
tomo II: *Evoluzione organica*, 1975  
tomo III: *I problemi organici durante il periodo armistiziale*, 1978  
vol. XXII: V. Rauber, *La lotta antisommergibile*, 1978.

Per il consenso riscontrato tra il grande pubblico, molti di quei volumi sono stati fino ad oggi continuamente aggiornati, man mano che si veniva a conoscenza di nuove fonti, e ristampati. Già nel 1985 il professor Mariano Gabriele segnalava la necessità di un aggiornamento urgente, soprattutto per i volumi dedicati alla difesa del traffico e alle azioni navali dopo le ricerche di Alberto Santoni sull'ULTRA dell'*Intelligence* britannico, ma anche in considerazione dell'epoca in cui gran parte dei volumi vennero scritti. Il professor Gabriele ricordava, in proposito, le molte polemiche e gli attacchi condotti, dalla fine della guerra, alla Marina e ai suoi uomini, accusati di "tradimento" per la consegna della flotta a Malta dai tardi epigoni del Fascismo e da improbabili antimilitaristi. La Marina aveva reagito prima con l'intervento di autorevoli ammiragli e poi con promozione editoriale e giornalistica volta a smentire tali accuse.

Negli anni successivi e fino ai giorni nostri la collana si è ampliata di ulteriore opere, relative agli eventi della seconda guerra mondiale, senza uno studio programmatico degli argomenti da approfondire, ma solo sulla base delle proposte editoriali avanzate dai singoli collaboratori.

- M. Peruzzi, *Le missioni avventurose di una squadra di navi bianche*, 1952
- G. Fioravanzo, *Fiamme gialle sul mare. Storia del naviglio della Guardia di Finanza durante il conflitto 1940-1943*, 1955
- M. Gabriele, *Operazione C3 Malta*, 1965
- F. Mattesini, *La battaglia di Punta Stilo*, 1990
- F. Mattesini, *Betasom: la guerra negli oceani 1940-1943*, 1993
- AA.VV., *La battaglia dei convogli*, 1994
- F. Mattesini, *L'operazione Guado e lo scontro notturno di capo Matapan*, 1998

- F. Mattesini, *Corrispondenza e direttive tecnico-operative di supermarina* vol. I: *dal gennaio 1941 al dicembre 1940* - 2 tomi, 2000  
vol. II: *dal maggio 1939 al dicembre 1940* - 2 tomi, 2001
- F. Mattesini, G. Saladino, *La battaglia di Capo Teulada*, 2000
- F. Mattesini, *La Marina e l'8 settembre* (I e II tomo), 2002

Accanto alla collana *La Marina italiana* nella seconda guerra mondiale, l'ammiraglio Fioravanzo progettò nel 1963 anche la fortunata serie *Le navi d'Italia*, dedicata alla Nave, alla sua evoluzione e attività. La collana prevedeva un volume dedicato a ciascuno dei tipi base delle navi militari. Per ogni tipo di unità, l'elenco delle navi che hanno fatto parte della flotta è aggiornato alla data di pubblicazione dell'opera. Di ogni nave vengono illustrate le caratteristiche tecniche, sono forniti cenni sommari sull'attività e sono riportati ricchi apparati iconografici.

Inizialmente la collana aveva in programma la compilazione di sette volumi (*Navi di linea*, *Sommergibili*, *Torpediniere*, *Cacciatorpediniere*, *M.A.S. e motosiluranti*, *Incrociatori*, *Esploratori*, *avvisi scorta e corvette*), che racchiudeva tutti i tipi di nave, e un *Almanacco storico*, che rappresentava un riepilogo condensato dei precedenti volumi. Negli anni Sessanta furono pubblicati gli otto volumi della collana di seguito riportati:

- P.M. Pollina, M. Bertini, *I Sommergibili italiani*, 1963
- G. Giorgerini, A. Nani, *Gli Incrociatori italiani*, 1964
- P.M. Pollina, *Le Torpediniere italiane*, 1964
- G. Fioravanzo, P.M. Pollina, G. Riccardi, F. Gniffetti, *I Cacciatorpediniere italiani*, 1966
- E. Bagnasco, *I M.A.S. e le motosiluranti italiane 1906-1966*, 1967
- F. Bargoni, *Esploratori avvisi scorta e corvette italiane*, 1969
- G. Giorgerini, A. Nani, *Le navi di linea italiane*, 1969
- G. Giorgerini, A. Nani, *Almanacco storico delle navi militari d'Italia 1861-1975*, 1978.

Il largo e diffuso consenso riscontrato, impose, negli anni Settanta e Ottanta la continua ristampa dei volumi. Negli anni Novanta, la pressante richiesta di informazioni tecniche e sull'attività operativa delle unità – supportata dalla disponibilità di documentazione che man mano arrivava in archivio e veniva catalogata – indusse l'Ufficio Storico ad ampliare la suddivisione della collana.

A partire dal 1996, con la pubblicazione nella versione aggiornata di *Esploratori Italiani* e *M.A.S. e mezzi d'assalto di superficie italiani*, la collana *Navi d'Italia* si presentava con un nuovo formato e in una nuova veste grafi-

ca, notevolmente arricchita nell'apparato iconografico e con numerose tavole fuori testo. La gran mole di notizie disponibili ha richiesto una suddivisione più dettagliata per ciascuna classe di unità navali e la redazione di più volumi per ciascuno dei tipi di nave inizialmente previsti. *Torpediniere italiane*, in due tomi, stampato nel 2008, ha coperto solo il periodo fino al 1875, sarà necessario un ulteriore volume, in fase di completamento, per concludere l'argomento Torpediniere. *Navi di linea italiane*, stampato nel 2011, ha coperto il periodo fino al 1875; per completare l'argomento saranno necessari ulteriori 3/4 volumi.

La collana, lungi dall'essere completa ed esaustiva, al momento si presenta aperta e in continua evoluzione; anche se esiste una programmazione di massima per completare l'intero argomento, le note ristrettezze sia finanziarie sia di dotazione organica di personale, lasciano presagire tempi biblici per il completamento della collana. Fino ad oggi sono state pubblicate le seguenti opere:

- F. Bargoni, *Tutte le navi militari italiane*, 1987
- E. Bagnasco, *Unità veloci costiere*, 1996
- F. Bargoni, F. Gai, *Esploratori italiani*, 1996
- E. Bagnasco, *I M.A.S. e mezzi d'assalto di superficie italiani*, 1996
- A. Turrini, O.O. Miozzi, *Sommergibili italiani*, 1999
- A. Turrini, O.O. Miozzi, M.M. Minuto, *Sommergibili e mezzi d'assalto subacquei italiani*, 2010
- F. Bargoni, F. e V.M. Gai, *Navi a vela e navi miste*, 2001
- A. Turrini, *L'opera di Cesare Laurenti*, 2002
- V.M. Gai, *Corvette e pattugliatori*, 2004
- V.M. Gai, *Torpediniere italiane (1875-1917)*, 2008
- F. Gai, *Navi di linea italiane - volume I (1861 - 1875)*, 2011

Sono in corso di approntamento:

- V.M. Gai, *Torpediniere italiane volume II*
- F. Gai, *Navi di linea italiane - volume II*
- A. Turrini, *I sommergibili tipo Bernardis*

Completano la produzione editoriale dell'Ufficio Storico le seguenti collane:

#### Politica navale

La collana comprende un gruppo di opere di interesse storico e di contenuto affine, anche se nate senza un preordinato disegno di trattazione organica. Una indagine storica che apporta riflessioni e contributi nuovi alla

evoluzione del Potere marittimo e della dottrina navale.

- M. Gabriele, *Le convenzioni navali della triplice*, 1969
- M. Gabriele, G. Friz, *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello stato unitario italiano*
- G. Bernardi, *Il Disarmo navale fra le due guerre mondiali (1919-1939)*, 1975
- G. Bernardi, *La Marina, gli armistizi e il trattato di pace (settembre 1943-dicembre 1951)*, 1979
- M. Gabriele, G. Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, 1982
- A. Santoni, *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, 1993
- A. Santoni, *Storia e politica navale dell'ultimo cinquantennio*, 1995
- A. Santoni, *Storia e politica navale dell'età moderna*, 1998
- G. Giorgerini, R. Nassigh (a cura di), *Il pensiero navale italiano dal dopoguerra ad oggi*
  - vol. I: *Il potere marittimo e la strategia*
  - vol. II: *L'esercizio e i mezzi del potere marittimo*
  - vol. III: *Il pensiero politico e la strategico della Marina*
- L. Donolo, *Storia della dottrina navale italiana*, 1996
- F. Botti (a cura di), *Domenico Bonamico. Scritti sul potere marittimo (1894-1905)*, 1998
- E. Alberini, *La Marina italiana a Creta. Il potere marittimo in funzione della politica estera (1896-1899)*, 1998
- R. Nassigh, *La Marina italiana e l'Adriatico. Il potere marittimo in un teatro ristretto*, 1998
- M. Gabriele, *La Marina nella guerra italo-turca (1911-1912). Il potere marittimo strumento militare e politico*, 1998
- M. Gabriele, *La prima Marina d'Italia (1860-1866)*, 1998
- S. Minardi, *Il disarmo navale italiano (1919-1936)*, 1999
- C. Paoletti, *La Marina italiana in Estremo Oriente (1866-2000)*, 2000
- E. Pellegrini, *Le implicazioni navali della conquista dell'impero (1935-1941)*, 2003
- C. Paoletti, *La Marina italiana nelle operazioni di pace (1832-2004)*, 2005.

#### Uomini della Marina

La collana comprende una serie di biografie dedicate a quegli uomini che, a diverso titolo e con diverse competenze e responsabilità, hanno contribuito a scrivere la storia della Marina italiana. Le loro vicende umane e

professionali, inserite nel contesto storico che fece loro da sfondo, costituiscono una viva testimonianza ricca di insegnamenti. La collana, nata senza un preciso disegno di trattazione organica, è tuttora aperta e in continua evoluzione.

- M. Gabriele, *Benedetto Brin*, 1998
- M. Gabriele, *Augusto Riboty*, 1999
- E. Pellegrini, *Umberto Pugliese*, 1999
- F. Andriola, *Luigi Rizzo*, 2000
- M. Gabriele, *Ferdinando Acton*, 2000
- M. Gabriele, *Guglielmo Acton*, 2001
- M. Gabriele, *Simone Pacoret de Saint Bon*, 2002
- M. Gabriele, *Giovanni Bettòlo*, 2004
- E. Pellegrini, *Giuseppe Sirianni - Ministro della Marina*, 2004
- P.P. Ramoino, *Romeo Bernotti*, 2006.

#### I decorati al valore della Marina

Con la pubblicazione della collana, dedicata ai decorati al valore, l'Ufficio Storico ha voluto documentare nella maniera più esauriente quali siano stati i riconoscimenti tributati alle unità e agli uomini che hanno servito la Patria indossando la divisa della Marina, sia in navigazione, sia combattendo sui fronti terrestri o nei cieli del Mediterraneo, o ancora agendo in modo degno di particolare encomio nel soccorso in mare.

- L. Castagna, *Le Medaglie d'Oro della R. Marina al Valore Militare*, 1926
- O.O. Miozzi, *Le Medaglie d'Oro al Valore Militare*, 1961
- C. Scarpa, P. Sézanne, *Le decorazioni al valore dei regni di Sardegna e d'Italia (1793-1946)*, 1976
- C. Sarpa, P. Sezanne, *Le decorazioni al valore della Repubblica italiana (medaglie al valore e croce al valore militare)*, 1981
- C. Sarpa, P. Sezanne, *Le decorazioni del Regno di Sardegna e del Regno d'Italia. Decorazioni commemorative*, vol. I, 1982
- C. Sarpa, P. Sezanne, *Le decorazioni del Regno di Sardegna e del Regno d'Italia. Decorazioni commemorative*, vol. II, 1985
- C. Sarpa, P. Sezanne, *Le decorazioni del Regno di Sardegna e del Regno d'Italia. Decorazioni al merito*, 1987
- O.O. Miozzi, *Ordine militare d'Italia*, 1991
- O.O. Miozzi, *Le Medaglie d'Oro al Valore Militare*, 1992
- O.O. Miozzi, *Le Medaglie d'Argento al Valore Militare* tomo I (1793-1939), 1999

- tomo II (1940-1991), 2001
- O.O. Miozzi, *Le Medaglie di bronzo al valore militare*
  - tomo I (1887-1939), 2001
  - tomo II (2° GM A-L), 2002
  - tomo III (2° GM M-Z), 2003.

Negli anni Ottanta si pose con particolare urgenza il problema della progressiva diminuzione delle quote del personale assegnato. Questa esigenza, avvertita particolarmente nel 1984 in coincidenza con il pensionamento di un cospicuo gruppo di personale addetto all'archivio, e resa ancora più urgente dalla circostanza che nel 1989 sarebbero scaduti i termini stabiliti dalla legge per la libera consultazione dei documenti relativi alla guerra di Spagna, indusse l'Ufficio Storico a promuovere nel 1987 il progetto di riordinamento generale dell'archivio, che prevedeva la costituzione di un gruppo di "collaboratori esterni" all'amministrazione, cui affidare il compito della redazione di inventari degli archivi riferiti al secondo conflitto mondiale e al dopoguerra, che erano privi di strumenti di consultazione o, al massimo, erano forniti di soli elenchi di versamento, e la pubblicazione del *Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, il periodico su cui sarebbero stati pubblicati gli inventari elaborati dal gruppo dei collaboratori esterni.

Dal 1987 l'attività editoriale si è quindi arricchita della pubblicazione del *Bollettino d'Archivio*, un periodico trimestrale. La pubblicazione, unica nel suo genere, unisce alla sezione archivio una sezione saggi, permettendo agli studiosi di conoscere quale sia la documentazione disponibile nei diversi fondi senza obbligarli a recarsi a Roma; svolge quindi un'opera preziosa di riordino dell'archivio e di penetrazione e di presenza nei più qualificati ambienti della cultura storica.

Nella sezione Saggi, in oltre 25 anni di vita, più di 120 fra storici di fama internazionale, professori universitari, eminenti uomini di studio, esperti dei Beni Culturali e degli Archivi di Stato hanno pubblicato oltre 500 saggi, la maggior parte dei quali, per le caratteristiche peculiari del *Bollettino*, sono vere e proprie opere monografiche complete su uomini e avvenimenti riguardanti la Marina.

Il *Bollettino d'Archivio* è stato pubblicato e distribuito in abbonamento ininterrottamente fino a tutto il 2010. A partire dal 2011, per disposizioni ministeriali legate alle note e ricorrenti ristrettezze finanziarie, la stampa del *Bollettino d'Archivio* è stata sospesa, ma continua ad essere pubblicato in versione on-line sul sito istituzionale della Marina Militare. In appendice si

riporta l'elenco completo dei saggi pubblicati sul *Bollettino*.

Per concludere, l'ultimo libro, fresco anzi freschissimo di stampa, prodotto dall'Ufficio Storico, E. Graziani, *Tra memoria e futuro. Il centenario dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, 2012.

Un doveroso ringraziamento va a coloro che hanno collaborato alla realizzazione di questo volume, e in particolare alla tipografia, che in tempi ristrettissimi ne ha curato la stampa e l'allestimento, permettendo che il libro sul Centenario di questo Ufficio potesse essere esposto in questa giornata di studi.

## Conclusioni

Al termine di questa rapida carrellata delle attività editoriali dell'Ufficio Storico, permettetemi di concludere con una considerazione, amara, considerato che viene da una persona che ha dedicato un terzo della propria carriera proprio all'Editoria storica delle FF.AA (condizione più unica che rara per un ufficiale r.n., per chi conosce la politica di impiego nel nostro ambito).

Come abbiamo visto, sin dalla sua costituzione l'editoria storica era in grado di:

- programmare la struttura dell'opera, fornendo precise indicazioni sul numero dei volumi, titolo, argomenti, ecc.;
- compilare i singoli volumi, sulla scorta della documentazione archiviata dalla sezione Archivio;
- revisionare quanto compilato;
- stampare e distribuire.

Tale *modus operandi* è stato mantenuto, fra alti e bassi, fino agli anni Sessanta, quando è stata progettata la serie *Le Navi d'Italia*.

Negli anni a seguire il continuo e crescente taglio di personale ha ridotto sempre più la capacità di *Programmazione, Compilazione e Revisione*, fino ad annullarle completamente. Ciò ha imposto negli ultimi decenni il ricorso a collaborazioni esterne, che però sono vincolate alla disponibilità di risorse finanziarie che negli ultimi anni si sono sempre più assottigliate, e in alcuni settori azzerate completamente.

Anche per la stampa, non essendo le capacità interne in grado di assicurare un prodotto valido alla commercializzazione, è stato optato per un lungo periodo il ricorso a tipografie esterne.

Avendo perso la capacità di *Programmazione, Compilazione, Revisione e Stampa*, nel primo decennio del XXI secolo l'attività dell'editoria storica è stata limitata a valutazione di opportunità-fattibilità di studi-proposte presentate da collaboratori esterni e a una programmazione di stampa nel medio periodo fino a quando è stata redatta e distribuita la programmazione economica e finanziaria nel medio periodo (quinquennale).

È ormai cronaca che tale programmazione non viene più effettuata.

Allo stato attuale, pur essendoci parecchi volumi già pronti per la stampa, pur essendoci parecchi progetti ritenuti validi e in avanzato stato di redazione, pur essendoci varie proposte editoriali in attesa di valutazione, non è possibile redigere una programmazione editoriale nel breve/medio periodo proprio a causa di una mancanza assoluta di programmazione economica e finanziaria.

Se non interviene una rapida e drastica inversione di rotta, allontaneremo per sempre anche quegli ultimi collaboratori, che, disponibili anche a rinunciare ai propri compensi, sperano almeno di veder pubblicate le proprie ricerche in tempi accettabili.

Questo significa chiudere definitivamente con l'EDITORIA STORICA.

Saggi pubblicati sul *Bollettino d'Archivio*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
set-87	Il problema aeronavale italiano (capitolo 1°) [Parte prima]: Orientamenti generali	Cardoni Fulvio	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
set-87	Gli "Zara": storia di quattro navi	Ceccarelli Franco	Unità navali
set-87	Douhet e le aviazioni "ausiliarie"	Di Prisco Elio Davide	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
set-87	La cessione di Nizza e Savoia alla Francia ed il passaggio nella Marina francese di ufficiali della Marina sarda	Galuppini Gino	Marine preunitarie
set-87	Alla Marina affido i miei modelli: una donazione del professor Montauti	Iacono Giuseppe	Argomenti vari
set-87	Eroi del mare: Carlo Marengo di Moriondo, Medaglia d'Oro della Marina Militare. 1915-1941	Iacono Giuseppe	Argomenti vari
set-87	Origine delle navi ospedale	Miozzi Ottorino Ottone	Unità navali
set-87	Il Potere Marittimo	Papili Franco	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-87	Rivista navale di Napoli del 10 novembre 1912 Foto storiche	Bargoni Franco	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
dic-87	Le imprese dei mezzi d'assalto nella seconda guerra mondiale (1ª parte)	Birindelli Gino	Seconda guerra mondiale
dic-87	L'evoluzione dell'arte militare marittima all'inizio del secolo, attraverso gli scritti di Romeo Bernotti (1897-1912)	Botti Ferruccio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
dic-87	Il problema aeronavale italiano (capitolo 2°) [Parte seconda]: La nascita della R. Aeronautica e le sorti dell'aviazione navale	Cardoni Fulvio	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
dic-87	Il "Piano Pola". Un progetto azzardato	Ceccarelli Franco	Prima guerra mondiale
dic-87	L'introduction de la propulsion à vapeur pendant le premier période d'activité de la Marine Nationale Italienne	Di Prisco Elio Davide	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-87	L'incrociatore ausiliario e l'impiego con la Regia Marina	Marcon Tullio	Unità navali
dic-87	Disegni e colori nel tempo	Meconi Stefano	Marine preunitarie
dic-87	Genesi della struttura dello Stato Maggiore della Marina	Pisano Giuseppe	Organizzazione, organica, personale
dic-87	L'attività della Regia Marina nelle lagune venete durante la Grande Guerra	Rastelli Achille	Prima guerra mondiale
mar-giu 88	Le imprese dei mezzi d'assalto nella seconda guerra mondiale (2 <sup>a</sup> parte)	Birindelli Gino	Seconda guerra mondiale
mar-giu 88	Il trasporto dell'oro della Banca d'Italia ad opera della Regia Marina nell'estate del 1914	Ceccarelli Franco	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
mar-giu 88	Processi di trasformazione alla Spezia (1861-1930): l'impatto urbanistico, sociale, di costume, di organizzazione civile in seguito alla creazione post-unitaria dell'Arsenale e della Base navale	Fasoli Giuseppe	Arsenali, basi navali e infrastrutture
mar-giu 88	Taranto e la Marina Militare	Gabriele Mariano	Arsenali, basi navali e infrastrutture
mar-giu 88	Il convento di Sant'Anna, già Ospedale della Marina Militare	Gottardi Carlo	Arsenali, basi navali e infrastrutture
mar-giu 88	Angelo Belloni: una vita improntata a fantasia, estro e molto talento	Lenzi Franco	Apparecchiature e materiali
mar-giu 88	Disegni a colori nel tempo	Meconi Stefano	Organizzazione, organica, personale
set-88	Compartecipazione di unità italiane agli avvenimenti nelle Isole Baleari dal 26 luglio al 3 ottobre 1936	Bargoni Franco	Guerra di Spagna
set-88	Le imprese dei mezzi d'assalto nella seconda guerra mondiale (3 <sup>a</sup> parte)	Birindelli Gino	Seconda guerra mondiale
set-88	La strategia marittima degli anni Venti	Botti Ferruccio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
set-88	Gli aspetti navali della guerra civile spagnola. Bibliografia 1936-1986	Califano Goffredo	Guerra di Spagna
set-88	Corsari anche da noi: episodi di pirateria turca nel Mar Ionio nel 1868	Ceccarelli Franco	Argomenti vari
set-88	I piani della Marina francese contro l'Italia nel 1939	Gabriele Mariano	Marine estere
set-88	La prima spedizione dei sommergibili di Betasom nell'Atlantico Occidentale (febbraio-aprile 1942)	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-88	Il Servizio Sanitario Militare Marittimo	Miozzi Ottorino Ottone	Organizzazione, organica, personale
dic-88	13 dicembre 1941: la missione della IV Divisione	Bellini Fabrizio	Seconda guerra mondiale
dic-88	Da flotta secondaria a grande Marina - La strategia marittima italiana negli anni Trenta	Botti Ferruccio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
dic-88	Osservazioni sulla politica navale del primo governo Crispi (1887-1891)	Cardoni Fulvio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
dic-88	Gli aerofonisti. I ciechi in uniforme nella seconda guerra mondiale	Cobolli Giorgio	Seconda guerra mondiale
dic-88	4 novembre 1988: 70° anniversario della Vittoria - Il contributo della Regia Marina alle operazioni terrestri nel primo conflitto mondiale	Miozzi Ottorino Ottone	Prima guerra mondiale
dic-88	I progetti di corazzate a torri quadrinate del generale Ferrati	Rastelli Achille	Unità navali
dic-88	Origini della Grande Guerra - L'importanza della questione navale nell'entrata in guerra dell'Italia a fianco dell'Intesa	Turrini Alessandro	Prima guerra mondiale
dic-88	L'ultima spedizione Nobile, foto storiche	Meconi Stefano	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
mar-giu 89	I riflessi strategici della guerra totale. Navi e mezzi aerei nel bombardamento contro le città	Botti Ferruccio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima

Nr Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-giu 89	La Giornata della Marina. Istituzione e storia	Galuppini Gino	Fra le due guerre
mar-giu 89	La Marina di Venezia all'Esposizione Nazionale di Roma per l'Unità d'Italia	Gottardi Carlo	Marine preunitarie
mar-giu 89	L'ultima missione del sommergibile <i>Da Vinci</i>	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
mar-giu 89	Gli Ascari in servizio nella Regia Marina in Africa orientale	Meconi Stefano	Africa
mar-giu 89	La Marina italiana nel soccorso in mare e nelle pubbliche calamità	Miozzi Ottorino Ottone	Organizzazione, organica, personale
mar-giu 89	Naufragio e recupero del regio incrociatore <i>Bari</i>	Severi Antonio	Unità navali
mar-giu 89	Il battaglione italiano in Cina	Meconi Stefano	Estremo oriente
mar-giu 89	La prima celebrazione della "Giornata della Marina", foto storiche	Galuppini Gino	Fra le due guerre
set-89	La fine ed il recupero dell'incrociatore Trieste. 1943-1949	Ceccarelli Franco	Unità navali
set-89	Il Corpo degli ufficiali macchinisti della Regia Marina	Galuppini Gino	Organizzazione, organica, personale
set-89	Zurigo 1916: un colpo risolutivo. Il Servizio Segreto della Regia Marina in azione	Gemignani Marco	Prima guerra mondiale
set-89	Recensione: L'Archivio e la ricerca	Precone Maria Rita - Pauselli M.C.	Argomenti vari
set-89	Le operazioni contro l'isola di Pelagosa nell'estate del 1915	Santoni Alberto	Prima guerra mondiale
set-89	I sommergibili tipo "Laurenti"	Turrini Alessandro	Unità navali
dic-89	L'organizzazione di Supermarina	Califano Goffredo	Organizzazione, organica, personale
dic-89	L'espansione coloniale italiana nell'Oceano Pacifico	Ceccarelli Franco	Estremo oriente
dic-89	I rimorchiatori a vapore per la Finanza pontificia	Galuppini Gino	Marine preunitarie

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-89	I sommergibili stranieri	Turrini Alessandro	Unità navali
mar-90	Aspetti politico-diplomatici sulla cessione delle unità austroungariche alle Potenze dell'Intesa ed associate	Ceccarelli Franco	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
mar-90	La Marina e la politica coloniale italiana (1861-1836)	Gabriele Mariano	Africa
mar-90	L'aviazione della Regia Marina a Venezia. 1911-1923	Gottardi Carlo	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
mar-90	La fine della corazzata <i>Leonardo da Vinci</i>	Severi Antonio	Unità navali
mar-90	L'inchiesta sull'affondamento del sommergibile <i>Settembrini</i>	Turrini Alessandro	Seconda guerra mondiale
giu-90	Le leggi navali tedesche e la politica navale italiana. 1896-1900	Cardoni Fulvio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
giu-90	La battaglia dei Dardanelli nei documenti e nelle fonti italiane. 18 marzo 1915	Fossati Marsilio	Prima guerra mondiale
giu-90	Il pilota dell' <i>Audace</i>	Galuppini Gino	Prima guerra mondiale
giu-90	Il bombardamento navale di Genova del 9 febbraio 1941	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
giu-90	Una drammatica vicenda navale. La collisione fra il <i>Pola</i> ed il <i>Lampo</i>	Severi Antonio	Seconda guerra mondiale
set-90	L'industria militare italiana all'8 settembre 1943	Ceccarelli Franco	Seconda guerra mondiale
set-90	Rifornimento di materie prime dall'Estremo Oriente	Gemignani Marco	Seconda guerra mondiale
set-90	Le prove di collaudo del sommergibile <i>G 4</i> , ex <i>Thrasher</i> , eseguite nel 1914 da Cesare Laurenti	Turrini Alessandro	Unità navali
set-90	La guerra civile spagnola, foto storiche	Califano Goffredo	Guerra di Spagna
dic-90	Le navi asilo. Nave scuola marinaretti <i>Caracciolo</i>	Casanova Fuga Aldo	Argomenti vari
dic-90	L'Ufficio Storico della Marina Militare. Parte prima (1913-1940)	Graziani Ersilia	Argomenti vari

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-90	L'operazione Halberd. Cronistoria documentata di una mancata battaglia navale	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
mar-91	Le navi asilo	Casanova Fuga Aldo	Argomenti vari
mar-91	Fischi "alla banda"	Galuppini Gino	Argomenti vari
mar-91	La preparazione e la mobilitazione della Marina italiana nel giugno 1940	Giorgerini Giorgio	Seconda guerra mondiale
mar-91	L'influenza del potere marittimo nella Storia	Mahan A.T.-Flamigni Antonio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
mar-91	Strategia marittima e operazioni navali dell'anno 1940	Santoni Alberto	Seconda guerra mondiale
mar-91	Lo stemma della Marina Militare ed il Leone di San Marco	Severi Antonio	Argomenti vari
giu-91	Il problema aeronavale italiano (1 <sup>a</sup> parte) [Parte terza]: La questione della nave portaerei della Regia Marina nel 1923-1925: difficoltà finanziarie ed incertezze tecniche e dottrinarie	Cardoni Fulvio	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
giu-91	La batteria <i>Amalfi</i>	Casanova Fuga Aldo	Prima guerra mondiale
giu-91	La storia e lo sviluppo della Reale Marina bulgara tra il 1898 e il 1941	Ceccarelli Franco	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
giu-91	La politica navale in Adriatico dal 1875 al 1878	Gabriele Mariano	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
giu-91	Un'azione dei M.A.S. in Adriatico nel maggio 1918 tratta da documenti d'archivio italiani ed austriaci	Gottardi Carlo	Prima guerra mondiale
giu-91	Le uniformi dell'Armata di mare borbonica	Majolo Ruello	Marine preunitarie
giu-91	La difesa mobile del litorale	Miozzi Ottorino Ottone	Batteria e difesa costiera

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
set-91	L'Inaugurazione di Palazzo Marina, foto storiche.	Ceccarelli Franco	Fra le due guerre
set-91	Il problema aeronavale italiano (2 <sup>a</sup> parte) [Parte quarta]: Alternativa tra portaerei ed incrociatori: la necessità della portaerei nella strategia navale italiana	Cardoni Fulvio	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
set-91	Il contributo italiano all'operazione Merkur	De Lorenzo Giovanni	Seconda guerra mondiale
set-91	La costituzione di Betasom nelle relazioni navali italo-tedesche (1939-1940)	De Toro Augusto	Seconda guerra mondiale
set-91	Lo scontro di Capo Bon (13 dicembre 1941)	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-91	L'ultima crociera della regia nave <i>Amalfi</i>	Pellegrini Danilo, Zagnoni Pierpaolo	Seconda guerra mondiale
set-91	La documentazione storico-scientifica conservata presso l'archivio dell'Ufficio Storico e presso i musei della Marina Militare	Sicurezza Renato	Argomenti vari
set-91	Il contributo della Royal Navy alla battaglia di Creta	Stathakis Nikos	Marine estere
dic-91	L'avventurosa storia del <i>L.127</i>	Alegi Gregory	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
dic-91	Gli autocannoni della Regia Marina nella campagna in Africa settentrionale	Balestra Gian Luca, Curami Andrea	Seconda guerra mondiale
dic-91	Il problema aeronavale italiano (3 <sup>a</sup> parte) [Parte quinta]: Negazione della portaerei e nuovo indirizzo della politica navale	Cardoni Fulvio	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
dic-91	Taranto, 16 marzo 1916. Un sommergibile misterioso	Casanova Fuga Aldo	Prima guerra mondiale
dic-91	App - L'offensiva su Malta 1941	Gabriele Mariano	Seconda guerra mondiale
dic-91	App - La guerra per mare e il problema dei convogli	Giorgerini Giorgio	Seconda guerra mondiale
dic-91	App - La battaglia di Matapan	Santoni Alberto	Seconda guerra mondiale

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-91	A cinquant'anni dalla notte di Alessandria	Sicurezza Renato	Seconda guerra mondiale
mar-92	Il problema aeronavale italiano (4 <sup>a</sup> parte) [Parte sesta]: 1926-1932. Anni di ripensamento per le portaerei, ed abbandono dell'aviazione navale	Cardoni Fulvio	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
mar-92	La visita dei sovrani di Spagna in Italia nel 1923	Casanova Fuga Aldo	Fra le due guerre
mar-92	Un insolito funerale di guerra	Galuppini Gino	Seconda guerra mondiale
mar-92	L'Ufficio Storico della Marina Militare. Seconda parte (1940-1991)	Graziani Ersilia	Argomenti vari
mar-92	Augusta, "base passeggera" nella guerra italo-turca	Marcon Tullio	Guerra italo-turca
mar-92	Attività dell'Ufficio Ricupero Navi nel porto della Spezia, aprile 1945-dicembre 1947	Sicurezza Renato	Arsenali, basi navali e infrastrutture
giu-92	L'affondamento della portaerei <i>Aquila</i> a Genova nel 1945	Bagnasco Erminio, Rastelli Achille	Seconda guerra mondiale
giu-92	Il problema aeronavale italiano (5 <sup>a</sup> parte) [Parte settima]: La nomina di Italo Balbo a capo dell'Aeronautica, e la sua battaglia contro le aviazioni ausiliarie	Cardoni Fulvio	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
giu-92	La corazzata <i>Impero</i> : storia di una nave mai nata	Ceccarelli Franco	Unità navali
giu-92	Le prime Medaglie d'Oro al Valore della guerra 1940-1943	Galuppini Gino	Seconda guerra mondiale
giu-92	L'operazione Substance	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-92	Il problema aeronavale italiano (6 <sup>a</sup> parte) [Parte ottava]: I rapporti fra Marina e Aeronautica dal 1929 al 1935. Anni di stasi	Cardoni Fulvio	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
set-92	Cent'anni fa. Le Colombiane di Genova	Casanova Fuga Aldo	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
set-92	La Regia Marina alla riconquista di Palermo (settembre 1866)	Gabriele Mariano	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
set-92	Il sotto capo manipolo Carmelo Borg Pisani, Medaglia d'Oro al Valore Militare	Galuppini Gino	Seconda guerra mondiale
set-92	Attacco a Tobruch. L'operazione Agreement (13-14 settembre 1942)	Poggiali Luca	Seconda guerra mondiale
set-92	Evoluzione dei sistemi per la direzione del tiro navale fino agli anni Venti. Genesi delle centrali del tiro tipo "Regia Marina"	Santarini Marco	Apparecchiature e materiali
set-92	La Regia Marina in Africa. Personale indigeno ed ascari al suo servizio	Stella Gian Carlo	Africa
dic-92	Un processo d'altri tempi	Buracchia Mario	Argomenti vari
dic-92	Il problema aeronavale italiano. Conclusione: 1935-1939. L'incerto riorientamento della politica navale, e il fallimento finale della portaerei	Cardoni Fulvio	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
dic-92	Betasom nelle relazioni navali italo-germaniche [App.]	De Toro Augusto	Seconda guerra mondiale
dic-92	L'operazione C3 (1942) [App.]	Gabriele Mariano	Seconda guerra mondiale
dic-92	La nave scuola <i>Giorgio Cini</i>	Galuppini Gino	Unità navali
dic-92	Le costruzioni navali italiane nel periodo bellico con specifico riferimento al 1942 [App.]	Giorgerini Giorgio	Seconda guerra mondiale
dic-92	Le azioni navali di mezzo giugno e mezzo agosto 1942. L'aspetto navale [App.]	Nassigh Riccardo	Seconda guerra mondiale
dic-92	La Marina italiana e la Persia (1925-1936)	Pasqualini Maria Gabriella	Marine estere
dic-92	Giappone, Pacifico e la globalizzazione del conflitto [App.]	Santoni Alberto	Estremo oriente
mar-93	L'azione della regia torpediniera <i>Sagittario</i>	Casanova Fuga Aldo	Seconda guerra mondiale
mar-93	Rapporti fra la Marina Militare romana e la Regia Marina fino al termine della seconda guerra mondiale	Ciorbea Valentin, Moldovan Juan	Marine estere
mar-93	L'affondamento del piroscalo <i>Galilea</i> (29 marzo 1942)	De Toro Augusto	Seconda guerra mondiale

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-93	Le denominazioni di grado degli ufficiali della Marina italiana	Galuppini Gino	Organizzazione, organica, personale
mar-93	Riflessioni sull'arma subacquea italiana nella seconda guerra mondiale	Turrini Alessandro	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
mar-93	Trabaccoli da guerra	Zecca Gennaro	Seconda guerra mondiale
giu-93	La consegna della bandiera di combattimento al regio incrociatore <i>Zara</i> (5 giugno 1932)	Ceccarelli Franco	Unità navali
giu-93	I bagni penali	Galuppini Gino	Argomenti vari
giu-93	Il rancio	Galuppini Gino	Argomenti vari
giu-93	Perdita e ritrovamento del regio sommergibile <i>Sebastiano Veniero</i>	Marcon Tullio	Unità navali
giu-93	L'armistizio dell'8 settembre 1943 (1 <sup>a</sup> parte). Da Cassibile al Consiglio della Corona. La memoria del generale Alexander e i promemoria di Supermarina e del Comando Supremo	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
giu-93	Gli aerei del Cantiere navale di Monfalcone	Turrini Alessandro	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
giu-93	1893. Insegne della Marina cinese	Manzari Giuliano	Marine estere
giu-93	<b>Suppl. La battaglia dei convogli</b> - I corrispondenti di guerra e la Marina	Cervi Mario	Seconda guerra mondiale
giu-93	<b>Supplemento - La battaglia dei convogli</b> - Le premesse	Mariano Gabriele	Seconda guerra mondiale
giu-93	<b>Supplemento - La battaglia dei convogli</b> - La lezione della Storia	Giorgerini Giorgio	Seconda guerra mondiale
giu-93	<b>Supplemento - La battaglia dei convogli</b> - L'attività delle motozattere	Marcon Tullio	Seconda guerra mondiale
giu-93	<b>Supplemento - La battaglia dei convogli</b> - Rapporto sui convogli		Seconda guerra mondiale
giu-93	<b>Supplemento - La battaglia dei convogli</b> - Il vero traditore. Le decrittazioni britanniche e la guerra dei convogli	Santoni Alberto	Seconda guerra mondiale

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
giu-93	<b>Supplemento - La battaglia dei convogli</b> - Un ricordo: l'operazione K 7	Scaroni Alberto	Seconda guerra mondiale
giu-93	<b>Supplemento - La battaglia dei convogli</b> - Introduzione	Sicurezza Renato	Seconda guerra mondiale
giu-93	<b>Supplemento - La battaglia dei convogli</b> - Intervento del capo di stato maggiore della Marina Militare	Venturoni Guido	Seconda guerra mondiale
set-93	<b>Supplemento - La Battaglia dei convogli</b> - Documentazione fotografica (Foto della Mostra)	a cura di Mazari Giuliano e Casanova Fuga Aldo	Seconda guerra mondiale
set-93	Lero	Casanova Fuga Aldo	Seconda guerra mondiale
set-93	Il 1943 nelle "Memorie" dell'ammiraglio de Courten	Gabriele Mariano	Seconda guerra mondiale
set-93	Gli avvenimenti nelle basi navali metropolitane ed extrametropolitane	Manzari Giuliano	Seconda guerra mondiale
set-93	L'armistizio dell'8 settembre 1943 (2 <sup>a</sup> parte). Il dramma delle Forze Navali da Battaglia	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-93	La Regia Marina dal 25 luglio 1943 all'armistizio	Pagano Gian Paolo	Seconda guerra mondiale
set-93	L'organizzazione della Marina all'8 settembre 1943	Peccianti Romano	Seconda guerra mondiale
dic-93	Mimetizzazione delle navi italiane durante la seconda guerra mondiale. 1940-1941: studio e sperimentazione	Bargoni Franco	Seconda guerra mondiale
dic-93	La Marina nelle cartoline	Casanova Fuga Aldo	Argomenti vari
dic-93	La Banda musicale della Marina italiana	Galuppini Gino	Argomenti vari
dic-93	La torpediniera 5 PN	Pellegrini Danilo, Zagnoni Pierpaolo	Prima guerra mondiale
dic-93	1908: L'operato del Gruppo Navale Speciale della Flotta del Baltico durante il terremoto di Messina	Redanskij Vladimir Gheorghievic	Marine estere
dic-93	Le operazioni in Tunisia e nell'Italia meridionale. L'aspetto navale [App.]	Sicurezza Renato	Seconda guerra mondiale

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-94	La fallita incursione austriaca in Ancona	Gemignani Marco	Prima guerra mondiale
mar-94	L'azione dei mezzi d'assalto di superficie a Suda il 26 marzo 1941	Istituto di Guerra Marittima	Seconda guerra mondiale
mar-94	Strategie politiche e militari del fascismo dalla conferenza di Stresa all'intervento in guerra	Santoni Alberto	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
mar-94	Arturo De Riseis, Capo dell'Ufficio Speciale del Ministero della Marina, e i suoi corrispondenti di guerra (novembre 1917-novembre 1918)	Viggiani Carmine	Prima guerra mondiale
giu-94	Appunti per una storia delle fortificazioni costiere italiane del XX secolo	Clerici Carlo Alfredo, Flocchini Alfredo	Batteria e difesa costiera
giu-94	Crociera del Gruppo Esploratori nei mari del Nord	Fratini Angelo	Unità navali
giu-94	La Marina del "Regno del Sud". Parte prima: L'accordo navale tra Cunningham e de Courten, e la firma dell'armistizio lungo	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
giu-94	La Marina italiana e l'Unione Sovietica tra le due guerre. Parte prima: 1929-1933	Zani Luciano	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-94	Mimetizzazione dei sommergibili e delle unità veloci costiere	Bargoni Franco	Seconda guerra mondiale
set-94	La regia cannoniera fluviale <i>Ermanno Carlotto</i>	Casanova Fuga Aldo	Unità navali
set-94	La Reale Marina Italiana in età napoleonica	Frasca Francesco	Marine preunitarie
set-94	La Marina del "Regno del Sud". Parte seconda: La dichiarazione di guerra alla Germania e l'emendamento all'accordo navale Cunningham-de Courten	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
dic-94	5 ottobre 1954. Il ritorno di Trieste all'Italia	Casanova Fuga Aldo	Argomenti vari
dic-94	<i>Il Savoia</i> : storia di una nave speciale	Ceccarelli Franco	Unità navali
dic-94	Gli atti notarili dell'Arsenale militare marittimo di Taranto: una fonte medita per la storia della tecnica	D'Ippolito Lucia	Arsenali, basi navali e infrastrutture

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-94	Il porto di Genova e la seconda guerra dell'Indipendenza sul mare	Gabriele Mariano	Arsenali, basi navali e infrastrutture
dic-94	La Marina del "Regno del Sud". Parte terza: La cobelligeranza e il bilancio dell'attività operativa e logistica	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
dic-94	I sommergibili <i>Medusa</i> : due vicende parallele	Pellegrini Danilo, Zagnoni Pierpaolo	Unità navali
mar-95	La sorte delle navi della Marina italiana in Unione Sovietica	Berezhnoj Sergej	Unità navali
mar-95	Le cannoniere antisommergibili per la Regia Marina. Il progetto Odero Terni Orlando-Livorno (1942)	Donnini Mario	Unità navali
mar-95	La diserzione della torpediniera austriaca <i>TB 11</i>	Gemignani Marco	Prima guerra mondiale
mar-95	La difesa dell'Arcipelago della Maddalena contro i francesi (1793): Domenico e Agostino Millelire	Manzari Giuliano	Marine preunitarie
mar-95	Fotografie di interni dei sommergibili <i>Des Geneys</i> e <i>Pietro Calvi</i>	Turrini Alessandro	Unità navali
giu-95	La costruzione dell'arsenale di Taranto e l'ordinamento degli arsenali militari marittimi dell'Italia unita. Aspetti tecnici e considerazioni politiche	Graziani Ersilia	Arsenali, basi navali e infrastrutture
giu-95	Riviste navali a Napoli negli anni Trenta	Marcon Tullio	Fra le due guerre
giu-95	La flotta austro-ungarica e i suoi successi nell'Adriatico durante la prima guerra mondiale	Paolucci Massimo	Prima guerra mondiale
giu-95	La misura della distanza in mare prima dell'avvento del radar	Santarini Marco	Apparecchiature e materiali
giu-95	I sommergibili italiani della seconda guerra mondiale, e il passaggio dello Stretto di Gibilterra	Turrini Alessandro	Seconda guerra mondiale
set-95	Mimetizzazione del naviglio mercantile	Bargoni Franco	Seconda guerra mondiale
set-95	Il <i>Savoia</i> in Eritrea. La visita di Vittorio Emanuele III nell'ottobre 1932	Ceccarelli Franco	Africa

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
set-95	L'idrovolante d'alto mare lancia siluri S.I.A.I S. 55	Donnini Mario	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
set-95	I radiolocalizzatori della Regia Marina. Parte prima: Dalle prime sperimentazioni sulle onde elettromagnetiche alle realizzazioni di Marinelettro Livorno	Mattesini Francesco	Apparecchiature e materiali
set-95	<b>Supplemento - Il Potere marittimo -</b> Introduzione ai lavori	Sicurezza Renato	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-95	<b>Supplemento - Il Potere marittimo -</b> Potere marittimo	Bandini Franco	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-95	<b>Supplemento - Il Potere marittimo -</b> Il Potere marittimo nell'età moderna (1492-1870)	Santoni Alberto	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-95	<b>Supplemento - Il Potere marittimo -</b> Il Potere marittimo nella prima e nella seconda guerra mondiale	Mariano Gabriele	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-95	<b>Supplemento - Il Potere marittimo -</b> Nuovo diritto del mare e Potere marittimo degli Stati	Sico Luigi	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-95	<b>Supplemento - Il Potere marittimo -</b> Attualità del Potere marittimo	Giorgerini Giorgio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-95	<b>Supplemento - Il Potere marittimo -</b> Strategia navale e strategia marittima - Intervento conclusivo del capo di stato maggiore della Marina Militare	Mariani Angelo	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
dic-95	La Marina nella crisi di Aspromonte (1862)	Gabriele Mariano	Marine preunitarie
dic-95	Battaglia nel Canale di Piombino	Gemignani Marco	Seconda guerra mondiale
dic-95	I radiolocalizzatori della Regia Marina. Parte seconda: L'aiuto fornito dalla Germania	Mattesini Francesco	Apparecchiature e materiali
mar-96	La Regia Marina e la morte di Italo Balbo	Alegi Gregory	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-96	I lavori di ristrutturazione dei porti di Genova, Livorno e Venezia in età napoleonica	Frasca Francesco	Marine preunitarie
mar-96	La Commissione Italiana di Storia Militare	Galuppini Gino	Argomenti vari
mar-96	La missione speciale del <i>Raimondo Montecuccoli</i> nell'emisfero australe (3 gennaio-28 marzo 1938)	Scognamiglio Bruno	Unità navali
mar-96	La Marina italiana e l'Unione Sovietica tra le due guerre. Parte seconda: 1933-1939	Zani Luciano	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
giu-96	Porto Corsini: un'occasione mancata	Gemignani Marco	Prima guerra mondiale
giu-96	Il Famedio del Marinaio Italiano	Paleologo Carlo	Argomenti vari
giu-96	Le contrapposte strategie mediterranee alla vigilia del conflitto	Santoni Alberto	Seconda guerra mondiale
set-96	Riboty nella campagna del 1866. Il Giornale della corazzata <i>Re di Portogallo</i>	Gabriele Mariano	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
set-96	Il disastro del convoglio Duisburg. Parte prima: L'invio a Malta della Forza K e la pianificazione del convoglio Beta da parte dei Comandi italiani	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-96	La Regia Marina nella Grande Guerra: Storia di un ponte navale, foto storiche	Mattesini Francesco	Prima guerra mondiale
dic-96	Il disastro del convoglio Duisburg. Parte seconda: Lo scontro notturno	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
dic-96	In un telegramma cifrato di Napoleone III la spiegazione di un enigma	Patuelli Antonio	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
dic-96	Il cacciatorpediniere <i>Quintino Sella</i> . Tentativi di recupero e vicende susseguenti	Pellegrini Danilo, Zagnoni Pierpaolo	Unità navali
mar-97	La questione di Creta e il ruolo della Marina italiana. Parte prima: Antefatti sino all'insurrezione del 1896	Alberini Emanuela	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
mar-97	6 agosto 1928: il dramma del sommergibile <i>F 14</i>	Ascione Lorenzo	Unità navali

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-97	Le origini politico-diplomatiche delle navi da battaglia <i>Littorio</i> e <i>Vittorio Veneto</i>	De Toro Augusto	Unità navali
mar-97	L'apparecchio di salvataggio Gerolami, Arata, Olivati per sommergibili	Turrini Alessandro	Apparecchiature e materiali
giu-97	La questione di Creta e il ruolo della Marina italiana. Parte seconda: La crisi del 1897 e l'intervento della squadra navale internazionale	Alberini Emanuela	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
giu-97	La Marina italiana nel Mar Rosso durante il conflitto italo-turco (1911-1912)	Gabriele Mariano	Guerra italo-turca
giu-97	Il commesso ai viveri	Galuppini Gino	Argomenti vari
giu-97	Livorno e il suo porto dalle origini agli anni della signoria medicea	Melosi Gino	Marine preunitarie
giu-97	Il corso Zara. Storia di diciannove tenenti del Corpo Sanitario Militare Marittimo	Sabatini Carlo	Organizzazione, organica, personale
set-97	La questione di Creta e il ruolo della Marina italiana. Parte terza: L'autonomia di Creta	Alberini Emanuela	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-97	Il blocco navale italiano nella guerra di Spagna (ottobre 1936-marzo 1939). Parte prima: Come si giunse alla prima campagna sottomarina e ai bombardamenti navali di Barcellona e di Valencia	Mattesini Francesco	Guerra di Spagna
dic-97	Gli incagli del regio incrociatore <i>San Giorgio</i>	D'Ippolito Lucia	Unità navali
dic-97	La Regia Marina e il monolito Mussolini	Galuppini Gino	Argomenti vari
dic-97	Il blocco navale italiano nella guerra di Spagna (ottobre 1936-marzo 1939). Parte seconda: Le operazioni navali dell'estate 1937, e l'attività della Regia Aeronautica contro i porti della Spagna repubblicana	Mattesini Francesco	Guerra di Spagna
mar-98	1944-1945: La strana alleanza tra marinai del Sud e della R.S.I. per difendere Trieste e le terre dell'Est	Andriola Fabio	Seconda guerra mondiale
mar-98	L'Arsenale militare marittimo di Taranto. La nascita, l'attività, la "Mostra Storica Artigiana"	De Florio Angelo, Filomena Lorenzo	Arsenali, basi navali e infrastrutture

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-98	L'occupazione di Feilul e di Massaua (con documenti inediti dalla corrispondenza di Benedetto Brin)	Gabriele Mariano	Africa
mar-98	Il minisommergibile: un miraggio storico (ovvero: un Davide può battere un Golia, un esercito di Davidi non batterà mai un esercito di Golia)	Turrini Alessandro	Unità navali
giu-98	Ufficio Trasporti Rifornimenti in Guerra: studi per un conflitto (1931-1940)	Colliva Giuliano	Organizzazione, organica, personale
giu-98	Il Servizio Informazioni Segrete della Marina	Donnini Mario	Organizzazione, organica, personale
giu-98	Il discorso dell'ammiraglio Bergamini	Galuppini Gino	Seconda guerra mondiale
giu-98	Considerazioni sull'impiego dei sommergibili nel primo conflitto mondiale	Gemignani Marco	Unità navali
giu-98	L'esploratore veloce <i>Tashkent</i> . La costruzione, l'attività operativa, la fine della nave più veloce del mondo	Usyschin Alexandr Kuzmich	Marine estere
set-98	La politica e i piani strategici della Regia Marina fra il 1935 e il 1940	Mallett Robert	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-98	La notte di Taranto. Parte prima: Le misure italiane degli anni 1938-1939 per fronteggiare un eventuale attacco di aerosiluranti contro Taranto, e la pianificazione dell'operazione britannica Judgment	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-98	Le dimissioni dell'ammiraglio Raffaele de Courten	Patuelli Antonio	Argomenti vari
dic-98	Il petrolio sale a bordo: un'invenzione dimenticata di Vittorio Cuniberti. La corazzata monocalibra e la costruzione della Divisione Veloce britannica (1890-1914)	Colliva Giuliano	Marine estere
dic-98	La notte di Taranto. Parte seconda: Lo svolgimento dell'operazione Judgment e le considerazioni dei protagonisti	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
dic-98	Autografi dannunziani nel Museo Navale della Spezia	Romani Luigi	Argomenti vari

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-99	Attilio Biseo, uomo di mare e di cielo. Da guardiamarina sommergibilista a trasvolatore atlantico	Donnini Mario	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
mar-99	Malta, perno del contrasto in Mediterraneo durante il secondo conflitto mondiale	Gabriele Mariano	Seconda guerra mondiale
mar-99	Il Battaglione "N" del Reggimento <i>San Marco</i>	Nesi Sergio	Seconda guerra mondiale
mar-99	I fatti d'arme del 1848, e gli interventi di unità navali piemontesi, venete, napoletane e pontificie nel Golfo di Trieste	Patuelli Antonio	Marine preunitarie
mar-99	L'Ufficio Postale di Betasom e i suoi valori filatelici	Romano Filiberto	Argomenti vari
mar-99	Benedetto Brin (1833-1898), Atti del convegno		Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
mar-99	L'opera di Benedetto Brin	Bocchieri Antonio	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
mar-99	Il progettista navale	Marsich Sergio	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
mar-99	Le corazzate classe "Duilio" e gli incrociatori pesanti	Accardo Lucio	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
mar-99	Il politico e l'uomo	Gabriele Mariano	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
mar-99	Benedetto Brin e la Spezia	Giorgerini Giorgio	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
mar-99	Brin e la nascita del potere marittimo italiano introduzione alla tavola rotonda del convegno	Buracchia Mario	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
mar-99	Il potere marittimo	Gabriele Mariano	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
mar-99	Le navi grandi contrapposte a quelle piccole nell'epoca di Benedetto Brin	Donolo Luigi	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
giu-99	Le navi posacavi. Protagoniste incombode della grande lotta "Cavi e/o Radio"	De Florio Aldo	Argomenti vari
giu-99	La fase iniziale dell'espansione italiana in Somalia, e gli eccidi di personale della Regia Marina	Gemignani Marco	Africa

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
giu-99	La missione dell'ammiraglio Cagni a Fiume	Moro Tiberio	Fra le due guerre
giu-99	Le valutazioni britanniche d'anteguerra sulle capacità militari dell'Italia, e considerazioni postbelliche	Santoni Alberto	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
giu-99	Autobiografia della Regia Marina attraverso le lettere censurate nella seconda guerra mondiale. Parte prima: L'organizzazione della censura e l'evoluzione del fronte interno	Toso Anna	Seconda guerra mondiale
set-99	Le Marine dell'Asse e la difesa della Tunisia. Gli accordi Doenitz-Riccardi del marzo 1943	De Toro Augusto	Seconda guerra mondiale
set-99	La pianificazione dell'"azione aeronavale a massa contro la flotta inglese nel Mediterraneo" (maggio-agosto 1941). La direttiva navale n. 7 (Di. Na. 7)	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-99	Autobiografia della Regia Marina attraverso le lettere censurate nella seconda guerra mondiale. Parte seconda: La guerra a bordo	Toso Anna	Seconda guerra mondiale
dic-99	La squadra da battaglia italiana e il problema dei combustibili (1940-1943)	Colliva Giuliano	Seconda guerra mondiale
dic-99	Origine e destino di una città militare. La Spezia in tempo di guerra 1940-1945. Suggestione di geografia urbana sulla città militare [App.]	Da Pozzo Carlo	Arsenali, basi navali e infrastrutture
dic-99	Le missioni speciali in Africa orientale. Il rimpatrio degli italiani residenti nelle colonie	Manzari Giuliano	Seconda guerra mondiale
dic-99	Il fronte di Stresa e l'accordo navale anglo-tedesco del 1935	Minardi Salvatore	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
dic-99	Problemi nello sviluppo storico della città [App.]	Parisella Antonio	Arsenali, basi navali e infrastrutture
mar-00	Le Marine dell'Asse e la caduta della Tunisia. Il secondo incontro Doenitz-Riccardi del maggio 1943	De Toro Augusto	Seconda guerra mondiale

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-00	La ricerca del “capro espiatorio” come dato ricorrente nella storia militare italiana	Dini Sergio	Argomenti vari
mar-00	La prima operazione offensiva della Squadra navale italiana sulla base della Direttiva Navale n. 7 (Di. Na. 7). Il tentato contrasto all'operazione britannica Mince-meat (Mediterraneo occidentale, 21-26 agosto 1941)	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
giu-00	La Marina italiana nel Levante (1919-1920)	Brauzzi Alfredo	Fra le due guerre
giu-00	La guerra vista da Alessandria: note e impressioni dell'ammiraglio Cunningham	Colliva Giuliano	Seconda guerra mondiale
giu-00	Il complesso militare-industriale aeronautico in Italia e la costruzione di velivoli per impieghi navali. Dalle origini alla seconda guerra mondiale (1909-1945)	Pellegrini Ernesto	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
set-00	Le operazioni aeronavali nel Mediterraneo e la crisi dei convogli libici nella 2ª e 3ª decade di novembre 1941. Parte prima: L'affondamento della portaerei britannica <i>Ark Royal</i> e il mancato arrivo in Libia del convoglio Pisani	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-00	La parità navale italo-francese tra le due guerre mondiali. Parte prima: La Conferenza di Washington e le relazioni politiche fra l'Italia e la Francia nell'ambito delle conferenze navali e dei più importanti avvenimenti internazionali (1921-1928)	Pardini Daniela	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-00	Aspetti navali dell'operazione Husky: invasione della Sicilia (luglio-agosto 1943)	Santoni Alberto	Seconda guerra mondiale
dic-00	Le operazioni navali sui laghi Maggiore e di Garda nella seconda e terza guerra d'indipendenza e nella prima guerra mondiale	Galuppini Gino	Prima guerra mondiale
dic-00	La Marina da guerra di casa Savoia durante il Settecento	Lo Basso Luca	Marine preunitarie

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-00	Le operazioni navali nel Mediterraneo e la crisi dei convogli libici nella 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> decade di novembre 1941. Parte seconda: L'affondamento della corazzata britannica Barham e l'annientamento del convoglio tedesco Maritza e di quelli italiani Adriatico e Mantovani	Mattesini Francesco	Marine preunitarie
dic-00	La parità navale italo-francese tra le due guerre mondiali. Parte seconda: La Conferenza navale di Londra del 1930 e la fine del disarmo navale (1929-1936)	Pardini Daniela	Fra le due guerre
dic-00	<b>Supplemento - Cina 1900. La rivolta dei boxers. L'opera della Marina italiana</b>	Manzari Giuliano, rev. Pagano Gian Paolo	Estremo oriente
mar-01	Alcune immagini della nostra ultima guerra sul mare. Parte prima: 10 giugno 1940-31 marzo 1941	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
mar-01	Navi militari straniere in visita a Genova tra il 1861 e il 1900 circa, foto storiche	Bargoni Franco	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
mar-01	Bolsena: la scuola idrovolanti della Regia Marina (1917-1921)	Tonicchi Giovanni	Fra le due guerre
mar-01	Evoluzione della componente subacquea italiana tra le due guerre mondiali	Turrini Alessandro	Unità navali
mar-01	La prima crociera degli idrovolanti e la cooperazione fra Marina e Aeronautica (26 maggio-3 giugno 1928)	Donnini Mario	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
giu-01	La rivalità italo-austriaca per il potere marittimo durante la Triplice Alleanza	Donnini Francesca	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
giu-01	Immagini della nostra ultima guerra sul mare. Parte seconda: 1° aprile-30 giugno 1941	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
giu-01	Spica: una classe gloriosa (1936-1964)	Marcon Tullio	Unità navali
giu-01	Cronologia delle perdite subite in Mediterraneo dalle Marine delle nazioni alleate durante la seconda guerra mondiale (giugno 1940-maggio 1945)	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
set-01	Le Marine dell'Asse e l'invasione alleata del Nord Africa francese	De Toro Augusto	Seconda guerra mondiale
set-01	Immagini della nostra ultima guerra sul mare. Parte terza: 1° luglio-30 settembre 1941	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-01	Cronologia delle perdite subite in Mediterraneo dalle Marine delle nazioni alleate durante la seconda guerra mondiale. Parte prima (prosecuzione): Unità operanti sotto il controllo britannico	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
dic-01	I diari del comandante Mario Paolo Pollina	Bembo Paolo	Seconda guerra mondiale
dic-01	L'incrociatore <i>Dogali</i> sul Rio delle Amazzoni	Gabriele Mariano	Unità navali
dic-01	Immagini della nostra ultima guerra sul mare. Parte quarta: 1° ottobre-31 dicembre 1941	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
dic-01	Cronologia delle perdite subite in Mediterraneo dalle Marine delle nazioni alleate durante la seconda guerra mondiale. Parte prima (prosecuzione): Unità operanti sotto il controllo britannico	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
dic-01	Il conflitto sino-giapponese del 1931-1932 e la missione della Marina italiana	Minardi Salvatore	Estremo oriente
dic-01	<b>Supplemento - L'attività navale del Sacro Militare Ordine di Santo Stefano P. M. nel primo trentennio del XVII secolo</b>	Gemignani Marco	Marine preunitarie
mar-02	Santa Barbara	Galuppini Gino	Argomenti vari
mar-02	Il regio sommergibile <i>Jalea</i> nelle operazioni militari in Spagna (1936-1937)	Leonardi Roberto	Guerra di Spagna
mar-02	Immagini della nostra ultima guerra sul mare. Parte quinta: 1° gennaio-31 marzo 1942	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
mar-02	Cronologia delle perdite subite in Mediterraneo dalle Marine delle nazioni alleate durante la seconda guerra mondiale - Unità operanti sotto il controllo britannico	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-02	I successi degli aerosiluranti italiani e tedeschi in Mediterraneo nella 2 <sup>a</sup> guerra mondiale	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
giu-02	Immagini della nostra ultima guerra sul mare. Parte sesta: 1° aprile-30 giugno	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
giu-02	Cronologia delle perdite subite in Mediterraneo dalle Marine delle nazioni alleate durante la seconda guerra mondiale - Unità operanti sotto il controllo britannico - prosecuzione	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
giu-02	Le fonti relative alla Regia Marina in Estremo Oriente negli archivi militari italiani	Paoletti Ciro, Andreani Franco	Estremo oriente
giu-02	La Regia Marina e la sua strategia 1861-1939	Ramoino Pier Paolo	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
giu-02	D'Annunzio, Thaon di Revel e il "Bollettino della Vittoria navale"	Salotti Guglielmo	Prima guerra mondiale
set-02	Immagini della nostra ultima guerra sul mare - Parte settima: 1° luglio-30 settembre 1942	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-02	Il contributo della Regia Marina alle operazioni in Africa settentrionale e alle battaglie di El Alamein	Manzari Giuliano	Seconda guerra mondiale
set-02	Cronologia delle perdite subite in Mediterraneo dalle Marine delle nazioni alleate durante la seconda guerra mondiale - prosecuzione	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-02	La Marina italiana e il problema della nave portaerei (1915-1945)	Pellegrini Ernesto	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
dic-02	Il bombardamento di Ancona del 24 maggio 1915	Gemignani Marco	Prima guerra mondiale
dic-02	Immagini della nostra ultima guerra sul mare - Parte ottava: 1° ottobre-31 dicembre 1942	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
dic-02	La fine delle unità italiane in Mar Rosso e l'internamento degli equipaggi in Arabia Saudita	Sabatini Carlo	Seconda guerra mondiale

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-02	La guerra subacquea nel Mediterraneo durante la prima guerra mondiale	Turrini Alessandro	Prima guerra mondiale
mar-03	La cattura della navi iugoslave in Dalmazia nella primavera 1941	Rastelli Achille	Seconda guerra mondiale
mar-03	Immagini della nostra ultima guerra sul mare. Parte nona: 1° gennaio-31 marzo 1943	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
mar-03	I reparti speciali italiani. Un'operazione poco nota: la "Missione Alfa"	Manzari Giuliano	Seconda guerra mondiale
mar-03	Le difese della Milmart nella piazza Augusta-Siracusa: 1935-1943	Marcon Tullio	Batteria e difesa costiera
giu-03	Molto rumore per nulla: la paura navale del gennaio 1888	Mariano Gabriele	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
giu-03	I fanali di via e di posizione, e la poesia per evitare gli abbordi in mare	Galuppini Gino	Argomenti vari
giu-03	Il disarmo navale tra le due guerre mondiali. La politica italiana dalla Conferenza di Washington alla Conferenza di Ginevra	Monia Candida D'Amico	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
giu-03	Immagini della nostra ultima guerra sul mare. Parte decima: 1° aprile-30 giugno 1943	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-03	Questioni di tiro... e altre. Le artiglierie navali italiane nella guerra nel Mediterraneo	Colliva Giuliano	Apparecchiature e materiali
set-03	Il disarmo navale tra le due guerre mondiali. La politica italiana dalla Conferenza di Washington alla Conferenza di Ginevra. Parte seconda: La Conferenza di Londra e il disarmo dei primi anni Trenta	D'Amico Monia Candida	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-03	Immagini della nostra ultima guerra sul mare. Parte undicesima: 1° luglio-8 settembre 1943	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-03	Immagini della nostra ultima guerra sul mare. Parte dodicesima: 9 settembre-31 dicembre 1943	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-03	L'Intelligence navale italiano dalle rivelazioni di ufficiali della Regia Marina cobeligerante	Santoni Alberto	Seconda guerra mondiale
dic-03	La resistenza della Regia Marina nelle Isole Ionie e nell'Egeo	Manzari Giuliano, Pagano Marina	Seconda guerra mondiale
dic-03	La Repubblica di Genova e l'insurrezione corsa (1730-1769)	Paoletti Ciro	Marine preunitarie
dic-03	Immagini della nostra ultima guerra sul mare. Parte dodicesima: 9 settembre-31 dicembre 1943	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
dic-03	Questioni di tiro... e altre. Le esercitazioni di tiro della Marina italiana e le artiglierie degli altri paesi	Colliva Giuliano	Apparecchiature e materiali
mar-04	Questioni di tiro...e altre. Considerazioni finali sulla guerra navale italiana nel Mediterraneo.	Colliva Giuliano	Apparecchiature e materiali
mar-04	La prima battaglia della Sirte. Parte prima: Genesi di un fallimento dell'operazione M.42.	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
mar-04	L'attenzione della Marina italiana all'Oceano Indiano nel convegno di Friedrichshafen (20-21 giugno 1939)	Pellegrini Ernesto	Fra le due guerre
mar-04	I Pirati a Tunisi 1937. Una storia di altri tempi e un romanzo giallo.	Battista La Racine Renato	Fra le due guerre
mar-04	Navalismo e pensiero marittimo nell'Europa di fine '800. Parte prima: Il pensiero marittimo anglosassone e francese.	Zampieri Francesco	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
mar-04	Immagine della nostra ultima guerra sul mare. Parte tredicesima 1° gennaio 1944-7 maggio	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
giu-04	Vicende e voci dalla Sicilia (Luglio-Agosto 1943)	Gabriele Mariano	Seconda guerra mondiale
giu-04	La prima battaglia della Sirte. Parte seconda. Lo svolgimento dell'operazione M.42, e le perdite navali britanniche sugli sbarramenti di Tripoli.	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
giu-04	Navalismo e pensiero marittimo nell'Europa di fine '800. Parte seconda. La grande divulgazione nel pensiero marittimo italiano.	Zampieri Francesco	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
giu-04	Navi militari francesi e britanniche fotografate nei porti delle rispettive nazioni negli anni fra il 1880 e il 1890 (foto storiche)	Bargoni Franco	Marine estere
set-04	La sottrazione del sommergibile 43 della Fiat - San Giorgio	Gemignani Marco	Unità navali
set-04	Le isole contese: la disputa italo-britannica sugli arcipelaghi ex ottomani nel Mar Rosso	Belgrano Nicola Luigi	Africa
set-04	Contro la guerra di squadra e le grandi navi: le teorie "controcorrente" del comandante Bonamico e dell'ammiraglio francese Aube nel secolo XIX	Botti Ferruccio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-04	Navalismo e pensiero marittimo nell'Europa di fine '800. Parte terza. La politica navale nel Mediterraneo dal 1882 al 1914.	Zampieri Francesco	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-04	L'ultra Intelligence e altre informative britanniche sulla Marina della R.S.I.	Santoni Alberto	Seconda guerra mondiale
dic-04	Evoluzione della componente subacquea italiana tra le due guerre mondiali, comparata con l'analoga evoluzione della componente subacquea italiana.	Turrini Alessandro	Marine estere
dic-04	Gli effetti della manifestazioni tossiche da cloruro di metile sulle operazioni dei sommergibili in Mar Rosso e nel golfo di Aden	Prosperini Franco	Apparecchiature e materiali
dic-04	Le forze navali tedesche in acque spagnole durante la guerra civile (1936-1939)	De Toro Augusto	Marine estere
dic-04	La prima crociera degli idrovolanti e la cooperativa fra Marina e Aeronautica	Donnini Mario	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
mar-05	L'aviazione marittima italiana (1913-1923)	Colliva Giuliano	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
mar-05	La navigazione fluviale	De Florio Aldo	Argomenti vari

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-05	La vendita al Marocco della 'cannoniera rapida' <i>Bashir</i> . Un tentativo italiano di penetrazione nell'impero sceriffiano	Tamburini Francesco	Marine estere
mar-05	L'aviazione marittima italiana (1913-1918). Parte prima	Colliva Giuliano	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
mar-05	Relazione sull'attività del Reparto Informazioni della Marina durante la guerra di liberazione e di resistenza	Manzari Giuliano	Seconda guerra mondiale
giu-05	L'attività delle corvette italiane sotto bandiera germanica (1943-1945)	De Toro Augusto	Seconda guerra mondiale
giu-05	Uomini sul fondo. Un film di Francesco De Robertis	Giannini Federico	Argomenti vari
giu-05	L'aviazione marittima italiana. (1913-1918). Parte seconda	Colliva Giuliano	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani
giu-05	Anselmo Bucci, pittore di guerra. I risultati di un'approfondita ricerca negli archivi della Marina e dell'Istituto di Storia del Risorgimento	Bembo Paolo	Argomenti vari
giu-05	L'Ammiraglio Ettore Sportiello	Manzari Giuliano	Organizzazione, organica, personale
set-05	Le caldaie navali e le prime sperimentazioni del combustibile liquido a bordo delle Navi della Regia Marina	Gay Valerio	Apparecchiature e materiali
set-05	Le leggi sulla leva attraverso le fonti documentali dell'Ufficio Storico	Mainini Maria Rosaria	Organizzazione, organica, personale
set-05	Le Marine militari in tempo di pace ed il loro ruolo nelle Peacekeeping Operations delle Nazioni Unite	Magnalardo Emiliano	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-05	La cattura dei Regi Sommergibili <i>Galilei</i> , <i>Perla</i> , e <i>Bronzo</i> nel corso del secondo conflitto mondiale	Prosperini Franco	Seconda guerra mondiale
dic-05	Una lettera in bottiglia	Manzari Giuliano	Argomenti vari
dic-05	Le crociere degli idrovolanti e la Divisione Navale dell'Oceano	Donnini Mario	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-05	Il regime giuridico delle navi militari nel diritto internazionale	Manzi Aldo	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
dic-05	Marina e diplomazia in Italia dall'unificazione nazionale alla Grande Guerra	Ferrante Ezio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
dic-05	La guerra antisom dell'Intesa nel Mediterraneo durante il primo conflitto mondiale	Gemignani Marco	Prima guerra mondiale
dic-05	Il contributo italiano allo sviluppo della Marina dell'URSS (1929-1941)	Pellegrini Ernesto	Marine estere
mar-06	L'Italia, la Libia e la garanzia italiana della neutralità di Malta (1979-1981)	Minardi Salvatore	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
mar-06	Propaganda sovversiva e contro-propaganda nazionale all'interno della Regia Marina dal primo conflitto mondiale al fascismo 1915-1922)	Martines Luca	Prima guerra mondiale
mar-06	Quattro M.A.S. sul Lago Ladoga (luglio-ottobre 1942)	Gabriele Mariano	Seconda guerra mondiale
mar-06	Il promemoria di Creta (28 luglio 1942)	De Toro Augusto	Seconda guerra mondiale
giu-06	L'affondamento del Regio Sommersibile <i>Uarscieck</i> nel corso di azione nel Mediterraneo centrale	Prosperini Franco	Seconda guerra mondiale
giu-06	Il bombardamento di Durazzo del 2 ottobre 1918	Gemignani Marco	Prima guerra mondiale
giu-06	Le operazioni di Gunboat Diplomacy della Regia Marina contro la Colombia nel 1885 e nel 1898"	Tamburini Francesco	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
giu-06	I primi progetti di battelli subacquei e il caso giudiziario Yurcev	Tonelli Graziano	Marine estere
set-06	La crisi dei convogli libici e l'ultima offensiva aerea dell'Asse contro Malta (10-30 ottobre 1942)	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-06	Le incursioni dei MAS contro Durazzo nel giugno 1916	Gemignani Marco	Prima guerra mondiale

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
set-06	L'Adriatico e il Risorgimento italiano	Turrini Alessandro	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-06	Argomentazioni strategico-marittime italiani e francesi a confronto alle soglie della Conferenza di Londra	Belgrano Nicola Luigi	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
dic-06	Nebbie e spie dei Dardanelli. Aspetti sconosciuti e dimenticati della guerra di Libia e dell'impresa di Enrico Millo (1911-1912)	Colliva Giuliano	Guerra italo-turca
dic-06	Dino Grandi e gli ammiragli alla Conferenza di Londra del 1930	Belgrano Nicola Luigi	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
dic-06	8 settembre 1943, la guerra continua. La Decima Flottiglia MAS	Martinelli Franco	Seconda guerra mondiale
dic-06	Navi mercantili italiane e tedesche in Africa orientale. Aprile 1941.	Faggioli Pietro	Seconda guerra mondiale
dic-06	L' <i>Artiglio</i> e i palombari viareggini	De Florio Aldo	Argomenti vari
mar-07	Le esercitazioni navali dell'estate 1932 e la rivista davanti al Re	De Toro Augusto	Fra le due guerre
mar-07	I sommergibili tipo "Cavallini" per la Repubblica Argentina. Un caso di politica commerciale del Fascismo in America Latina	Tamburini Francesco	Marine estere
mar-07	Le linee guida per i cappellani della Regia Marina nel triennio 1940-1943	Marzocchi Giancarlo - Paoletti Ciro	Seconda guerra mondiale
mar-07	Relazione sull'attività svolta dalla Sezione Offensiva "D" del 2° Reparto della Regia Marina durante il conflitto 1940-1943	Manzari Giuliano	Seconda guerra mondiale
giu-07	L'Operazione "Aprilia" (13-15 aprile 1942)	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
giu-07	Le "35000" un investimento politico-economico o necessità militare?	Ramoino Pier Paolo	Unità navali
giu-07	Gli ufficiali di Marina passati in Aeronautica all'atto della costituzione della nuova arma. Una scelta di vita	Battista La Racine Renato	Potere aereo, problemi aeronavali e aeroplani

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
giu-07	La Marina spagnola e il contributo italiano all'attuazione della legge navale del 1939	Pellegrini Ernesto	Marine estere
giu-07	Il Nereide	Faggioli Pietro	Unità navali
set-07	La Medaglia d'Oro Marcello Pucci Boncampi, capitano di fregata della Regia Marina	Gabriele Mariano	Argomenti vari
set-07	Il cannone da 100 tonnellate e le corazze del <i>Duilio</i>	Paoletti Ciro	Apparecchiature e materiali
set-07	Il potere marittimo-navale e il pensiero dell'ammiraglio Oscar di Giamberardino. Parte prima: "Dottrina e pratica; Relazioni tra la politica e l'arte della guerra; Strategia; Tattica"	Campana Claudio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
set-07	Pantelleria: i bombardamenti navali	Gatti Fabrizio	Seconda guerra mondiale
dic-07	Il forzamento dell'ancoraggio del Vallone di Muggia nella notte fra il 9 e 10 dicembre 1917	Prosperini Franco	Prima guerra mondiale
dic-07	Un esempio di "strategia dei mezzi": la Regia Marina e i suoi cacciatorpediniere allo scoppio della 2ª guerra mondiale	Ramoino Pier Paolo	Seconda guerra mondiale
dic-07	La presenza navale italiana a Zanzibar alla fine del XIX secolo	Gemignani Marco	Africa
dic-07	Il potere marittimo-navale, e il pensiero dell'ammiraglio Oscar di Giamberardino. Parte seconda: "Organica; L'arte del comando"	Campana Claudio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
mar-08	Origine, trattative e aspetti della convenzione navale italo-franco-britannica del 10 maggio 1915	Gabriele Mariano	Prima guerra mondiale
mar-08	La Regia Marina alla vigilia della Grande Guerra	Battista La Racine Renato	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
mar-08	Cronologia della Grande Guerra	Manzari Giuliano	Prima guerra mondiale
mar-08	L'affondamento e il recupero del sommergibile austro-ungarico U 12	Rastelli Achille	Prima guerra mondiale

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-08	L'attività dei sommergibili e dei cacciatorpediniere italiani nel Mediterraneo orientale nel primo anno di guerra. Parte prima: 15-30 giugno 1940	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
mar-08	Le quattro Compagnie delle galere in una raccolta dell'Ufficio generale dello Stato	Carbone Flavio	Potere marittimo, politica navale, strategia e arte militare marittima
giu-08	La Regia Marina nella prima guerra mondiale. Parte seconda: L'organizzazione della R. Marina durante il conflitto	Ramoino Pier Paolo	Prima guerra mondiale
giu-08	Le operazioni navali in Adriatico 1915-1918	Ferrante Ezio	Prima guerra mondiale
giu-08	L'occupazione, la difesa e lo sgombero dell'isola di Pelagosa	Prosperini Franco	Prima guerra mondiale
giu-08	Le tragedie del <i>Benedetto Brin</i> e del <i>Leonardo da Vinci</i>	Buchet Stéphan J. - Poggi Franco	Prima guerra mondiale
giu-08	L'attività dei sommergibili e dei cacciatorpediniere italiani nel Mediterraneo orientale nel primo anno di guerra. Parte seconda: L'annientamento delle squadriglie cacciatorpediniere di Tobruch, 29 giugno-dicembre 1940	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-08	Il salvataggio dell'esercito serbo	Gabriele Mariano	Prima guerra mondiale
set-08	Genesi e sviluppo dei M.A.S. Attività operativa in Adriatico (1916-1918)	Prosperini Franco	Prima guerra mondiale
set-08	Marinai in grigio verde. La cooperazione della Marina alle operazioni dell'Esercito sul fronte terrestre	Manzari Giuliano	Prima guerra mondiale
set-08	Gli sbarramenti del Canale d'Otranto durante il primo conflitto mondiale	Buchet Stéphan J. - Poggi Franco	Prima guerra mondiale
set-08	Bastia: 8-9 settembre 1943	Ghisotti Andrea	Seconda guerra mondiale
set-08	Nascita e tramonto della Imperiale e Regia Veneta Marina	Turrini Alessandro	Marine preunitarie
dic-08	I trattati dopo la prima guerra mondiale: una tregua, non una pace	de Leonardis Massimo	Fra le due guerre

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-08	Prima guerra mondiale: nascono i mezzi d'assalto della Regia Marina	Manzari Giuliano - Capone Corrado	Prima guerra mondiale
dic-08	La difesa costiera e i treni armati	Manzari Giuliano	Prima guerra mondiale
dic-08	Lo sbarco austriaco di Ancona del 5 aprile 1918 nel rapporto del comandante della spedizione austroungarica, e nelle fonti della Marina Militare e della Guardia di Finanza	Branchi Andrea	Prima guerra mondiale
dic-08	L'opera di soccorso a Messina da parte delle Marine militari dopo il terremoto del 28 dicembre 1908	Buchet Stéphan J. - Poggi Franco	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
dic-08	The effects of the Marittime Command. sul Risorgimento italiano. Gli aspetti marittimi della prima Guerra d'indipendenza nelle pagine Charles E. Calwell	da Fré Giuliano	Marine preunitarie
dic-08	<b>Supplemento - Napoli e la Marina dal XVI secolo ai giorni nostri</b> - Dalla galera al vascello: esigenze diverse per la realizzazione di una darsena a Napoli (1623-1707)	Siriago Maria	Arsenali, basi navali e infrastrutture
dic-08	<b>Supplemento - Napoli e la Marina dal XVI secolo ai giorni nostri</b> - Opere di difesa marittima della capitale partenopea, dal dominio spagnolo alla prima età borbonica (1501-1799)	Pessolano Maria Raffaella	Arsenali, basi navali e infrastrutture
dic-08	<b>Supplemento - Napoli e la Marina dal XVI secolo ai giorni nostri</b> - Progetti e costruzione di un bacino di raddobbo per la Real Marina, e prospettive di potenziamento del porto di Napoli (1840-1865)	Romano Claudio	Arsenali, basi navali e infrastrutture
dic-08	<b>Supplemento - Napoli e la Marina dal XVI secolo ai giorni nostri</b> - Il ministro Ferdinando Acton e la querelle sugli arsenali partenopei (1879-1883)	Gabriele Mariano	Arsenali, basi navali e infrastrutture
dic-08	<b>Supplemento - Napoli e la Marina dal XVI secolo ai giorni nostri</b> - Gli stabilimenti e le officine navali private del Napoletano, e la loro cooperazione con l'Arsenale di Napoli (1870-1829)	Formicola Antonio	Arsenali, basi navali e infrastrutture

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-08	<b>Supplemento - Napoli e la Marina dal XVI secolo ai giorni nostri</b> - Il ruolo della base navale di Napoli durante il secondo conflitto mondiale, e il tragico bombardamento aereo del 4 dicembre 1942	Gemignani Marco	Arsenali, basi navali e infrastrutture
dic-08	<b>Supplemento - Napoli e la Marina dal XVI secolo ai giorni nostri</b> - Il ruolo della base navale di Napoli dal secondo dopoguerra ai giorni nostri (1945-2008)	Loriga Francesco	Arsenali, basi navali e infrastrutture
mar-09	La crisi del traffico con la Libia nell'autunno 1941, e il carteggio Weichold-Sansonetti	De Toro Augusto	Seconda guerra mondiale
mar-09	Lo stabilimento di munizionamento navale di Buffoluto di Taranto tra leggenda e realtà	De Florio Aldo	Arsenali, basi navali e infrastrutture
mar-09	Gabriele D'Annunzio e gli aerosiluranti	Galuppini Gino	Prima guerra mondiale
mar-09	La storia della X flottiglia M.A.S. 1943-1945. Analisi di una politica oscillante	Capra Casadio Massimiliano	Seconda guerra mondiale
giu-09	La guerra navale del Pacifico (1879-1881) nei documenti italiani	Gabriele Mariano	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
giu-09	Portelloni d'avviamento dei tubi lanciasiluranti: un piccolo ma significativo episodio dell'evoluzione tecnica della componente subacquea italiana	Turrini Alessandro	Apparecchiature e materiali
giu-09	Proposte di rivisitazione storiografica degli avvenimenti della Grande Guerra sul mare e del ruolo della Regia Marina	Paoletti Ciro	Argomenti vari
giu-09	La Decima Flottiglia MAS nella seconda guerra mondiale. Analisi politica oscillante. Parte seconda: La scelta e il sacrificio; la Decima in guerra; la Venezia Giulia e la resa finale	Capra Casadio Massimiliano	Seconda guerra mondiale
set-09	Il forzamento del canale di Fasana	Buchet Stéphan J. - Poggi Franco	Seconda guerra mondiale
set-09	La vita e le opere di U. Pugliese	Boccalatte Claudio	Argomenti vari
set-09	Il rapporto tra la Marina e la nazione tra 1898 e 1910	Battista La Racine Renato	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
set-09	L'aviazione marittima alla vigilia della guerra 1915-1918. (Parte 1) L'aviazione marittima dalla nascita all'entrata nella Grande Guerra	Donnini Mario	Prima guerra mondiale
set-09	La fabbrica delle navi grigie. Storia ed archeologia industriale dell'Arsenale marittimo militare della Spezia (1ª parte). La genesi dell'arsenale e la trasformazione del territorio	Stamegna Marco	Arsenali, basi navali e infrastrutture
set-09	Falso storico dell'art. 27 della "Collezione de' Regolamenti della Real Marina"	Formicola Antonio	Marine preunitarie
dic-09	La notte di Capo Bon	Ghisotti Andrea	Seconda guerra mondiale
dic-09	La Marina, le torpedini e i siluri	Paoletti Ciro	Apparecchiature e materiali
dic-09	Grandi figure di Comandanti di Marina	Ferdinando San Felice di Monteforte	Argomenti vari
dic-09	Cooperazione fra eserciti e flotte nella prima guerra mondiale	Cernigoi Enrico	Prima guerra mondiale
dic-09	L'aviazione marittima alla vigilia della guerra 1915-1918. (Parte 2) L'aviazione marittima durante la Grande Guerra	Donnini Mario	Prima guerra mondiale
dic-09	La fabbrica delle navi grigie. Storia ed archeologia industriale dell'Arsenale marittimo militare della Spezia (parte 2ª). La genesi dell'arsenale e la trasformazione del territorio	Stamegna Marco	Arsenali, basi navali e infrastrutture
dic-09	<b>Supplemento - La Marina dal Regno Sardo al Regno d'Italia - La Marina come strumento di politica internazionale: dal Ducato di Savoia al Regno d'Italia</b>	Mezzalama Francesco	Marine preunitarie
dic-09	<b>Supplemento - La Marina dal Regno Sardo al Regno d'Italia - Istituto idrografico della Marina</b>	Presciuttini Paola	Marine preunitarie
dic-09	<b>Supplemento - La Marina dal Regno Sardo al Regno d'Italia - Missioni e crociere della Marina sarda 1815-1861</b>	Gautier di Confengo Edoardo	Marine preunitarie

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-09	<b>Supplemento - La Marina dal Regno Sardo al Regno d'Italia</b> - Le crociere oceaniche della Marina del Regno d'Italia	Stumpo Enrico	Marine preunitarie
dic-09	<b>Supplemento - La Marina dal Regno Sardo al Regno d'Italia</b> - Il naviglio dell'ultima Marina sarda (1815-1861) e della prima Marina italiana (1861-1880)	Manuele Pierangelo	Marine preunitarie
dic-09	<b>Supplemento - La Marina dal Regno Sardo al Regno d'Italia</b> - Le nuove tecnologie, il vapore	Marchis Vittorio	Marine preunitarie
dic-09	<b>Supplemento - La Marina dal Regno Sardo al Regno d'Italia</b> - La Marina mercantile del Regno d'Italia	Zampieri Francesco	Marine preunitarie
dic-09	<b>Supplemento - La Marina dal Regno Sardo al Regno d'Italia</b> -I Padri Trinitari di Torino e il riscatto degli schiavi del Regno di Sardegna	Griva Luigi	Marine preunitarie
dic-09	<b>Supplemento - La Marina dal Regno Sardo al Regno d'Italia</b> - Ufficiali e marinai della Marina sarda: uno sguardo sulle istituzioni formative nell'età della Restaurazione	Mola di Nomaglio Gustavo - Sandri Giachino Roberto	Marine preunitarie
mar/giu-10	Lo <i>Scirè</i> , vittima eccellente di Ultra Secret	Ruberti Fabio	Seconda guerra mondiale
mar-giu-10	La Marina italiana nel contrasto all'operazione britannica 13-15 febbraio 1942	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
mar-giu-10	Storia dei cappellani militari e della loro presenza in Marina dall'Unità d'Italia alla Liberazione del 1945	Battista La Racine Renato	Argomenti vari
mar-giu-10	L'ammiraglio Fioravanzo, pensatore geopolitico	Ferrante Ezio	Argomenti vari
sett-dic-10	Zurigo, 26-27 febbraio 1917: la Marina italiana e l'operazione Mayer	Colliva Giuliano	Prima guerra mondiale
sett-dic-10	Incursori britannici nel porto di Palermo	Peluso Cristiano	Seconda guerra mondiale
sett-dic-10	I sommergibili da trasporto della Regia Marina	Turrini Alessandro	Unità navali

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
sett-dic-10	La sinergia tra diplomazia italiana e Regia Marina a Tangeri durante la guerra civile spagnola	Tamburini Francesco	Fra le due guerre
sett-dic-10	La piazzaforte di Spezia dal 1860 alla prima guerra mondiale	Malatesta Leonardo	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
sett-dic-10	La fregata <i>Maria Adelaide</i> e le dichiarazioni del contrammiraglio Persano sui difetti della nave ammiraglia	Antonicelli Aldo	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
mar-11	Vittorio Amedeo II e la Marina sabauda	Carbone Flavio	Marine preunitarie
mar-11	<i>Viribus Unitis</i> : ultimo atto	Moro Tiberio	Unità navali
mar-11	La Marina Pontificia da 1769 al 1808	Paoletti Ciro	Marine preunitarie
giu-11	La minaccia navale francese negli anni Venti e Trenta del XX secolo	Ramoino Pier Paolo	Fra le due guerre
giu-11	Uno scontro navale trascurato: notte sul 12 ottobre a levante di Malta	Prosperini Franco	Seconda guerra mondiale
giu-11	Le batterie costiere della Regia Marina in Eritrea	Meleca Vincenzo	Fra le due guerre
set-11	La missione dell' <i>Audace</i> a Tangeri	Tamburini Francesco	Seconda guerra mondiale
set-11	Le artiglierie del <i>Maria Adelaide</i>	Antonicelli Aldo	Unità navali
set-11	La Marina sabauda	Paoletti Ciro	Marine preunitarie
dic-11	I sommergibili italiani dal settembre 1943 al dicembre 1945	Manzari Giuliano	Unità navali
dic-11	Tanti anni fa avvenne: stralci di parole e immagini, dai percorsi di un Ministro della Difesa	Bembo Paolo	Argomenti vari
dic-11	La marcante presenza italiana nella rivoluzione degli straccioni e l'intervento navale di Garibaldi	D'Andrea Frota Guilherme	Argomenti vari
dic-11	<b>Supplemento - Le artiglierie della Marina veneta nel XVI secolo</b>	Santarini Marco	Marine preunitarie
mar-12	Il nuovo circolo di Marina	Alberto Scaramuccia	Argomenti vari

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-12	Un sottotenente di vascello nel conflitto italo-turco	Buchet Stéphane J.	Prima guerra mondiale
mar-12	Dalle "Littorio" alle Impero - Navi da battaglia, studi e programmi in Italia nella seconda metà degli anni Trenta	De Toro Augusto	Unità navali
giu-12	L'impiego delle Grandi Navi della Regia Marina nella seconda guerra mondiale - 1940-1945-Una rilettura critica	Ramoino Pier Paolo	Seconda guerra mondiale
giu-12	La torpediniera <i>Fabrizi</i> in Adriatico	Peluso Cristiano	Unità navali
giu-12	La Marina come richiamo pubblicitario fino alla seconda guerra mondiale	Vannacci Loredana	Argomenti vari
giu-12	La Marina inglese e Genova durante la guerra di successione austriaca	Paoletti Ciro	Marine estere
set-12	Le origini della Marina austriaca	Reichl-Ham Claudia	Marine estere
set-12	Le artiglierie della Marina borbonica di Messina	Donato Armando	Marine preunitarie
set-12	S.T.V. Riccardo Grazioli Lante della Rovere M.O.V.M.	Buchet Stéphane J.	Argomenti vari
set-12	Un pirovascello o una pirofregata corazzata?	Antonicelli Aldo	Unità navali
dic-12	Le direttive della Regia Marina per la repressione della tratta degli schiavi	Paoletti Ciro	Argomenti vari
dic-12	Il varo di N. <i>Doria</i>	Scaramuccia Alberto	Unità navali
dic-12	La guerra aeronavale lungo le coste dell'America Meridionale	Faggioni Gabriele	Seconda guerra mondiale
dic-12	Tecnologia, Marina e propaganda nella pubblicità sulla stampa periodica durante la Grande Guerra	Vannacci Loredana	Prima guerra mondiale
dic-12	L'ammiraglio Stefano De Mari	Giacomone Piana Paolo	Argomenti vari
mar-13	Un "Rapporto di fine campagna"	Ramoino Pier Paolo	Argomenti vari

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
mar-13	Le condizioni e le operazioni della Marina sarda durante la seconda guerra d'indipendenza	Schneid Frederick C.	Marine preunitarie
mar-13	La guerra navale dei "Quindici giorni". Le operazioni navali dell'Italia e della Francia del giugno 1940 e del bombardamento di Genova e Vado.	Colliva Giuliano	Seconda guerra mondiale
mar-13	L'Operazione Daffodil nel piano "Agreement"	Mattesini Francesco	Seconda guerra mondiale
giu-13	La Regia torpediniera <i>Lupo</i>	Faggioli Pietro	Argomenti vari
giu-13	L'intervento del comandante D'Amico nel 1864 per la nascita della base Navale di Brindisi	Paoletti Ciro	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
giu-13	Ufficiali svedesi delle galere nel Mediterraneo del XVIII secolo	Huhtamies Mikko	Argomenti vari
giu-13	Il salvataggio di naufraghi ebrei nelle isole italiane dell'Egeo (1939-1942). L'avventura del <i>Pentcho</i>	Manzari Giuliano	Seconda guerra mondiale
giu-13	I relitti di Siderno: il mistero delle due motozattere <i>MZ 746</i> e <i>MZ 774</i>	Meleca Vincenzo	Seconda guerra mondiale
giu-13	Sulla Preghiera del Marinaio	Buchet Stéphan J.	Argomenti vari
set-13	L'impegno della Regia Marina nella colonizzazione dell'Eritrea e l'eccidio dei marinai dell' <i>Ettore Fieramosca</i>	Isacchini Valeria	Dalla costituzione (1861) alla prima guerra mondiale
set-13	La vasca navale della Spezia e la nascita della moderna architettura navale in Italia	Boccalatte Claudio	Arsenali, basi navali e infrastrutture
set-13	Le esercitazioni delle batterie costiere dello Stretto di Messina durante la guerra italo-turca	Donato Armando	Guerra italo-turca
set-13	Il modello di fregata a vela del Palazzo Reale di Torino	Antonicelli Aldo	Marine preunitarie
set-13	La Marina della Repubblica Ligure	Giacomone Piana Paolo	Marine preunitarie
dic-13	La partecipazione della Marina italiana all'invasione di Creta nei documenti tedeschi (maggio 1941)	De Toro Augusto	Seconda guerra mondiale

*I. Rutigliano - Attività editoriale dell'Ufficio Storico. Analisi, genesi e sviluppo nei primi cento anni*

N. Bollettino	Titolo Articolo	Autore	Argomento
dic-13	La guerra aeronavale tra il Golfo di Venezia e la costa dalmata dopo l'8 settembre 1943	Faggioni Gabriele	Seconda guerra mondiale
dic-13	La Marina mercantile durante il Ventennio fascista	Savoretti Angelo	Fra le due guerre

---

## I MUSEI NAVALI

---

GIOVANNI MESSINA

Le funzioni e i compiti della Sezione Musei dell'Ufficio Storico della Marina sono principalmente quelli di:

- sovrintendere e coordinare l'attività dei Musei Navali della Marina e del settore Marina del Sacrario delle Bandiere del Vittoriano;
- approvare i bozzetti e rilasciare l'autorizzazione per la coniazione di nuovi *crest* per Comandi navali e per Enti o Comandi a terra;
- fornire la necessaria consulenza storica nel processo per la scelta di "nomi e motti" a Comandi navali e Enti/Comandi a terra;
- gestire le pratiche di interesse storico a seguito del passaggio in disarmo per successiva radiazione dal quadro del naviglio militare dello Stato;
- monitorare il patrimonio artistico della Marina Militare.

Il riferimento normativo è la SMM 101/UEU, che attribuisce all'Ufficio Storico le funzioni di conservare e divulgare il patrimonio storico della Marina Militare, finalizzato allo sviluppo e alla diffusione della cultura navale nell'ambito della collettività nazionale.

I due Musei navali dipendenti sono dislocati alla Spezia e a Venezia. Essi hanno assunto una tipologia diversa: il Museo della Spezia raccoglie soprattutto reperti e materiali di carattere tecnico-scientifico, quello di Venezia conserva cimeli storico-artistici.

Il Sacrario delle Bandiere al Vittoriano, istituito con l'intento di mantenere nel popolo italiano il culto delle tradizioni, raccoglie e custodisce le

bandiere di guerra dei reparti disciolti, le bandiere delle unità navali radiate dal naviglio dello Stato, le bandiere degli istituti militari e delle unità appartenenti ai corpi armati dello stato disciolte, nonché cimeli particolarmente importanti relativi alle guerre combattute dalle Forze Armate.

Oltre ai musei, esistono alcune Sale Storiche che sono ubicate all'interno di Comandi o Enti della Marina e che si differenziano dai Musei perché a differenza di questi ultimi non sono aperte al pubblico ed hanno, quindi, una minore visibilità. Esse hanno lo scopo di mantenere vivo nel personale il culto delle tradizioni e di rafforzarne lo spirito di corpo. Al momento, le Sale Storiche presenti nel territorio nazionale sono ubicate a:

- CINCNAV;
- COMFORDRAG;
- MARICOSOM;
- COMFORSBARC (Castello Svevo di Brindisi e San Marco);
- COMSUBIN;
- MARIBASE BRINDISI (racconta la storia del Castello Svevo di Brindisi);
- Ancona (Sala Guglielmo Marconi);
- Chiavari (Scuola TLC di Forza Armata);
- Accademia Navale;
- Arsenale di Taranto.

Il Museo della Spezia nasce ufficialmente nel 1925, ma già nel 1869, con la costruzione del nuovo Arsenale della Marina alla Spezia, viene trasferito in quella sede tutto ciò che costituiva la raccolta di cimeli più rappresentativi della vita marinaresca sotto il Regno sabauda, in particolare i cimeli conservati prima nell'Arsenale di Villefrance-sur-Mer e, successivamente, in quello di Genova.

Ed è appunto a Genova che Vittorio Emanuele I, dopo il Congresso di Vienna del 1815, trasferisce tutti i cimeli fino ad allora raccolti; città, Genova, che divenne la principale sede della Marina.

Quando, poi, nel 1860 la Reale Marina sabauda incorpora la Marina granducale di Toscana e quella Reale napoletana, una serie di nuovi cimeli vengono raccolti, a testimonianza di ciascuna Marina annessa, e fu così creato, sempre a Genova, il primo Museo della Marina italiana, in concomitanza con la proclamazione, nel marzo del 1861, del Regno d'Italia.

Questi dunque gli antenati dell'attuale Museo Tecnico Navale della Spezia; Museo che prima della sua istituzione ufficiale nel 1925 vide accre-

sciuto il suo patrimonio di cimeli con una serie di oggetti provenienti dal soppresso Museo Navale Imperiale che gli austriaci avevano istituito a Pola.

Oggetti che la Regia Marina italiana, alla fine della prima guerra mondiale, suddivise tra i suoi due costituendi Musei, conservando a Venezia gli oggetti con rilevanza storico-artistica e inviando alla Spezia quelli più prettamente tecnici.

L'inaugurazione del Museo Tecnico Navale avvenne l'8 giugno 1924, mentre l'ufficializzazione si concretizzò il 23 maggio 1925 con la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del regio decreto n. 659 a firma di Vittorio Emanuele III.

Nel periodo tra le due guerre mondiali altri cimeli, provenienti dall'Accademia Navale di Livorno, si aggiunsero al Museo, e venne istituito un laboratorio di modellismo e restauri.

La guerra con i suoi bombardamenti inferì sull'Arsenale provocando il crollo dei locali del Museo, e la nuova sede, con ingresso alla sinistra della porta monumentale del ricostruito Arsenale, fu inaugurata il 12 maggio 1958.

Da allora le collezioni si sono sempre più arricchite, raggiungendo significativi livelli di completezza. Al momento il Museo della Spezia ha a carico circa 15 000 cimeli.

Attualmente è in avanzata fase di realizzazione un progetto di virtualizzazione e di ampliamento dei locali che consentirà al visitatore di apprezzare il Museo in modo ancora più efficace.

Tra le migliaia di reperti unici, il visitatore può ammirare una preziosa raccolta di polene.

Come noto, in passato era tradizione ornare l'estrema prora delle navi con figure allegoriche. Si trattava di una specie di omaggio agli dei affinché garantissero una serena navigazione.

Nella Biblioteca del Museo sono custoditi libri antichi, documenti e disegni che testimoniano importanti avvenimenti storici e tecnologici del passato nella storia della Marina.

Il Museo Storico Navale di Venezia nasce nel 1923 per “rendere più palese quanto in ogni tempo sia stato ardito lo spirito navale italiano” (così recita il testo della *Gazzetta Ufficiale* dell'epoca).

L'origine del Museo di Venezia si può far risalire alla “Casa dei Modelli” dell'Arsenale, un magazzino dove venivano conservati i modelli in legno di tutte le navi costruite nell'Arsenale fino al 1797, anno della caduta della Se-

## Le Polene



Museo Tecnico Navale della Spezia. Sala Piano Terra: Le Polene.

renissima Repubblica di Venezia.

Dopo l'occupazione francese del 1797 molto andò perduto dell'antica ricchezza della Serenissima. Nel 1866 alla fine del dominio austriaco i cimeli rimasti furono riordinati e sistemati in un'unica sede che formò il primo nucleo del "Museo dell'Arsenale", sito all'interno dell'Arsenale stesso, ed è lì che nel 1923 nasce ufficialmente il Museo Storico Navale.

In seguito, nel 1964, si decise di trasferirlo nell'attuale spazio, che è un edificio del XV secolo, che fu già un "granaio" della Serenissima. L'edificio è un grande fabbricato di cinque piani, la cui area espositiva si sviluppa su cinque livelli, per un totale di 4000 m<sup>2</sup>.

Oltre all'edificio principale, oggi fanno parte del Museo il Padiglione delle navi, situato nell'antica "officina dei remi" dell'Arsenale, e la piccola chiesa di San Biagio, antica chiesa della marineria veneta prima e di quella austriaca poi, restituita al culto per funzioni religiose del personale della M.M. È interessante notare come la chiesa di San Biagio sia l'unica chiesa

non sottoposta all'autorità del Patriarca di Venezia, ma a quella dell'Ordinario militare.

Il Museo è strutturato su vari livelli e diverse sale espositive. In particolare:

- la sala dei cannoni;
- la sala dei modelli di galee e di vascelli (dove è esposto un modello del *Bucintoro* dei dogi);
- la sala delle uniformi e delle bandiere;
- la sala dei modelli delle prime costruzioni navali della Regia Marina;
- la sala delle Unità navali della Marina dalla prima guerra mondiale ai giorni d'oggi;
- la sala delle giunche;
- la sala delle imbarcazioni da pesca lagunari;
- la sala delle gondole e quella degli ex-voto marinari.

Infine, al quarto piano, è la "sala svedese", che testimonia i legami tra la Svezia e Venezia fin dal Medioevo (con la costruzione di imbarcazioni similari, e poi tra la Regia Marina italiana e quella svedese nel campo industria-



Ufficio Storico della Marina Militare

## Il Museo Storico Navale



Scalea Reale - XIX sec.



Caorlina funebre - barca dell'Arsenale di Venezia - primi '900



Motoscafo da competizione denominato "ASSO" - 1932



Motosilurante M.S. 473 in legno - 1942

### Alcune imbarcazioni esposte nel "Padiglione delle Navi"



Museo Storico Navale di Venezia. Sala dei modelli di galee e di vascelli. Al centro della foto, un modello del *Bucintoro*.

le-militare), e l'importante collezione di conchiglie provenienti dai mari di tutto il mondo, donazione al Museo della stilista di moda Roberta di Camerino.

Il Padiglione delle navi ospita attualmente alcune imbarcazioni storiche, tra cui la *Scalea Reale*, imbarcazione da cerimonia con la quale nel 1866 è stato portato in trionfo a Venezia il re Vittorio Emanuele II (quando la città si è unita all'Italia). Al momento il Museo di Venezia ha a carico circa 8000 cimeli.

Nella foto che segue possiamo vedere al centro il modello del *Bucintoro* dei dogi, e nella successiva alcune imbarcazioni esposte al padiglione delle navi, tra cui la *Scalea Reale*.

Passiamo adesso al Sacratio delle Bandiere.

Nel 1878 il governo del neo-Stato unificato decreta la realizzazione di un monumento in memoria del primo re d'Italia, Vittorio Emanuele II. Il

Vittoriano, così fu denominato il mastodontico monumento per il Re, ha termine nel 1935 con la realizzazione di un'appendice denominata "Ala Brasini" in onore dell'architetto ideatore.

Per la sua conformazione artistica, il monumento viene anche denominato "Altare della Patria". Tale denominazione si consoliderà con la tumulazione del Milite Ignoto del 4 novembre 1921.

Nel 1935, con cerimonia solenne, vengono traslate le Bandiere di guerra dei reparti militari disciolti, conservate a Castel Sant'Angelo e poste nelle Sale del Vittoriano appositamente realizzate per ospitarle con il massimo decoro e sotto la responsabilità dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano.

Il 16 giugno del 1936 viene sistemato all'interno del Museo il MAS 15, mezzo con cui Luigi Rizzo effettuò l'impresa di Premuda il 10 giugno 1918. Nel 1951 e nel 1954 le sale espositive si arricchiranno dei cofani portabandiera delle Unità radiate dal quadro del naviglio provenienti dal Museo Storico Navale di Venezia.

Con il decreto ministeriale del 1° giugno 1961, viene disposta la realizzazione in Roma di un Museo della Marina. Nel 1961 per il primo Centenario della costituzione della Forza Armata le aree impiegate per i cimeli



della Marina vengono passate sotto la diretta gestione della M.M. e viene inaugurato il “Museo Sacrario della Marina”.

Nel 1983 con l'unificazione delle sale in uso alla Marina e quelle ospitanti le Bandiere di guerra delle altre F.A. ha vita il “Sacrario delle Bandiere delle Forze Armate”.

I Beni Culturali mantengono la competenza sulla supervisione per quanto attiene la struttura, sotto il profilo sia architettonico sia artistico.

Nella foto seguente possiamo vedere il *MAS 15* di Luigi Rizzo.

Per concludere, alcune considerazioni su alcuni aspetti ritenuti importanti per migliorare in prospettiva futura la gestione dei Musei:

- il Museo oggi deve essere un laboratorio culturale per un pubblico diversificato in una società in continua evoluzione, e quindi uno strumento culturale attivo e multimediale;
- per questo, è opportuno poter disporre di personale specializzato che possa soprintendere alla conservazione e al restauro delle opere antiche per le quali l'insufficienza di fondi non consente sempre il ricorso a ditte specializzate esterne;
- anche la didattica museale è importante per elaborare percorsi educativi che possano concorrere alla formazione dei giovani grazie alla conoscenza e alla valorizzazione del passato;
- in questo settore rivestono notevole importanza le collaborazioni con Enti esterni. In particolare, per il Museo Storico Navale di Venezia è in itinere un progetto di riallestimento espositivo e musealizzazione di percorsi interni all'Arsenale in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, finalizzato alla commemorazione del Centenario della prima guerra mondiale.

In conclusione, si richiama la definizione di “museo” secondo il Comitato Internazionale dei Musei:

**Una istituzione permanente, senza scopo di lucro, al servizio della società e del suo sviluppo, aperta al pubblico, che compie ricerche sulle testimonianze materiali dell'uomo e della sua storia, le acquisisce, le conserva, le comunica e, soprattutto, le espone a fin di studio, di educazione e di diletto.**

---

# LA CULTURA NELLA MARINA MILITARE IL RUOLO DELLE BIBLIOTECHE I LIBRI CAMBIANO LA VITA DELLE ISTITUZIONI

---

ROBERTO DOMINI

## Generalità

L'argomento che mi è stato chiesto di trattare nell'ambito delle attività per il centenario dell'istituzione dell'Ufficio Storico della Marina Militare riguarda le biblioteche della Marina Militare.

Prima di affrontare le specificità della biblioteca in generale e delle biblioteche della Marina in particolare, sono andato alla radice di termini come *cultura*, *conoscenza*, *identità*. Ho inoltre prospettato alcune possibili azioni per migliorare la situazione attuale e nelle conclusioni ho voluto sottolineare i rischi che si corrono quando non si investe in cultura marittima.

Avendo insegnato strategia e storia navale all'Istituto di Studi Militari Marittimi, avendone diretto la biblioteca ed essendomi poi occupato di questi problemi presso l'Ufficio Storico, credo di poter essere la persona indicata a proporre un'analisi seria e le eventuali soluzioni al problema.

È proprio dal concetto di cultura marittima – ovvero l'insieme della tradizione marittima, valori, opinioni, conoscenze e modo di pensare propri degli individui, unitamente alle conoscenze scientifiche, letterarie e artistiche che sono patrimonio sia dei singoli sia della stessa Istituzione – che voglio iniziare, in quanto essa sarà l'elemento nascosto che guiderà i miei passi. La cultura marittima rappresenta, infatti, la parte non scritta dell'Istituzione e il riferimento in ogni discorso che attenga la cultura in Marina.

I singoli protagonisti sono indispensabili perché la tradizione sia conser-



vata nel tempo, proprio attraverso il contributo dei membri dell'Istituzione, ed è quindi importante non perdere il patrimonio di conoscenze da loro posseduto.

Ragionando in tale ottica, si potrebbe affermare che la cultura della Marina è patrimonio condiviso da parte dei suoi membri ed è successivamente tramandata dagli individui che coltivano il miglioramento professionale attraverso gli organi deputati alla cultura, tra cui le varie biblioteche dislocate sul territorio e a bordo delle unità navali, i musei e le sale storiche e gli archivi, soprattutto quello dell'Ufficio Storico e della *Rivista Marittima*. Elevata rilevanza hanno naturalmente le biblioteche del-

l'ISMM, dell'Accademia Navale, delle Scuole Sottufficiali e la biblioteca dello Stato Maggiore.

Tutti questi singoli elementi di organizzazione dovrebbero svolgere questo ruolo al meglio, al fine di tenere aggiornati i membri della Marina sia sulle novità in tutti i campi d'interesse sia sulla loro storia.

Essendo già stato tracciato il quadro relativo ai musei e all'archivio, non resta che concentrare la nostra attenzione sulle biblioteche e sul loro ruolo. L'approfondimento non punterà solo sugli aspetti propriamente tecnici, ma andrà ad analizzare anche le motivazioni a monte della scelta di investire nella cultura.

## Cultura e sviluppo

L'Italia, come sappiamo, vive un momento di crisi tra i più difficili che il nostro stato ricordi. La crisi economica è stata preceduta da un vuoto culturale, a livello politico, di istituzioni e d'imprenditoria. Non si può parlare di crescita oggi se dietro non vi è un bagaglio culturale adeguato ad affrontare le sfide che il futuro ci metterà davanti. Lo sviluppo, in tutti i campi che ci

**Biblioteca del monastero di San Floriano, in Austria.**



possono interessare, è strettamente legato con la cultura. La cultura non è quindi un bene fine a sé stesso, ma è strettamente legata allo sviluppo economico e scientifico, all'educazione e formazione, a quella che viene comunemente chiamata conoscenza.

La conoscenza in campo marittimo deve far sì che ogni individuo possa arrivare agli elementi che sono essenziali alla costruzione dei pilastri legati all'identificazione, appartenenza e sviluppo individuale. Attraverso la conoscenza in campo marittimo si giunge allo sviluppo di doti personali che consentono di cogliere il significato di quanto ci accade intorno, di comprendere e ben valutare lo scenario, per prendere le decisioni migliori, spesso con un'importante dose di creatività.

Vi è quindi uno stretto legame tra conoscenza e innovazione, ed è proprio su questi due aspetti che si deve costruire il futuro della nostra Istituzione.

Ciò purtroppo non è accaduto in Italia e in Marina, e abbiamo perso tempo, relegando in un angolo il raggiungimento di questi due obiettivi strategici.

## **I libri cambiano la vita**

Nel 2012 la casa editrice Longanesi ha pubblicato un libro dal titolo originale: *I libri ti cambiano la vita*. Cento scrittori italiani hanno raccontato il loro rapporto con i libri, citando quali siano stati determinanti per la loro vita. I libri riescono a produrre sugli individui risultati imprevedibili, ma lo stesso accade anche nei confronti delle organizzazioni o, come mi piace dire, istituzioni, in quanto queste ultime sono fatte di uomini, e come tali di



sentimenti, desideri, voglia di costruire.

È infatti vero quel che ha detto Henry David Thoreau: “Quanti uomini hanno dato l’inizio d’una nuova era della loro vita dalla lettura di un libro ...”.<sup>(1)</sup>

Aggiungerei, “... se con essa si riescono a smuovere le coscienze e a intraprendere una serie di azioni tali da modificare la situazione preesistente considerata negativa”.

Lo scrittore italiano Marco Vichi racconta in un suo saggio come la lettura porti a un cambiamento del punto di osservazione in colui che legge: “Attraverso le vicende dei personaggi ho vissuto nuovi sentimenti

e nuove emozioni, e si è insinuato in me un nuovo modo di guardare il mondo e me stesso”.<sup>(2)</sup>

Alla lettura di un libro sono quindi strettamente legati sentimenti ed emozioni che non sono altro che la premessa a quella che Vichi chiama “... la magia della scoperta, cioè appunto la conoscenza. Forse dobbiamo chiamare in causa Platone e la sua teoria della reminiscenza, per dire che se un libro è capace di «cambiarci» significa che ha svegliato in noi qualcosa di sopito, e quel risveglio ci ha costretti a nuova conoscenza”.<sup>(3)</sup>

Vichi si concentra sul rapporto fra libro e conoscenza, senza entrare in una discussione che contrapponga il valore superiore *conoscenza* alla cosiddetta *informazione*, valore oggi da tutti considerato essenziale, ma che probabilmente è



(1) R. Montroni (a cura di), *I libri ti cambiano la vita*, Milano, Longanesi, 2012, p. 5.

(2) *Ibidem*, p. 322.

(3) *Loc. cit.*

sovrastimato.

Da ex insegnante dell'IGM potrei sintetizzare la relazione tra conoscenza e informazione con una formula matematica. Strategia sta infatti a conoscenza come tattica sta a informazione. Tale semplificazione dovrebbe far capire che non può esistere creatività, originalità e gestibile capacità di adattamento, se si basa la cultura di un'istituzione solo sull'informazione. La nostra organizzazione ha sempre dimostrato le doti appena citate proprio perché aveva la conoscenza, ma oggi è ancora così?

I libri non modificano solo le persone, essi cambiano davvero la vita anche delle istituzioni, e la Marina ha vissuto un tipico esempio di cambiamento grazie a un libro.

Oggi si discute in maniera molto attenta sulla possibilità di una nuova legge che possa consentire lo sviluppo della Marina, citando l'esperienza maturata con la legge navale approvata dal parlamento negli anni '70, ma pochi ricordano che essa deriva da un testo, scritto una decina d'anni prima, che ha rappresentato la motivazione strategica a monte delle scelte operative successive, portate a termine dall'ammiraglio Gino De Giorgi.

## **Una teoria sulla biblioteca**

La biblioteca non è poi un qualcosa di così complesso come potrebbe apparire a un primo sguardo, essa è sostanza, e quando esiste sostanza, tutto diventa chiaro.

Perché una biblioteca esista, sono necessari tre elementi. Essi sono i libri, che altro non sono che emozione e desiderio di apprendere; il bibliotecario, una miscela di esperienza e conoscenza; e un luogo fisico chiamato biblioteca, dove conservare e raccogliere il materiale.

Ma andiamo un po' più a fondo.

Il *libro* risponde a elementi non facilmente valutabili, come l'emozione, la pulsione alla lettura, la volontà di migliorarsi, ecc... Il libro rappresenta la memoria di un evento, l'esperienza che si tramuta in conoscenza, la possibilità di sviluppare le proprie capacità ovvero di migliorarsi e da ultimo – non meno importante – rappresenta il concetto più ampio di libertà di pensiero, in quanto ciò che troviamo sui libri è la massima espressione della creatività dell'uomo che si estende nel tempo senza mai perdere il suo valore più ampio. Il libro è quindi essenziale perché aiuta a far germogliare le idee e a sviluppare la creatività individuale.

Il *bibliotecario*, ovvero il gestore della conoscenza e dell'esperienza su



quanto i libri possono dare. È l'individuo che conosce la lingua che consente di arrivare a ciò che serve con facilità e competenza. È un individuo che dovrebbe possedere qualità umane come umiltà, pazienza, laboriosità, spirito critico, amore per la libertà – anche esprimibile in termini di onestà individuale – e professionali come esperienza, conoscenza e cultura. Egli dovrebbe essere capace di auto-innescare un meccanismo che consenta il potenziamento della propria biblioteca, attraverso il soddi-

sfacimento della volontà di conoscenza dei fruitori dei libri da lui conservati e conosciuti. Il bibliotecario è colui che consente il raggiungimento dell'efficienza organizzativa, la rapidità operativa, la corretta e rapida catalogazione e la semplificazione delle ricerche bibliografiche. È inoltre teso a raggiungere la standardizzazione dei linguaggi catalografici e l'interconnessione delle biblioteche.

La *biblioteca*, ovvero il luogo deputato alla conservazione dei libri, conservazione che deve essere adeguata e attenta a preservare il materiale con cui i libri sono fatti che, come tutti sappiamo, è fragile, ma anche al valore dei libri conservati e quindi alla sicurezza nei termini più ampi possibili. La biblioteca non è altro che “una struttura permanente che *raccolge e conserva* un insieme organizzato di libri, materiali e informazioni, comunque editi e pubblicati



su qualunque supporto e *ne assicura la consultazione* al fine di *promuovere la lettura e lo studio* [cors. agg.]”.<sup>(4)</sup> Attraverso la biblioteca ognuno di noi può, con lo studio teso al raggiungimento della conoscenza, maturare esperienze positive che è saggio condividere con gli altri.

Il ruolo della biblioteca è quindi molto importante, e basterebbe questo a renderla protagonista della vita sociale e culturale della collettività in cui è inserita, ma a causa di un'evidente preferenza verso l'aspetto conservativo del materiale si è instaurata nei più la convinzione che essa sia quasi una cattedrale, e ciò ha costretto la biblioteca a un ruolo ridotto rispetto alle sue possibilità.

Anche la definizione riportata nel decreto del 2004, che rimane la definizione ufficiale dello stato italiano, accenna alle funzioni catalogazione e cooperazione tra biblioteche, ritenute essenziali per una corretta ed efficace consultazione da parte dei lettori. Ma non sempre nel passaggio fra teoria e pratica le cose vanno come dovrebbero.

Il fatto che si sia atteso il 2004 per avere una normativa sul tema indica, se ancora non fosse chiaro, come in Italia si soffra di una scarsa attenzione al problema rappresentato dalle biblioteche e dai luoghi di cultura. Basti ricordare che il regolamento delle biblioteche pubbliche statali,<sup>(5)</sup> pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 6 settembre 1996, si rifà ancora al regolamento del 1885, il che indica una certa inerzia sul tema.

Ciò in altri paesi non è avvenuto. In particolare nei paesi di lingua inglese il problema viene affrontato in maniera più approfondita.

È interessante, in particolare, citare il concetto di *bene meritorio* (*merit want*), indicato inizialmente dall'economista Richard Musgrave nel 1959,<sup>(6)</sup> poi indagato ulteriormente da James Tobin,<sup>(7)</sup> e poi adattato specificatamente alle biblioteche da Paul Samuelson nel 1983<sup>(8)</sup> allo scopo di evidenziare come la biblioteca sia un bene i cui servizi consentono alle persone di migliorare attraverso l'espressione di potenzialità positive di carattere generale e che diventano poi patrimonio dell'intera comunità (nel nostro caso la

---

(4) Decreto legge n. 42 del 22 gennaio 2004, articolo 101 - Istituti e luoghi di cultura.

(5) Regola recante norme sulle biblioteche pubbliche statali, d.p.r. 5 luglio 1995, n. 417 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 6-09-1996.

(6) Nel 1959, in termini paternalistici.

(7) Negli anni '70, in termini di welfare.

(8) Nel 1983, in termini di sviluppo della conoscenza.



Immagine della biblioteca centrale della Marina Militare.

comunità sarebbe rappresentata dalla Marina nel suo complesso).

Per essere meritorio, un bene deve poter essere liberamente fruibile da più individui (concetto di *non rivalità*), ma soprattutto disponibile a tutti, ovvero nessuno può essere escluso dal suo eventuale utilizzo (concetto di *non escludibilità*).

Il concetto di bene meritorio assegnato alle biblioteche ha molti avversari, che ritengono eccessivi gli inve-

stimenti nella cultura a fronte dei risultati ottenuti.

È chiaro che un simile atteggiamento sia più diffuso di quanto si pensi. Ciò ha inevitabilmente sviluppato un senso di difficoltà e crisi nello specifico comparto, non solo finanziarie, ma anche culturali a causa dello sviluppo dei computer e di internet, e soprattutto di scollamento fra l'immagine ufficialmente accreditata e quella percepita dalla società.

È forse per questo motivo che si è sentito il bisogno di chiamare in causa l'UNESCO e la IFLA (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization & International Federation of Library Associations and Institutions*) che hanno sviluppato il concetto ideale di biblioteca come "organismo posto a presidio dei valori umani fondamentali".

È chiaro che la sensazione di precarietà vissuta nell'ambiente ha dato origine a discussioni, idee, ristrutturazioni migliorative al fine di limitare i danni dovuti a una disaffezione sempre più evidente. Ciò ha portato a concentrare le attenzioni sugli *outputs*, ovvero le risposte alla collettività in termini di produzione di conoscenza, in un contesto tale da assicurare un adeguato rapporto fra costo ed efficacia, anziché sugli *inputs*, tradizionalmente

centrati sulla gestione di raccolta e conservazione.

La biblioteca moderna vede quindi sviluppare politiche che, seppur tese alla conservazione del materiale librario, concentrano la loro attenzione soprattutto sulle relazioni con l'esterno e sull'efficienza organizzativa.

La volontà di trasformare le biblioteche da cattedrale della cultura fine a sé stessa a bene meritevole ha comportato un'evoluzione tesa a guardare al pubblico in maniera nuova, ovvero come obiettivo da perseguire, attraverso azioni quali le raccolte a scaffale aperto, le liste dei *desiderata*, le interviste con gli utenti, una migliore accessibilità, una più efficace comprensione e utilizzazione delle risorse.

La convincente trasparenza e familiarità con i bibliotecari, unitamente a quanto appena detto, può aiutare a ottenere l'obiettivo conseguente di modificare la percezione degli utenti in termini migliorativi. Il peso del mantenimento di una biblioteca da parte della collettività viene, infatti, riconosciuto e, quindi, accettato, solo quando siano presenti efficienza, efficacia ed economicità.

## **I tanti perché di una biblioteca**

La biblioteca rappresenta per eccellenza il luogo più importante per la formazione di un individuo, sia nel campo propriamente professionale sia in quello sociale. È infatti la biblioteca uno dei pilastri della formazione dell'uomo libero, indipendente, in grado di decidere in maniera autonoma e di giocare un ruolo attivo all'interno della società/istituzione dove è inserito.

Solo la biblioteca consente, infatti, l'accesso completo e non frammentario, senza limitazioni, alla conoscenza, al pensiero, alla cultura e all'informazione.

Le idee si nutrono di libri, l'originalità si fonda sulla conoscenza, la non ortodossia e la forza di saper rischiare si poggiano sulla capacità di visioni che derivano dalla comprensione dei classici.

Oltre a ciò le biblioteche soddisfano le nostre curiosità e completano, attraverso la raccolta di idonee informazioni, la preparazione professionale su temi di attualità sia tecnici, sia storici, sia politici.

La biblioteca è un luogo che appartiene a tutti i membri della comunità in cui è inserita. Essa è inoltre democratica perché consente ai più bravi e volenterosi di migliorare, di crescere e di non accontentarsi di posizioni raggiunte.

La biblioteca stimola l'adattamento ai cambiamenti della società, con-



sente al lettore di comprendere in anticipo quali siano le mosse da fare per la salvezza e l'adeguamento dell'istituzione.

Non è un caso che gli italiani, scarsi lettori e poco attenti alla cultura, si siano fatti trovare impreparati ai cambiamenti sostanziali che si sono succeduti negli ultimi anni,

e le conseguenze si vedono nella perdita di competitività industriale e politica del nostro paese.

Ugualmente la biblioteca non dovrebbe diventare un sacrario/magazzino dove la conservazione dei libri sia prioritaria su tutto il resto, né un luogo da mostrare utilizzando i libri come elemento di arredamento che fa da eccellente sfondo ad aperitivi, festini o visite istituzionali in cui si mostra la cultura in vetrina, senza alcun interesse per ciò che la vetrina conserva.

La biblioteca rappresenta la memoria dell'Istituzione, il luogo dove affinare il proprio pensiero e sviluppare la cultura d'impresa, come oggi viene chiamata, ma per noi tutto ciò si esprime nel termine "cultura marittima nazionale", bagaglio irrinunciabile del nostro essere diversi, in quanto marinai, e italiani ovvero eredi di una tradizione antica che ha visto la mariniera di lingua e sangue italiano primeggiare a lungo.

La biblioteca consente inoltre di valutare bene la forza di un'istituzione: l'istituzione è sana e ha un futuro se gli investimenti in libri sono adeguati; se gli investimenti mancano vuol dire che si è deciso di sacrificare la ricerca e lo sviluppo, ovvero la crescita a scapito della mera sopravvivenza.

Per sua natura la biblioteca è sempre attuale, in quanto, per sua struttura, essa vive di continuo movimento, di nuove acquisizioni di libri, spostamenti in funzione degli argomenti di interesse.

È la viva testimonianza di chi ci ha preceduto e ci ha lasciato la sua esperienza e capacità di studiare, è conservazione del pensiero che si rinnova ogni volta nella scoperta di ciò che avremmo voluto trovare.

È un tesoro prezioso a disposizione di tutti coloro che hanno il desiderio di ricercare, ma soprattutto essa rappresenta la memoria, la preziosità



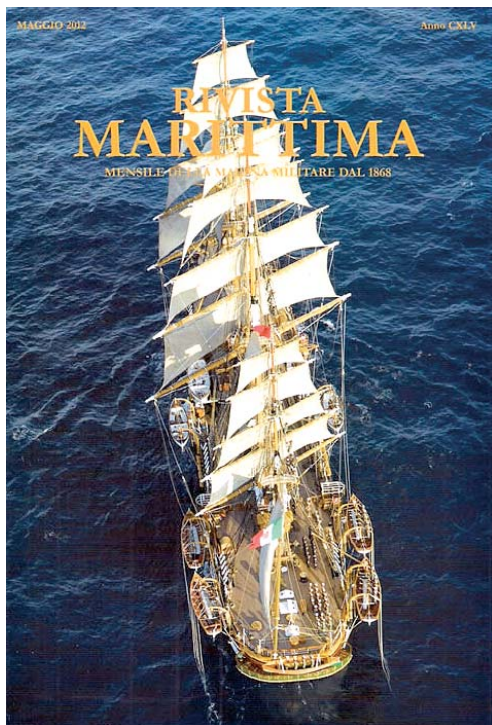
della conoscenza che viene conservata immutata ai posteri.

È proprio per le sue qualità che le biblioteche e i libri sono i più grandi nemici del potere, essi mettono a rischio l'autorità se essa diventa autoritarismo, sono una minaccia da debellare, basti solo ricordare il libro *Fahrenheit 451* e il film che ne è stato tratto.

Ma non è necessario bruciare i libri, uccidere gli scrittori, censurare il pensiero o bloccare le idee: spesso oggi basta uniformarsi alla grettezza che pervade ogni elemento della nostra società, basta accettare che tutto sia una riproposizione di idee altrui, meglio se del più forte e potente, basta non investire nell'acquisto di nuovi libri, basta considerare i luoghi di cultura come inutili retaggi di un passato dove *parrucconi* disquisivano del nulla mentre nel frattempo i veri giusti operavano sul campo.

Da ultimo basta ridurre le biblioteche a luoghi chiusi, buoni solo per qualche rinfresco dove il *capataz* di turno può sfoggiare la bellezza della sua biblioteca, o magari da aprire per tenervi un karaoke a disposizione di invitati più attenti alla canzonetta che ai classici che sono conservati sugli scaffali. In sostanza, dimenticare il bello, la profondità dello studio e il piacere della ricerca finalizzata a costruire un proprio pensiero. La verità è un'altra.

Ciò che nessuno ricorda è che



i libri sono immortali, e che il loro valore permane nel tempo.

La centralità del sapere rimane ancora concentrata nelle biblioteche, grandi o piccole, specialistiche o meno che siano. Abbiamo ereditato tutto ciò da secoli e rischiamo di non essere in grado di trasmetterlo ai posteri intatto.

La società dell'informazione è invece effimera, come si dice oggi liquida, non lascia tracce dietro di sé, è un ausilio o forse un piacere, ma non lascia niente di noi ai nostri successori.

### La cultura e l'identità marittima

Il ruolo delle biblioteche è essenziale nell'ottenimento del massimo risultato per l'Istituzione nella quale sono inserite, esse sono, inoltre, fondamentali quando si vada a indagare la cultura di un'istituzione.

Da molti anni, soprattutto da quando non si ragiona più in termini di forze armate indipendenti ma *joint*, la Marina ha cercato di rafforzare i due concetti di identità<sup>(9)</sup> marittima e di cultura<sup>(10)</sup> marittima, che avrebbero meritato forse un maggiore approfondimento.

Non sempre erano chiare le implicazioni alla base del significato di questi due termini, semplicemente era diventato uso comune parlarne, in quanto ciò sembrava sufficiente a difendere la nostra unicità dall'assalto delle culture altrui, numericamente più forti.

Il vero problema risiede nella complessità dei due termini: in essi si na-

---

(9) Per *identità marittima* si intende un processo di adeguamento a standard comportamentali propri della cultura marittima indipendentemente dall'origine nazionale. Essa si compone di senso di appartenenza al gruppo/istituzione marittima di cui è parte, riconoscimento delle caratteristiche proprie del mondo marittimo e loro interiorizzazione e successivo adeguamento alle convenzioni sociali di natura marittima del gruppo stesso (non esiste una definizione riconosciuta di questo termine. Quella riportata è un'elaborazione dell'autore).

(10) Per *cultura marittima* si può intendere il processo di sedimentazione dell'insieme delle conoscenze letterarie, scientifiche, artistiche e delle credenze, tradizioni, norme sociali, codici comportamentali e conoscenze pratiche proprie dell'ambiente marittimo, inteso nella sua globalità e complessità. È proprio delle istituzioni marittime e delle varie componenti sociali che operano sul mare o che hanno come interesse dominante il mare, e comprende anche le esperienze individuali, intese come sapere trasmesso a voce attraverso racconti ed esperienze (non esiste una definizione riconosciuta di questo termine. Quella riportata è un'elaborazione dell'autore).



scondono gli elementi fondamentali per l'esistenza del nostro gruppo, della nostra istituzione.

Il termine identità non sempre piace, e spesso viene ritenuto pericoloso perché porta a chiusure ed esclusioni. Ma nel caso di società piccole, come piccola è la Marina,

salvaguardare l'identità significa avere consapevolezza della propria peculiarità, ovvero l'esigenza di sopravvivenza di una cultura, di una tradizione. Perdere il senso dell'identità per uno psichiatra significa schizofrenia, per noi potrebbe significare l'incapacità di motivare la nostra ragion d'essere. L'identità diventa quindi essenziale perché essa rappresenta l'incontro fra l'individuo e la cultura di riferimento.

L'identità e la cultura sono elementi che i nuovi entrati non conoscono e che è necessario far loro acquisire in modo che possano esprimersi attraverso la nuova identità. Le esperienze, la storia, le norme, le consuetudini, le procedure, il know-how, le conoscenze, gli affetti, ma potrei aggiungere altri elementi come la lingua, la tradizione, ecc. diventano parte integrante dell'individuo che le recepisce, le interiorizza e quindi le può esportare all'esterno. Ciò che è accaduto negli ultimi anni è che il nucleo forte di questo bagaglio intellettuale e operativo, sintetizzato dai termini identità e cultura marittime, si è andato perdendo, e conseguentemente i legami interni all'istituzione sembrano essere allentati.

Non si può affermare che ciò dipenda dalle biblioteche della Marina, sarebbe forse eccessivo e fuorviante, ma certamente quando si parla di cultura in termini generali, si pensa a un valore che si acquisisce dallo studio, e quale studio può esserci senza i libri?

## Le biblioteche in Marina

Le biblioteche della Marina possono definirsi come biblioteche *governative* di natura *speciale o specialistica*, ovvero una biblioteca finanziata da un'istituzione governativa che raccoglie materiali concernenti un ambito o soggetto specifico.



La Torre di Babele di Bruegel Pieter.

Le biblioteche della Marina Militare dislocate sul territorio sono innumerevoli – di massima una per ogni dipartimento, poi quelle museali e di interesse specifico come quelle degli istituti di formazione o di ricerca (dove per ricerca si devono intendere l'Ufficio Storico, la Rivista Marittima, l'Istituto Idrografico e il centro studi dell'ISMM) – ma è da evidenziare come solo alcune siano di grande interesse per la F.A. giacché una parte di esse ha valenza generale.

Rientrano in questa categoria soprattutto le biblioteche di bordo, i cui testi sono essenzialmente d'intrattenimento.

Per biblioteche della Marina considererò quindi quelle che hanno una propensione a rappresentare un patrimonio di valenza specifica alla base della cultura marittima ovvero abbia attinenza con il mare, con la sua storia, con le tecniche in uso sul mare e con la strategia marittima.

Il problema principale oggi giorno è che nessuno sembra conoscere realmente il patrimonio librario a valenza specifica della forza armata. Oggi non è possibile eseguire una ricerca a distanza, e il personale assegnato, pur dotato di buona volontà, opera individualmente e non sotto un'unica regia. Da ultimo, i fondi assegnati si sono nel tempo ridotti a livelli così bassi da non assicurare l'acquisto di testi marittimi essenziali.

Dalle risposte avute telefonicamente dal personale che opera in alcune delle biblioteche della Marina si può serenamente affermare che i sistemi di gestione/catalogazione delle singole biblioteche sono diversi e incapaci di colloquiare tra loro. Non esistono infatti né un comune programma gestio-

nale né un comune titolare d'archivio (codice), per cui un libro di una biblioteca può essere stato catalogato in maniera diversa rispetto a un'altra. In un'Europa che si avvia all'integrazione è duro constatare che in Marina si parlano ancora linguaggi diversi tra biblioteca e biblioteca ovvero che si sia riusciti a creare una nuova Babele culturale proprio in un campo determinante nella formazione di una comune e forte identità.

L'analisi da me effettuata è preoccupante, e la gestione risulta nel complesso assai migliorabile. La visita effettuata presso la biblioteca centrale dello stato maggiore non ha migliorato il mio giudizio, ma semmai peggiorato.

Essa fa riferimento a uno statuto e a un regolamento editi nell'anno 1997, che sono stati compilati in maniera pienamente adeguata e moderna, ma nessuno li ha messi in pratica.

In particolare, l'articolo 2 dello statuto indica gli scopi della biblioteca ovvero:

- (1) Acquisire ed arricchire il patrimonio librario nelle seguenti discipline con specifico riferimento agli indirizzi navale, marittimo e militare:
  - a. Arte e scienza militare
  - b. Storia
  - c. Oceanografia, idrografia, astronomia, navigazione, meteorologia
  - d. Scienza dell'organizzazione
  - e. Scienze politiche, economiche, statistiche, demografiche
  - f. Relazioni internazionali
  - g. Sociologia, psicologia
  - h. Diritto
  - i. Contabilità dello stato
  - l. Architettura e ingegneria (navale)
  - m. Medicina e chirurgia
- (2) Concorrere alla formazione e aggiornamento tecnico, scientifico, professionale, culturale del personale della Marina Militare e dell'amministrazione della difesa in generale.
- (3) Di costituire supporto altamente qualificato e specializzato per le attività della Marina Militare e per studiosi e ricercatori anche estranei all'amministrazione Difesa.
- (4) Una sezione della biblioteca deve essere dedicata alla letteratura marinaresca.

Inoltre nell'articolo 3 si evidenzia come alla biblioteca centrale faccia capo l'attività di informazione e di aggiornamento nel campo delle pubblicazioni scientifiche e culturali nonché lo scambio informativo e bibliografico con le biblioteche dipartimentali, le biblioteche dell'Accademia navale e



dell'IGM, e le biblioteche degli altri stati maggiori di forza armata e le biblioteche di stato.

I compiti della biblioteca centrale sono chiari, dalla conservazione, alla formazione, alla gestione centralizzata delle biblioteche tutte.

La realtà è completamente diversa, e vede una scarsa presenza di riviste specializzate, una imperante demotivazione nel personale addetto, che forse si sente abbandonato a sé stesso.

Non sembra esserci nessuna

guida esperta di cultura marittima, e il personale non ha mai svolto formazione nel campo specifico.

Non esiste chiarezza sul numero dei libri conservati, ma – molto grave – da oltre cinque anni non vi sono acquisizioni di testi e riviste specializzate. Poche sono le persone che frequentano la biblioteca, anche perché la ricerca sembra essere complessa, sia perché non esiste un computer a disposizione del ricercatore, sia perché lo schedario cartaceo non è aggiornato.

Il bibliotecario non è stato ancora designato, e sembra che il prossimo sarà nominato con criteri che non tengono minimamente conto delle eventuali conoscenze marittime possedute. Sarebbe come far comandare una nave a uno che fino al giorno prima dirigeva un comparto amministrativo.

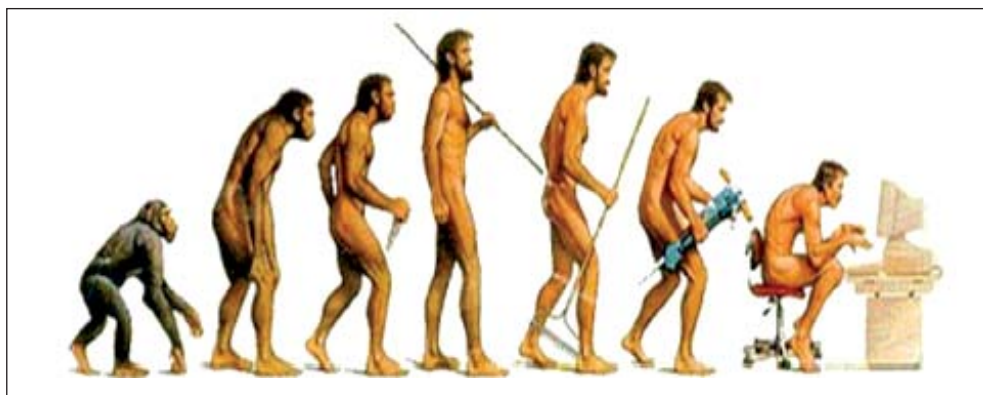
Non esiste un titolare d'archivio e non si conosce quale sia la logica seguita dalla ditta che ha curato il lavoro di catalogazione.

La conservazione dei testi antichi non è adeguata, così come l'impianto di condizionamento.

Sembra più un luogo adatto allo svago che un luogo dove si studia e si cresce in conoscenza.

Non è possibile effettuare una ricerca a distanza tramite internet.

La conseguenza di ciò è che, a prescindere dalla disponibilità delle persone e dalla loro esperienza, chi da esterno si avvicina alla biblioteca ha della Marina un'immagine alquanto negativa.



### **La biblioteca in un mondo che cambia**

La domanda che ognuno di noi si pone oggi è se il facile accesso alle risorse informatiche da parte dei singoli individui, derivante dallo sviluppo delle nuove tecnologie, metta o no a rischio la vita delle singole istituzioni modificandone l'essenza e gli assetti. I dubbi valgono a maggior ragione nel campo delle biblioteche, che si sono adattate ai tempi e hanno subito modifiche importanti. La tecnologia infatti ha modificato la nostra vita, ha reso tutto più veloce e ha ridotto il ciclo di vita di un documento e cambiato i modi e i mezzi per la conservazione.

È nata quindi la sensazione – che ha le sue fondamenta nell'incertezza della situazione attuale – che, a fronte dei costi elevati per mantenere strutture, persone che ci lavorano e investimenti nell'acquisto dei libri, non sia più costo-efficacia per lo stato e per le istituzioni che gestiscono le biblioteche specialistiche investire in un'impresa costosa come la biblioteca, a fronte di una rete apparentemente economica.

A ciò si aggiunge una riflessione sul ruolo che oggi svolgono le biblioteche, che non può più essere esclusivo, come in passato, relativamente all'accesso alle informazioni, in quanto oggi un'informazione completa può essere fornita da un insieme di diversi attori, ognuno con le sue peculiarità, non solo e soltanto dalla biblioteca.

È ovvio dire che oggi lo sviluppo tecnologico ha dato origine a cambiamenti strutturali nel campo sia dell'informazione sia della lettura. Esiste, infatti, la possibilità di svincolare il testo scritto da un supporto concreto e tangibile come la carta e di accedere all'informazione tramite internet eliminando il ruolo di intermediari istituzionali come i bibliotecari.

Ciò ha reso meno importante il ruolo d'intermediario svolto dal bibliotecario, rendendo il libro meno interessante che in passato, demitizzandone l'importanza quale veicolo privilegiato di conoscenza, e conseguentemente la biblioteca si è trovata nuda, quasi privata del suo ruolo culturale, sociale e professionale.

La biblioteca potrebbe apparire quindi come qualcosa di inutile; ma proprio per questo il suo ruolo rimane ancora indispensabile. Il costo per il mantenimento di un sistema come le biblioteche non ha, infatti, ritorni immediati, monetizzabili o misurabili scientificamente, ma il valore racchiuso in esse, quello della conoscenza, è un bene in sé e rappresenta l'immagine di un'istituzione. Per Nuccio Ordine “*il sapere si pone di per sé come un ostacolo al delirio d'onnipotenza del denaro e dell'utilitarismo*”,<sup>(11)</sup> due elementi che sin dal primo giorno d'Accademia Navale vengono esclusi dalle possibili motivazioni alla base della scelta di diventare ufficiale di Marina. Non per denaro né per egoismo molti di noi hanno scelto questa vita. Forse amavamo elementi privi di ritorni materiali come l'avventura, il coraggio di affrontare l'ignoto o altro. Ogni volta che si parla di mare, si parla di arte, e non solo quella dei molti poeti, pittori e scrittori che hanno immortalato il mare nelle sue varie forme, ma l'arte di navigare o ancora la strategia marittima come arte e scienza. Eugène Ionesco, un drammaturgo francese di origini romene, così si esprime su l'utile e l'inutile:

*Osservare la gente correre indaffarata, nelle strade. Non guardano né a destra, né a sinistra, preoccupati, con gli occhi fissi a terra, come cani. Tirano diritto, ma sempre senza guardare davanti a sé, poiché coprono un percorso, già risaputo, macchinalmente. In tutte le grandi città del mondo le cose stanno così. L'uomo moderno, universale, è l'uomo indaffarato, che non ha tempo, che è prigioniero della necessità, che non comprende come una cosa possa non essere utile, che non comprende neppure come, in realtà, proprio l'utile possa essere un peso inutile, opprimente: Se non si comprende l'utilità dell'inutile, l'inutilità dell'utile, non si comprende l'arte, e un paese dove non si comprende l'arte è un paese di schiavi o di robots, un paese di persone infelici, di persone che non ridono né sorridono, un paese senza spirito, dove non c'è umorismo, non c'è il riso, c'è la collera e l'odio.*<sup>(12)</sup>

---

(11) N. Ordine, *L'utilità dell'inutile*, Milano, Bompiani, 2013, p. 16.

(12) *Ibidem*, p. 103 sg.



Come il marinaio di oggi, seppur adattatosi alla tecnologia, non ha perduto il fascino della professione testimoniato dalla volontà della Marina di continuare ad addestrare i giovani su di una nave come l'*Amerigo Vespucci*, così la biblioteca, pur adattandosi alle nuove tecnologie, mantiene un ruolo importante perché, come nella vita di mare, l'individuo è posto al centro, possiede un ruolo determinante.

Sulla rete, invece, l'individuo non ha assolutamente ruolo, la rete è infatti uno spazio ignoto, instabile e disordinato dove esiste sì comunicazione di informazioni, ma dove è completamente assente la conoscenza.

La rete infatti privilegia la dimensione collettiva attraverso la comunicazione dell'informazione, e ciò forse va a scapito della conoscenza; la biblioteca al contrario si basa sulla riflessione personale.

Oggi, come ieri, il vero valore aggiunto è rappresentato dalla qualità degli uomini, ovvero dal loro grado di conoscenza, ovvero della loro creatività, e la biblioteca aiuta a formare gli uomini: grazie allo studio essi maturano maggiore consapevolezza delle proprie capacità perché “...*lo studio è innanzi tutto acquisizione di conoscenze che, libere da ogni vincolo utilitaristico, ci fanno crescere e ci rendono più autonomi*”.<sup>(13)</sup>

Per assurdo potremmo affermare che il vero problema odierno è rappresentato dalla gestione di istituzioni e società da parte di individui abilissimi nello sfruttare il valore dell'informazione, diventata oggi abilità nella ricerca e nella gestione, salvo verificare la loro totale incapacità di far fronte alle difficoltà e alle esigenze odierne proprio perché privi di quella autonomia propria della conoscenza.

Esiste quindi un gap di conoscenza fra la rete e la biblioteca, e alcuni autori hanno pensato a una società della conoscenza dove l'informazione sia facilmente recuperabile e nello stesso tempo porti a un efficace utilizzo individuale.

---

(13) *Ibidem*, p. 117.

Tale processo è stato definito come *knowledge management*, ovvero la gestione (intesa nel senso ampio del termine) delle informazioni al fine di sviluppare il potenziale intellettuale e cognitivo individuale attraverso l'uso di strumenti informatici.

Chi cerca di spiegare la *km* (gestione della conoscenza) spesso usa in modo confuso i concetti di dato (rappresentazione di fatti, concetti o istruzioni), informazione (dato al quale si può attribuire un significato sulla base di un contesto interpretativo) e conoscenza (la cui definizione è di per sé assai più complessa e articolata, una rielaborazione culturale dell'informazione) che sono tra loro differenti.

L'obiettivo delle biblioteche è quello di partire da dati e informazioni al fine di consentire all'individuo un'elaborazione, attraverso l'uso della cultura, giungendo quindi alla conoscenza. La cultura è quindi un elemento essenziale per arrivare alla conoscenza attraverso la comunicazione, l'elaborazione e lo sviluppo, tutte cose che dovrebbero avvenire proprio nella biblioteca.<sup>(14)</sup>

Ma la conoscenza è, di sua natura, impalpabile e di difficile raggiungimento; sicuramente non è possibile ottenerla attraverso l'uso di internet.

È questo il motivo che ha fatto sviluppare l'abitudine di chi opera nel campo del *km* di confondere le acque e demitizzare il valore della conoscenza, riducendola a informazione inserita in un contesto che viene comunemente definito come *community information*.

Ma non sono poi così convinto che la conoscenza possa essere davvero trasmessa perché, se così fosse, saremmo tutti geniali senza la minima fatica. Qualora ciò fosse possibile, utilizzando le nuove tecnologie, esisterebbe comunque il rischio che la conoscenza possa essere privata del proprio ruolo e quindi banalizzata o, peggio ancora, che il livellamento del pensiero porti a dare origine a una società simile al *grande fratello* o dove regni il disordine e il caos.

Con questo non voglio criticare tesi altrui, voglio solo dire che chi punta solo sulla rete, propone un'informazione indiscriminata e superficiale mentre la biblioteca si presenta come centro di vita intellettuale ed educativa, in quanto consente una migliore elaborazione delle informazioni attraverso la cultura.

I libri non rappresentano solo un'emozione da sperimentare, ma consentono una più profonda e adeguata ricerca di quanto serve, poiché, a

---

(14) C.J. Geertz, *Interpretazione di culture*, Bologna, Il Mulino, 1987, p. 141.



fronte di una disponibilità enorme di dati e informazioni, la difficoltà di arrivare a ciò che realmente occorre è diminuita. Ciò sia perché si è sviluppata una iper-produzione documentaria, sia perché viviamo compressi in un sistema dove l'esistenza di eccessivi stimoli porta a un *over-*

*load* informatico, quasi una forma di tossicodipendenza che attraverso computer, telefoni, giochi e televisione ci allontana dalla conoscenza. Troppi stimoli uccidono l'ozio creativo, senza il quale non esiste pensiero e quindi azione corretta.

La società dell'informazione ha messo a forte rischio anche i più solidi tra i principi esistenti da millenni, basti pensare al concetto di stato, ma soprattutto ha ridotto la nostra capacità di inventare, di sognare, di essere originali, soprattutto ha annientato la capacità di riflessione autonoma.

Per giustificare questa affermazione basterebbe pensare a quanti errori si facciano oggi in campo politico rispetto a quanti se ne facevano in passato, spesso in totale assenza di informazioni.

A ciò si aggiunge una diffusa incapacità nazionale di pensare e creare. È difficile oggi trovare un pensiero indipendente e scevro da condizionamenti, in molti casi ci si accontenta di un *copia e incolla* di pubblicazioni o articoli anglosassoni studiati e applicabili per situazioni diverse da quelle del nostro paese.

La lettura non ha perso né il suo fascino né il suo obiettivo, che non è solo evasione, ma soprattutto approfondimento, arricchimento, stimolo e sorpresa. Ciò non significa però escludere le nuove tecnologie digitali. Esse, infatti, incidono in maniera radicale sul funzio-





namento e sulla gestione positiva delle biblioteche, qualora le procedure siano riviste e adattate ai tempi, ma soprattutto se chi opera nella biblioteca ha compreso bene il nuovo modello culturale cui deve fare riferimento, centrato sull'utente e sulle sue esigenze.

Il libro anche oggi va al di là dei confini dello spazio e del tempo e se la biblioteca riesce a rispondere alle esigenze della comunità di riferimento, nulla di quanto appena detto sarà perduto.

La biblioteca ha ancora oggi un ruolo importante, ma il senso della sua esistenza deve essere chiaramente identificato attraverso il radicamento nella sua storia e nella costruzione della sua identità.

Concludo questo paragrafo con una frase di Seneca:

*“Se saprai richiamarti agli studi, fuggirai ogni forma di fastidio della vita e non desidererai che venga la notte per la noia della luce, non sarai di peso a te stesso né di troppo per gli altri, attrarrai molti nella tua amicizia e tutti i migliori verranno a te”.*<sup>(15)</sup>

Anche in un mondo tecnologico, tutti noi rimaniamo esseri umani, e la biblioteca aiuta a esprimere il meglio di noi.

## Le azioni da intraprendere

Per comprendere le azioni che vanno intraprese per ottimizzare il servizio delle biblioteche della Marina, è necessario considerare il ruolo della biblioteconomia. La biblioteconomia è la disciplina che etimologicamente si oc-

---

(15) L.A. Seneca, *De tranquillitate animi*, 3, § 6 Caterina Lazzarini, Milano, Rizzoli, 1997.

cupa dell'organizzazione della gestione della biblioteca in quanto sistema che seleziona, conserva e rende accessibili i documenti per la lettura e la ricerca.<sup>(16)</sup>

La nascita di una disciplina come questa deriva dalla complessità della gestione delle biblioteche e dalla volontà politica di puntare sull'efficacia del lavoro e sulla bontà del rapporto con l'utenza. Lo studio della biblioteconomia si concentra sui fattori principali del sistema biblioteca e sulle loro reciproche interrelazioni. Ovvero:

- *materiali*: libri e manoscritti intesi come documenti, ovvero portatori di segni, risorse;
- *attività*: raccolta, gestione, ordinamento delle risorse;
- *funzioni*: il soddisfacimento dei bisogni dell'utente nel presente e nel futuro per quanto possano essere previsti.<sup>(17)</sup>

Hanno fatto scuola e spesso sono citati i cinque comandamenti della biblioteconomia. Enunciati da Shiyali Ramamrita Ranganathan, di nascita indiana, ma anglosassone culturalmente, nel suo libro *The Five Laws of Library Science* del 1931, essi racchiudono l'essenza della biblioteconomia:

- i libri esistono per essere letti;
- a ogni lettore corrisponde un libro;
- a ogni libro corrisponde un lettore;
- il tempo del lettore è prezioso;
- la biblioteca è un organismo in continua crescita.

Quanto detto in modo molto sintetico, sia perché non sono un esperto di biblioteconomia, sia perché questa non è la sede adatta ad approfondire tale argomento, impone come obiettivo quello di ricercare l'efficienza organizzativa, la rapidità operativa, la riduzione dei tempi di catalogazione, la semplificazione delle ricerche bibliografiche, la standardizzazione dei linguaggi catalogafici (consente a un unico ente di catalogare per tutti gli altri) e da ultimo l'interconnessione delle biblioteche. Tutto ciò implica l'ottenimento di efficienza, efficacia ed economicità.

L'informatica e la telematica hanno fatto migliorare la qualità della gestione delle biblioteche: la biblioteca non è più uno spazio fisicamente ristretto, ma è divenuto essenziale reperire la documentazione anche da casa, *just in time* (quando occorre) e non *just in case* (in attesa di utilizzo). Ciò

---

(16) M. Guerrini (a cura di), *Guida alla biblioteconomia*, Milano, Editrice bibliografica, 2008, p. 21.

(17) *Ibidem*, p. 22.

non si può fare se manca formazione e apprendimento delle nuove tecnologie per il personale che vi lavora. Se non vi fosse una svolta in tal senso, la biblioteca rimarrebbe un deposito di conoscenza e non un soggetto di disseminazione della conoscenza e dell'informazione.

La biblioteca ha significato se esiste il servizio alla collettività in cui è inserita. Ancora una volta ricordo che l'utente deve essere posto al centro di una efficace strategia di marketing, ovvero essere obiettivo primario di chi opera in biblioteca.

Chi opera e lavora in biblioteca deve porsi come obiettivo l'utente, l'obiettivo deve diventare quindi lo sviluppo di un'ottima capacità di ascolto e flessibilità.

Se pensiamo ai punti enunciati da Ranganathan, si notano alcuni aspetti che l'informatizzazione del lavoro contribuisce a rendere efficace. Quando si parla di indici bibliografici, di titolario d'archivio, di descrizione (rapporto fra documenti e loro rappresentazione), di ordinamento (rapporto fra bibliografo e la rappresentazione, inteso come capacità di assegnare un ordinamento coerente) e di ricerca (interazione fra utente e le rappresentazioni dei documenti organizzate secondo i criteri necessari, si può notare come gli strumenti informatici consentano il raggiungimento degli obiettivi posti dall'esperto indiano, con un risparmio di tempo evidente e con un'efficacia in linea con le esigenze odierne.

Le inquietudini come l'eccesso di informazioni, la riduzione dei fondi disponibili e la crisi di conservazione dei libri (spazio) devono essere superate grazie ai valori di riferimento, che sono la buona gestione, la dedizione al servizio, la libertà intellettuale, la razionalità, la capacità di apprendere e di ascoltare, l'equità di accesso libero e senza limitazioni alla conoscenza, al pensiero e all'informazione, il rispetto della privacy e la democrazia in quanto biblioteca significa libertà di pensiero.<sup>(18)</sup>

La tecnologia può aiutare il bibliotecario di oggi, che si trova in una situazione difficile a causa dell'enorme quantità di materiale da acquisire per la sua biblioteca. Nel nostro specifico caso, trattandosi di una biblioteca specialistica, il bibliotecario non può più essere neutrale, ma deve entrare nel merito, saper prendere decisioni su cosa e come raccogliere. Bisogna sce-

---

(18) Ecco perché i despoti da sempre hanno cercato di distruggere i libri: basti pensare a Hitler, alla distruzione della Biblioteca di Alessandria, all'Inquisizione nel Medioevo e a un'immagine del futuro presa dal libro già citato, diventato poi un celebre film, *Fahrenheit 451*.

gliere con cura cosa inserire e cosa escludere dalla biblioteca, essa non può essere un confuso insieme di materiali.

Le biblioteche oggi devono puntare sull'interoperabilità, ovvero concentrarsi sulla possibilità di scambiare e riusare le informazioni sia all'interno dell'istituzione sia all'esterno. Essa può essere vista su quattro piani distinti:

- interoperabilità tecnica tra sistemi di elaborazione dei dati;
- interoperabilità semantica, ovvero condivisione di significati;
- interoperabilità delle risorse umane, ovvero delle competenze;
- interoperabilità organizzativa, ovvero riduzione degli ostacoli organizzativi fra istituzioni diverse.

Solamente così, attraverso un cambiamento strutturale e di pensiero, si può sperare che le richieste dei "potenziali clienti" siano soddisfatte.

Solamente così si rispetta il principio di democrazia, perché in questo caso si concede a tutti di avere accesso alle informazioni.

In tale ambito la catalogazione assume un ruolo di cruciale importanza in quanto consente di non sprecare le informazioni prodotte. Essa deve essere di qualità e, quando si parla di qualità, si intende che il bibliotecario deve conoscere l'ambito specialistico di cui si occupa la biblioteca e soprattutto l'ambiente marittimo, e deve conoscere le lingue (almeno quella inglese) per poter leggere le pubblicazioni e i libri pubblicati all'estero.

Non aver accesso a uno strumento bibliografico di qualità riduce fortemente la qualità del servizio eventualmente reso all'utenza.

Da ultimo va considerato il rapporto fra il personale della biblioteca e l'esterno. Comunicazione per un bibliotecario non significa solo dare informazioni, ma deve saper coinvolgere, creare una sfera di fiducia con l'utenza in base alla quale si possa instaurare un legame basato su ascolto e risposta alle istanze. Egli deve conoscere chi saranno i suoi utenti e le loro esigenze perché, qualora viva avulso dalla realtà in cui è inserito, vedrà spegnersi ogni speranza di avere persone che frequentano la biblioteca.

Solo da un rapporto di questo tipo possono scaturire le idee, e dalle idee si sviluppa la creatività di un gruppo, di un'istituzione. È necessario un atteggiamento verso l'utenza tale da rendere l'incontro un rito, un momento importante della propria esistenza individuale.

La Marina da sempre è stata originale e creativa, un po' per indole nazionale, ma molto dipendeva dalla fiducia tra le persone, che portava dialoghi distesi e con comuni obiettivi. La biblioteca, oggi, potrebbe aiutare a re-



cuperare questa nostra tradizione che si sta perdendo.

La biblioteca dello Stato Maggiore dovrebbe avere un ruolo per la Marina simile a quello che la Biblioteca Nazionale svolge nell'ambito delle biblioteche italiane, ovvero deve essere deputata a rappresentare l'intera produzione mondiale sul tema mare.

Dovrebbe inoltre esercitare un'attività di controllo bibliografico, presiedere all'aggiornamento nelle norme catalografiche e all'organizzazione delle singole

biblioteche di tutta la Marina.

Dovrebbe, in sostanza, porsi in una posizione di riferimento attraverso una gestione che si potrebbe definire come centralizzata. Ciò sarebbe giustificato dalle competenze, dalla situazione numerica del personale disponibile e soprattutto perché la testa dell'organizzazione è a Roma presso lo Stato Maggiore della Marina.

La biblioteca centrale deve poter essere considerata come tutrice e custode della realtà storica e culturale della Marina.

A similitudine di quanto fatto a livello nazionale con la creazione di diverse biblioteche nazionali, per tenere conto delle disomogeneità del paese, anche in Marina si potrebbero concentrare le tipologie di argomento in funzione della sede in cui è collocata la biblioteca.

In sostanza, la critica alla biblioteca dovrebbe essere di stimolo a ricercare i cardini di un'efficace risposta che si fondi sul piano politico, economico e funzionale, ottimizzando la risposta centrata su utenza, contenimento dei costi e interoperabilità.

## Conclusioni

Nel concludere questo intervento si vuole sottolineare come una biblioteca è sempre a rischio, in quanto molti sono coloro pronti a distruggerla per le presunte pecche.

La biblioteca è il risultato di una scelta: il bibliotecario non può oggi essere neutro a causa della vastità informativa presente oggi giorno. Tale capacità diviene indispensabile oggi in un momento di penuria di risorse, perché non è possibile l'acquisizione di tutto, ma solo di ciò che è indispensabile.

La biblioteca giusta è quella che si dimostra facile e disponibile al frequentatore e i cui membri pongono l'ospite al centro dei loro obiettivi professionali.

La biblioteca al passo con i tempi è quella che non è statica, ma rappresenta una creazione dinamica e in continua espansione e miglioramento, che tenga conto anche dell'inevitabile disomogeneità derivante da acquisizioni, donazioni, furti, prestiti che ne condizionano il funzionamento.

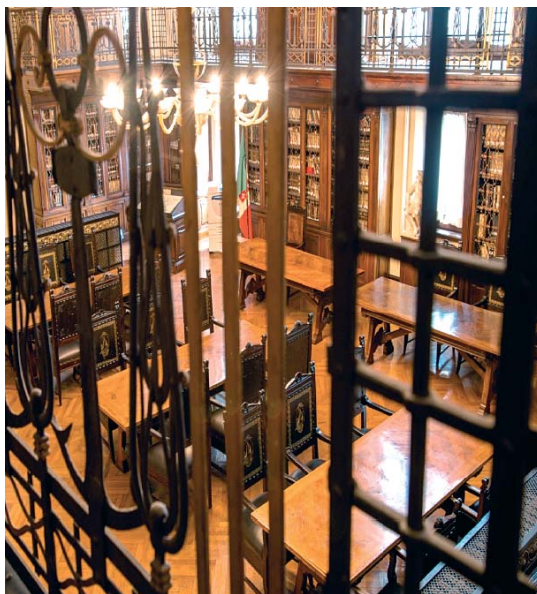
La biblioteca è piacere della scoperta; è infatti vero che spesso chi la frequenta ci va con l'idea di cercare un libro su uno specifico argomento e ne scopre altri di grande interesse o addirittura fondamentali per le sue ricerche.

Ma riguardo al ruolo della cultura in Marina vorrei partire da una frase di Marguerite Yourcenar:

*Fondare biblioteche è un po' come costruire ancora granai pubblici: ammassare riserve contro l'inverno dello spirito che da molti indizi, mio malgrado, vedo venire.*

Credo infatti che in Marina vi sia scarsa attenzione al tema, il che comporta, come conseguenza, una scarsa coscienza da parte dei responsabili a livello locale che non sempre sono consapevoli dell'importanza della biblioteca da loro diretta.

Essendo le biblioteche di



massima poco usate, non vi è grande stimolo a investire adeguate risorse umane e materiali, e quasi tutte si trovano con mancanze di personale preparato al lavoro da svolgere, e purtroppo non sempre motivato.

Per migliorare la situazione delle biblioteche della Marina le soluzioni che si propongono sono:

- sviluppare un unico programma da utilizzare in comune per tutte le biblioteche, dopo aver ricevuto esaurienti informazioni su quali siano i programmi ora in uso per ognuna, al fine di poter mettere in comune i dati delle singole biblioteche ed eseguire ricerche a distanza;
- qualora tale soluzione fosse considerata troppo costosa, si può ripiegare sul programma *Access*® (Microsoft®) in possesso di tutti, poiché fa parte del pacchetto *Office*®, secondo una scheda preparata *ad hoc* e che consideri le esigenze specifiche del comparto marittimo senza sacrificare la parte generale;
- fare in modo che il personale assegnato alle biblioteche sia parte di un *pool* gestito direttamente dallo Stato Maggiore attraverso la biblioteca centrale che ne autorizzi l'incarico, su suggerimento dei MARIDIPART competenti o delle scuole/enti di formazione, al fine di tenere un controllo a distanza, svolgere idonei cicli formativi e ottimizzare un comune comportamento nella catalogazione dei dati (in particolare un comune titolare d'archivio);
- assegnare risorse umane e finanziarie adeguate a consentire una gestione che sia dignitosa e soprattutto lungimirante, in quanto tesa alla preservazione del patrimonio librario non solo come bene materiale da esporre, ma soprattutto per la qualità dei contenuti per le positive ricadute sullo sviluppo dell'identità marittima del personale;
- prevedere la possibilità di associare le biblioteche della Marina al sistema bibliotecario nazionale in modo da poter usufruire di corsi di formazione, mezzi e qualsiasi altra agevolazione prevista dall'associazione;
- instaurare l'incarico di capo sezione biblioteche (assegnato a un ufficiale di Marina della riserva o in ausiliaria) alle dipendenze del capo dell'Ufficio Storico che, oltre all'incarico di capo della biblioteca centrale, abbia il compito di gestire il totale patrimonio librario della Marina Militare, la gestione dei fondi e degli uomini assegnati alle biblioteche. Tale competenza dovrà essere relativa alla gestione delle risorse (addestramento/acquisizione testi) e all'operatività del servizio (catalogazione/prestito).

Tutto ciò aiuterebbe a mantenere un adeguato grado di cultura e di conoscenza in campo marittimo. A questo proposito è necessario ricordare come nel passato la Marina fosse in grado di stampare testi sia nazionali sia



stranieri tradotti da ufficiali di Marina.

Ciò avveniva principalmente perché il numero di ufficiali dediti alla cultura e capaci di tradurre testi dal tedesco, francese e inglese era maggiore di oggi.

Il fatto che ciò non avvenga più, è molto grave, e rappresenta un impoverimento per la Forza Armata e una sua sottomissione alla cultura di altri stati.

Se non si è più in grado di scrivere, capire o ancora

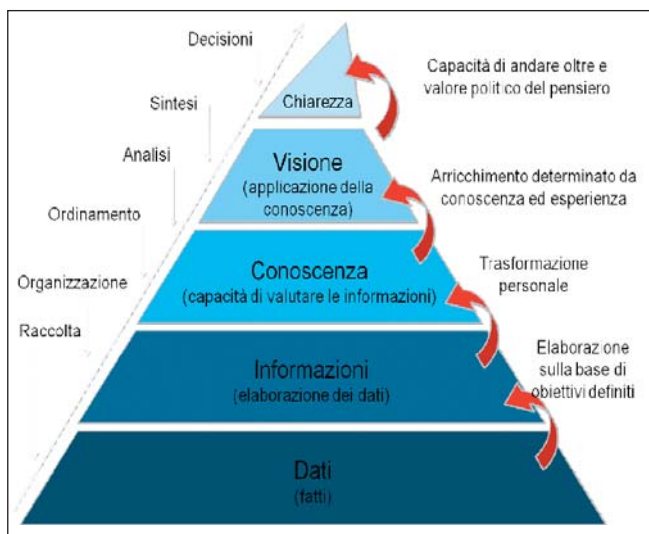
insegnare le varianti che oggi avvengono relativamente alla gestione delle operazioni sul mare, la Marina italiana rischia l'emarginazione dal contesto culturale internazionale.

Poiché l'interesse per gli aspetti marittimi in Italia è scarso, se la Forza Armata non si fa carico di sviluppare il pensiero marittimo nazionale, sarà essa a perdere di presa sia sull'opinione pubblica sia sul mondo dei politici.

La conseguenza più grave sarà però legata alla perdita di un patrimonio di conoscenze che si è sempre mantenuto elevato e che ha visto un grande numero di colleghi del passato capaci di confrontarsi alla pari con i colleghi stranieri, portando una visione nazionale ai problemi marittimi e meritando stima e apprezzamento internazionale. Essi erano gli stessi che poi hanno insegnato a molti loro colleghi più giovani e che hanno consentito il radicarsi nel profondo di capacità di pensiero, originalità di soluzioni e non ortodossia nelle applicazioni, che hanno reso la nostra Marina, pur piccola se raffrontata ad altre, comunque capace di esprimersi con mezzi e scelte operative proprie e valide sul campo.

Oggi questo non avviene più, le idee sono sempre meno, il periodo fecondo sembra essere passato, si guarda troppo agli altri per trovare soluzioni che non ci possono essere proprie in quanto pensate per situazioni diverse.

È necessario quindi reinvestire utilizzando, se non è possibile il personale in servizio, quello uscito dai ranghi, cercando di stimolare la creazione di gruppi di lavoro *ad hoc* che possano produrre risultati che diano origine a



testi *ex novo* o tradotti, che rappresentino un punto di partenza di un nuovo rinascimento culturale per la Marina.

Le grandi organizzazioni basano sé stesse su un bagaglio culturale vasto, dal quale deriva poi la personale valutazione, che non è altro che elaborazione di tesi applicate al campo d'interesse tenendo conto delle variabili presenti.

Il bagaglio in possesso della Marina si sta impoverendo anno dopo anno, e non è recuperabile se non s'inverte la tendenza.

Il tema relativo alla documentazione è stato volutamente affiancato alla formazione perché le due realtà sono in perfetta simbiosi. L'Ufficio Storico non lavora solo per la comunicazione, ma principalmente per la formazione ovvero per la trasmissione di conoscenza ai membri dell'Istituzione, sia essa negli istituti di formazione sia essa a distanza.

Se il personale della Marina non avrà coscienza di appartenere a una cultura in continuo miglioramento e adeguamento basata sulla lettura e sullo studio di testi *ad hoc*, ci troveremo un prossimo domani con personale incapace di spiegare i motivi della sua esistenza o dell'impiego dei mezzi. Nessuno si fida di medici che non si aggiornano: come ci si può fidare di ufficiali di Marina che rimangono fermi culturalmente a quanto hanno studiato venti o trent'anni prima in Accademia?

Oggi non dovremmo perdere le capacità ottenibili secondo il modello indicato da questa strana piramide che porta verso la chiarezza ovvero la capacità di prevedere ciò che accadrà e che diventa essenziale oggi per il futuro della nostra forza armata.

Essa rappresenta una sintesi di quanto si è detto sino ad ora: è un percorso ideale che consente a chi ha compiti di dirigere e decidere, di poterlo fare correttamente ed efficacemente.

È chiaro che a questo punto sarebbe necessario motivare il perché di investimenti nel campo culturale. Molto spesso, infatti, si potrebbe affermare



che il successo di un'istituzione è proporzionale alla cultura posseduta, ma per dimostrarlo è necessario individuare il rapporto fra cultura ed etica e fra cultura e ideazione.

Nel primo caso ci si concentra sull'identità derivante dai processi culturali e sui valori che essa riesce a far nascere e sviluppare. Tali elementi contribuiscono allo sviluppo e al radicamento della coesione culturale, ovvero sono un collante che rende i valori di riferimento condivisi da tutti i membri dell'istituzione, e quindi concorrono all'accettazione di comuni comportamenti e consenso verso i capi.

Nel secondo ci si concentra sui processi mentali, sulle capacità di adattamento, sulla creatività nelle risposte, ma anche sulla centralità

dell'istituzione rispetto al singolo, sull'aumento della serietà e dell'onestà professionale, sulla certezza che si è trattati in maniera corretta ed eguale, sulla crescita della fiducia, ma anche sull'indipendenza e autonomia nelle risposte, sulla rapidità di decisione e assunzione di responsabilità.

Senza cultura non esiste etica, senza etica non vi sono principi, senza principi non si conosce più ciò che è giusto e ciò che è sbagliato. Senza tale distinzione (conoscenza) il disordine ha il sopravvento, le scelte prese non saranno più per il bene dell'istituzione.

Ogni membro di essa vivrà un conflitto interno perché non saprà quale rotta scegliere.

L'esempio, forma di *leadership* per noi essenziale, non avrà più il ruolo fondamentale del passato, ma sarà usato in negativo per autorizzare le risposte opposte a quelle corrette.

Senza cultura non esiste ideazione: infatti l'ideazione può nascere solamente se esiste individualità del singolo e rispetto della dignità altrui da parte della collettività. Senza di esse viene a mancare la sensibilità culturale e la fiducia di potersi esprimere. Con la cultura si comprende appieno l'evento, con l'ideazione si trovano le risposte migliori.

Mai come oggi l'investimento in cultura (conoscenza e formazione) è indispensabile per affrontare le sfide rappresentate da incertezza e complessità del sistema in cui la Marina è collocata; solamente gli strumenti culturali consentono di fronteggiare i momenti difficili, di avere una *vision* a lungo termine senza perdere di vista il ruolo, la propria storia e le proprie tradizioni. Tali elementi sono indispensabili per mantenere l'ambiente coeso e consapevole.

In un momento di grande crisi come quello attuale l'investimento culturale non assorbirebbe troppe risorse, ma consentirebbe il miglioramento della risorsa-uomo, quella che fa davvero la differenza.

A sostegno della mia tesi basterebbe ricordare gli investimenti in cultura fatti dall'ammiraglio Guido Venturoni negli anni '90 del secolo scorso in un momento di grave crisi finanziaria. Tale sostegno alla cultura ha consentito la ripresa di vigore nel campo della formazione superiore con la reintroduzione del Corso Normale di Stato Maggiore e la pubblicazione di una collana di testi di cultura marittima di valenti autori sia del passato sia attuali.

Vorrei anche citare quello che Victor Hugo indicò all'assemblea costituente il 10 novembre 1848 di fronte alla proposta ministeriale di tagliare i finanziamenti alla cultura:

*Io dico, signori, che le riduzioni proposte sul bilancio speciale delle scienze, delle lettere e delle arti sono negative per due motivi. Sono insignificanti dal punto di vista finanziario e dannose da tutti gli altri punti di vista. Insignificanti dal punto di vista finanziario. Questo è di una tale evidenza che provo imbarazzo nel sottoporre all'assemblea il risultato di un calcolo proporzionale che ho fatto. ... Che pensereste, signori di un privato che, avendo millecinquecento franchi di rendita, dedicatesse ogni anno alla propria cultura intellettuale ... una somma assolutamente modesta, cinque franchi, e che in un giorno di rinnovamento, decidesse di economizzare sulla propria cultura cinque centesimi?*<sup>(19)</sup>

Io credo non vi siano alternative se si desidera sopravvivere al meglio nella situazione in cui ci troviamo e soprattutto se si voglia guardare al futuro con speranza e certezza di superare le difficoltà odierne. La povertà culturale presente è tale che etica, ideazione e sensibilità culturale sono oggi a livelli così bassi come mai lo erano stati nel passato.

---

(19) N. Ordine, *op. cit.*, p. 119 sg.



L'ammiraglio Gino De Giorgi.

Non si deve accettare che la cultura marittima scenda sotto un livello troppo basso, poiché ciò non sarebbe più sufficiente a tutelare la tradizione e l'identità.

Se ciò verrà a mancare, nel confronto con le altre FF.AA. saremo sempre perdenti perché incapaci di spiegare i motivi della nostra esistenza e la ragione del nostro stare per mare. Soprattutto, non saremo capaci di convincere il popolo italiano, in particolare

quello che vive nell'interno, della nostra utilità e indispensabilità in relazione alla sua qualità della vita.

Saremo così messi da parte, e le navi, che con tanta fatica sono state costruite e fatte navigare, potrebbero diventare inutili e non più impiegabili, perché nessuno potrebbe essere più in grado di giustificare il loro ruolo e missione.

All'inizio ho parlato di un libro che ha modificato lo stallo in cui la Marina si trovava negli anni '60. Il libro era intitolato *Il problema navale italiano*, e il suo autore, Virgilio Spigai, valido scrittore oltreché grande ufficiale, divenne, qualche anno più tardi, prima consigliere del presidente della Repubblica e poi capo di stato maggiore.

È quindi un libro che ha rappresentato il punto di partenza del movimento di pensiero che ha portato alla definizione della Legge Navale, poi approvata negli anni '70 e resa possibile grazie all'opera dell'ammiraglio Gino De Giorgi. È proprio grazie a un libro e a un uomo, forgiato dalle dure prove della guerra, che la mia generazione e tutte quelle seguenti hanno operato su navi moderne e alla pari con le altre Marine del mondo.



Ma oggi cosa può utilizzare l'ammiraglio Giuseppe De Giorgi per rinnovare la Marina e porla sulla strada giusta per affrontare le sfide che la attendono?

Mi auguro solo che un nuovo libro possa nascere quale premessa del processo evolutivo che dovremo affrontare per sopravvivere, un libro che possa rappresentare il primo passo di una nuova alba per il pensiero marittimo nazionale.

Concludo con un classico di Isocrate<sup>(20)</sup> che, nel lodare Atene, punta proprio sulla cultura, ritenendola il vero fattore di potenza della città-stato:

*... La cultura, ... ci ha educato all'azione e ha reso civili i rapporti fra noi, ha insegnato a distinguere le disgrazie dovute all'ignoranza da quelle volute dalle necessità, a guardarsi dalle prime e sopportare le seconde ... La nostra città ha onorato l'arte dei discorsi, sapeva che i sapienti e gli ignoranti si distinguono fra di loro soprattutto da questo aspetto. Gli uomini ... si rivelano dai loro discorsi, segno più evidente della loro educazione. ... i nostri discepoli sono diventati maestri degli altri. ... l'arte dei discorsi ha fatto sì che ... il nome dei greci non indichi più la razza, ma la cultura e ha reso partecipi gli altri della nostra tradizione culturale che essi condividono pur se di diversa origine etnica [sottolin. agg.].*

Il potere marittimo ateniese, la talassocrazia che consentì ad Atene il dominio del mare e dei commerci, si basava anche e soprattutto sulla cultura e sull'arte dei discorsi.

La cultura si basa sulla conoscenza, e questa sulla capacità di trasformare quanto si apprende attraverso la lettura.

Se i libri cambiano davvero la vita, è necessario dare loro una casa dove poter svolgere bene il loro compito.

È giusto quindi investire in cultura marittima, ovvero sulle biblioteche della Marina e su tutto il comparto cultura, che comprende persone in possesso di professionalità uniche per capacità e affetto per la forza armata. Se non verrà fatto oggi, potrebbe domani essere troppo tardi, e i danni che ne deriveranno saranno enormi, in quanto non è mai facile ricostruire su terreni divenuti aridi.

---

(20) Isocrate, *Panegirico*, 47-50.

---

## I RAPPORTI FRA ESERCITO E MARINA DAL RISORGIMENTO AL 1943

---

ANTONINO ZARCONI

La Marina Militare ottenne l'indipendenza dal Ministero della Guerra già nella fase risorgimentale e prima della dichiarazione del Regno d'Italia. Infatti, con decreto 21 dicembre 1850 del Regno di Sardegna gli affari riguardanti la Marina Militare e mercantile furono staccati dal Ministero della Guerra e passati al Ministero dell'Agricoltura, Marina e Commercio.<sup>(1)</sup> L'opera fu completata nel 1860 col decreto del 18 marzo, che sancì la definitiva separazione dal Ministero della Guerra di quello della Marina, che venne unito alla Presidenza del Consiglio. Cavour, presidente del Consiglio e ministro degli Esteri, assunse quindi anche il portafoglio della Marina, nominando il vice ammiraglio Serra al comando della flotta e il vice ammiraglio Persano al comando della divisione navale operante. Comunque, nella campagna delle Marche e dell'Umbria del 1860 e in quella successiva contro il Regno delle Due Sicilie, la Marina fu ancora sottoposta al comando dell'Esercito. Nell'assedio di Ancona, Persano fu agli ordini del generale Manfredo Fanti, che ricopriva la carica di ministro della Guerra e nelle operazioni

---

(1) Marziano Brignoli, "Il problema del comando nelle guerre del Risorgimento", Atti del convegno indetto dalla Società Solferino e San Martino, 18 e 19 settembre 1982, *Il problema dell'alto comando dell'Esercito Italiano dal Risorgimento al Patto Atlantico*, SME-Ufficio Storico, Roma, 1985, p. 93.

per il passaggio del Garigliano, per il blocco e bombardamento della piazzaforte di Gaeta e per l'assedio di Messina, Persano fu dipendente dal generale Cialdini. Mentre Fanti ebbe a lodarsi per l'azione della Marina ad Ancona, Cialdini, invece, fece qualche rimarco a Persano per essere giunto nelle foci del Garigliano con 24 ore di ritardo e per la mancata azione della nave *Maria Adelaide* nel bombardamento contro la cittadella di Messina. La prima campagna in cui la Marina operò in maniera indipendente fu la terza guerra di indipendenza. Nel 1866, infatti, il Comando Supremo dell'Esercito mai diede a Persano comunicazione di un piano d'operazioni o impartì ordini precisi. Il ministro della Marina Angioletti si limitò a emanare direttive alquanto vaghe sull'impiego della flotta, che ebbe il compito generico di sbarare l'Adriatico dalle navi da guerra nemiche, attaccandole e bloccandole dove si trovassero, lasciando così ampia libertà d'azione a Persano. Successivamente, il nuovo ministro della Marina Depretis, subentrato all'Angioletti nel Dicastero il 20 luglio 1866, intervenne al convegno dei generali a Ferrara, intimando a Persano di muoversi e di occupare l'isola di Lissa.<sup>(2)</sup> Un primo tentativo ordinativo di realizzare fin dal tempo di pace una cooperazione tra i dicasteri della Guerra e della Marina fu tentato già nel 1861 attraverso la Commissione Permanente per la Difesa dello Stato, composta di tredici generali e da un ammiraglio e presieduta dal Principe di Carignano. Seguì nel 1873 la creazione del Comitato di Stato Maggiore Generale. La legge n. 151 del 30 settembre sull'ordinamento dell'Esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della Guerra prevede, infatti, la costituzione di tale Comitato composto di ufficiali generali di terra e di mare "che coprono i più alti impieghi militari". Il Comitato di Stato Maggiore Generale era organo consultivo del Governo nelle grandi questioni militari, che doveva "anche di sua iniziativa studiarle, e richiamare su di esse l'attenzione del Ministro della Guerra". Le competenze del Comitato, a carattere non permanente, furono meglio definite e specificate nel maggio 1874: "È ufficio del Presidente del Comitato di attendere agli studi richiesti dall'interesse generale della difesa dello Stato. In correlazione a questa sua incombenza tutti i progetti parziali fatti all'oggetto medesimo saranno deferiti al suo esame dal ministro della Guerra. Egli ha l'alta direzione del Corpo di Stato Maggiore in quanto concerne gli studi e lavori di specialità del corpo medesimo relativi alla difesa dello Stato. In questo il comandante del Corpo di Stato

---

(2) C. Cesari, *Concorso della Marina e dell'Esercito nelle nostre guerre di indipendenza*, 12 maggio 1925, U.S.S.M.E., fondo L-3, b. 145.

Maggiore da lui dipende e riceve le opportune istruzioni”. Si trattava, quindi, di attribuzioni essenzialmente attinenti a funzioni di studio e di pianificazione in tempo di pace, che esulavano da competenze direttive o di comando sul campo. Il presidente del Comitato svolgeva compiti di consulenza a favore del ministro della Guerra.

Il Comitato, quale organo eminentemente terrestre, sembrava assegnare la preminenza della difesa dello Stato all'Esercito, lasciando ai margini il Ministero della Marina. Sotto la presidenza del generale Cialdini, sostenuto dal generale Ricotti, allora ministro della Guerra, il Comitato di Stato Maggiore Generale assunse il carattere di supremo ufficio competente della preparazione alla guerra, impostando una notevole mole di studi, inclusi piani di guerra contro le nazioni confinanti.<sup>(3)</sup> A riequilibrare le competenze in chiave interforze dei piani per la difesa dello Stato intervenne il decreto n. 331 del 19 luglio 1899, istituente la Commissione Suprema Mista per la Difesa dello Stato. Tale consesso, oltre a dare il giusto peso al Ministero della Marina in relazione alla pianificazione di guerra, fu costituito in forma permanente col compito di “risolvere in tempo di pace le più importanti questioni concernenti la preparazione della difesa nazionale”. A sottolineare l'importanza della Commissione, quale presidente fu nominato il principe ereditario, con il duca di Genova quale vice presidente. I membri effettivi della Commissione erano il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito e i generali comandanti designati d'armata, oltre all'ammiraglio presidente del Consiglio Superiore di Marina, l'ammiraglio designato al comando della flotta in operazioni e il capo dell'Ufficio di Stato Maggiore della Marina. Completavano il consesso gli ufficiali generali (comandanti di corpo d'armata ed ispettori d'arma) e ammiragli (comandanti militari marittimi e di dipartimento e il direttore degli armamenti) quali membri consultivi e un ufficio segreteria. La relazione dei ministri della Guerra e della Marina al Re, per la presentazione del decreto istitutivo della Commissione, così riportava: “In conformità a quanto fu già praticato in passato, e allo scopo di dare alla di-

---

(3) Secondo Ceva (*op. cit.*, p. 198): “Quando nel 1882 il Comitato di Stato Maggiore Generale venne soppresso in seguito alla creazione del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, carica notoriamente priva di rilievo interforze, la cosa suscitò in Parlamento discussione e rampogne, non però per la perdita della qualità interforze, di cui nessuno anzi parve accorgersi. Nel che probabilmente va ravvisato il desiderio reciproco di Esercito e Marina di non realizzare collaborazione alcuna”. Ceva riporta, inoltre, che il Comitato “non funzionò mai”, in realtà nell'archivio dell'AUSSME sono conservate numerose buste di verbali dei lavori e studi eseguiti dai membri di tale consesso.

fesa dello Stato unità di indirizzo e carattere di stabilità, promuovendo e mantenendo tra le più elevate autorità dell'Esercito e della Marina il voluto affiatamento nella trattazione delle più importanti questioni che si riferiscono alla difesa stessa, il Ministro della Guerra di comune accordo con quello della Marina, ha riconosciuta la necessità di nominare una Commissione Suprema di Difesa dello Stato, composta delle maggiori autorità del Regio Esercito e della Regia Marina, alla quale possano essere deferite le questioni sopraccennate". La presenza di membri della Casa Savoia ai vertici della Commissione, oltre a dare rilevanza al consesso, intendeva riallacciare i poteri militari alla Corona, nel rispetto dell'articolo 5 dello Statuto, che assegnava al Sovrano il comando di tutte le forze di terra e di mare. Impulso alla Commissione per sottolinearne l'importanza fu dato nel 1908 da un nuovo provvedimento legislativo che impose la riunione della Commissione almeno una volta l'anno e che sostituì il principe ereditario alla presidenza col presidente del Consiglio dei Ministri ed incluse tra i membri effettivi i Ministri della Guerra e della Marina.<sup>(4)</sup> Nello stesso anno furono rinnovate con decreto n. 77 le attribuzioni del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, che al punto 4 e 6 facevano espressamente menzione dei rapporti con la Marina: "Per gli studi ed i provvedimenti che implicano necessità di accordi fra le forze terrestri e quelle navali nella preparazione alla guerra; per le disposizioni relative all'esecuzione di eventuali spedizioni d'oltremare; nonché per quanto riguarda l'assetto difensivo delle piazze marittime prenderà direttamente i concerti necessari col Capo di Stato Maggiore della Marina".

In campo di ordinamenti militari, i primi anni del Regno d'Italia furono contrassegnati, quindi, da una netta separazione fra le competenze del Ministero della Guerra e quelle del Ministero della Marina. Ottenuta nel 1860 la piena indipendenza, quest'ultimo si sviluppò in autonomia, come entità a sé stante senza alcuna sinergia con l'organizzazione di terra, se non attraverso le saltuarie riunioni del Comitato di Stato Maggiore Generale, prima, e della Commissione per la Difesa dello Stato, poi. La struttura di vertice del Ministero e quella dello Stato Maggiore della Marina si differenziarono, così, notevolmente dagli organi corrispettivi dell'Esercito. Ad esempio, la carica di Capo di Stato Maggiore della Marina fu istituita solo nel 1907, 25 anni dopo la costituzione dell'analoga carica presso il Comando del Corpo di Stato Maggiore dell'Esercito. Quest'ultimo, invece, si ade-

---

(4) Decreto n. 35 in data 2 febbraio 1908, "che modifica il decreto costitutivo della Commissione Suprema Mista per la Difesa dello Stato".

guò all'organizzazione della Marina, con la costituzione del Consiglio dell'Esercito, avvenuta nel 1908, con quasi 50 anni di ritardo rispetto all'omologo Consiglio di Ammiragliato (poi Comitato degli Ammiragli) in ambito Regia Marina.<sup>(5)</sup> Le differenze tra i due dicasteri si estesero anche ad altri campi, quali l'amministrazione, i regolamenti disciplinari, le tecniche di reclutamento, l'armamento, ecc., senza che nessuna istituzione superiore potesse intervenire per armonizzare le due amministrazioni militari. I settori in cui si sviluppò maggiormente la cooperazione fra Esercito e Marina tra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento furono quella difesa costiera, delle opere di fortificazione permanente e degli sbarchi navali. Ad esempio, nel 1913 e nel 1915 furono approvate due edizioni delle istruzioni sulla difesa costiera e della rete ferroviaria nazionale, che furono edite congiuntamente dal Ministero della Guerra e della Marina.<sup>(6)</sup> L'Esercito aveva la preminenza nella difesa fissa costiera attuata attraverso l'artiglieria da fortezza specialità da costa e i reparti di milizia territoriale coadiuvati da reparti della Regia Guardia di Finanza. Alla Marina competeva soprattutto il servizio di vigilanza attraverso i mezzi navali e i posti semaforici, mentre comandi di difesa marittima alle dipendenze di ufficiali di Marina erano predisposti nelle piazze di Spezia, Maddalena, Taranto, Brindisi e Venezia e nelle fortezze costiere di Gaeta e Messina. L'impiego di uomini e mezzi per la difesa di tali fortificazioni era regolamentato da apposite istruzioni edite congiuntamente dal Ministero della Guerra e della Marina.<sup>(7)</sup> A seguito degli sbarchi navali effettuati nell'ambito dell'invio di corpi di spedizione dell'Esercito in Eritrea nel 1885, a Creta nel 1897, e in Cina nel 1900, fu approvato nello stesso anno dai Ministeri della Guerra e della Marina un apposito *Regolamento per la preparazione ed esecuzione dei trasporti di spedizioni oltre mare*. All'Esercito competevano gli studi preventivi per determinare il numero e i tipi di piroscafi necessari per una determinata spedizione e l'ordine col quale gli stessi avrebbero dovuto essere pronti nei porti d'imbarco. Alla

---

(5) Il Consiglio dell'Esercito era un organo consultivo collegiale, presieduto nominalmente dal Ministro della Guerra e composto, quali membri permanenti, dal Capo di Stato Maggiore, dal Sottosegretario e dai generali d'esercito, d'armata e designati d'armata.

(6) *Istruzione per la difesa delle coste e per la protezione delle ferrovie in guerra*, 1915, Ministero della Guerra-Ministero della Marina.

(7) *Regolamento delle fortezze in tempo di pace*, 1905, Ministeri della Guerra e della Marina; *Istruzione per la compilazione dei piani di difesa delle piazze fortificate*, edizioni 1903 e 1909, Ministero della Guerra e della Marina.

Marina spettavano gli studi relativi alla capacità dei piroscafi al trasporto di truppe e alle operazioni di noleggio e approntamento dei piroscafi. Dopo lo scioglimento del Reggimento "Real Marina", avvenuto nel 1878, le competenze degli sbarchi anfibi di contingenti di truppe di primo impiego furono demandate agli stessi equipaggi delle navi da guerra, che in base alle esigenze contingenti avrebbero organizzato compagnie da sbarco composte esclusivamente di marinai e dotate anche di equipaggiamenti pesanti per l'impiego a terra quali cannoni leggeri (37 e 76 mm) e mitragliatrici.<sup>(8)</sup> L'importanza delle compagnie da sbarco risaltò soprattutto nella spedizione in Cina e nel corso del conflitto italo-turco del 1911-1912. La mancanza di un'azione politica coerente con quella militare costrinse nell'ottobre 1911 a sbarcare a Tripoli un corpo di occupazione di 1800 uomini, composto esclusivamente di marinai degli equipaggi di navi d'altura. Solo alcuni giorni dopo, tale contingente fu sostituito dalle truppe di terra del corpo d'armata speciale, mobilitato in tutta fretta. Nonostante il ritardo dell'immissione in teatro dei reparti di terra, le operazioni di mobilitazione si svolsero in tempi serrati grazie ai piani predisposti fin dal tempo di pace e agli accordi preventivi stabiliti in materia di costituzione di un corpo di spedizione oltremare tra i due dicasteri della Guerra e della Marina. Le prime norme e i piani dettagliati per la costituzione di un corpo d'armata di spedizione risalgono, infatti, al lontano 1864, quando era stato predisposto l'invio di truppe a Tunisi. Seguirono nel 1866 studi per un intervento in Dalmazia. Tali norme furono costantemente aggiornate in previsione di eventuali impieghi di forze di terra nello scacchiere mediterraneo, soprattutto verso l'Albania e la Libia. La cooperazione tra naviglio, compagnie da sbarco e truppe dell'Esercito incaricate di azioni anfibe fu particolarmente proficua nel corso dell'occupazione della Libia. Le principali azioni si svolsero a Misurata, Zuara, Sirte e Derna, dove il contingente di terra fu sempre preceduto dalle compagnie da sbarco, che ebbero il compito di stabilire la prima testa di ponte in territorio nemico. L'azione delle forze navali fu importante sia in Tripolitania sia in Cirenaica per sostenere col fuoco dei grossi e medi calibri i reparti dell'esercito impegnati in combattimento contro gli arabo-turchi. In alcuni casi, il fuoco dei cannoni navali fu diretto da palloni osservatorio e da aerei basati a terra. Sbarchi anfibi in grande stile, pur senza contrasto da parte avversaria, condotti in stretta ed efficace collaborazione con l'Esercito,

---

(8) L. Fulvi, T. Marcon, O. Miozzi, *Le fanterie di Marina italiane*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1988, p. 16-18.

si ebbero nel 1912 in Dodecaneso e in Albania nel 1913-1914. La politica interventista del Governo italiano in Mediterraneo, protesa a estendere l'influenza in territori appartenenti all'impero ottomano e ad arginare l'espansione francese e austriaca, costrinse i vertici militari e l'autorità diplomatica a un intenso lavoro di *intelligence* in territori d'oltremare, che impegnarono notevolmente i servizi di informazione dell'Esercito e della Marina nei Balcani e sulle fasce costiere africana e asiatica del Mediterraneo. Questa attività di acquisizione di informazioni vide impegnati il Ministero degli Esteri, il Comando del Corpo di Stato Maggiore, da cui dipendeva l'Ufficio Informazioni dell'Esercito, e l'organo informativo dello Stato Maggiore della Marina, che si scambiarono sovente i dati informativi raccolti, utili alla compilazione di monografie di territori d'oltremare. Si giunse così alla prima guerra mondiale, dove il Re, assunto solo nominalmente il comando delle Forze Armate, delegò la responsabilità della direzione delle operazioni militari al Capo di Stato Maggiore dell'Esercito e a quello della Marina. Cadorna e Thaon di Revel divennero, quindi, comandanti supremi rispettivamente delle operazioni in terra e in mare. Al Governo spettava, comunque, la nomina e la revoca dei comandanti supremi e la responsabilità politica delle operazioni militari.<sup>(9)</sup> Nel corso delle operazioni belliche presso il Comando Supremo dell'Esercito di Udine fu istituito nel maggio 1915 l'Ufficio Marina con sede a Tavagnacco. Questo Ufficio, diretto dal Contrammiraglio Cusani, svolse compiti generici di collegamento tra il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito e quello della Marina, e in particolare tra i due servizi di informazione delle due forze armate. Nel quadro della mobilitazione industriale a fini bellici, furono creati collegamenti interforze anche in ambito del Sottosegretariato di Stato Armi e Munizioni, sorto nel luglio 1915 presso il Ministero della Guerra, e che ebbe alle dipendenze l'Ufficio Marina, il Servizio Munizioni Marina e la Direzione Generale Aeronautica per l'approvvigionamento del materiale aeronautico dell'Esercito e della Marina. Sempre nell'estate 1915, allo scopo di coordinare la produzione di ma-

---

(9) Il decreto reale del 23 maggio 1915 riportava: "Da oggi i nostri ordini riflettenti le operazioni dell'esercito e dell'armata [di mare, n.d.r.] e dei loro reparti, saranno comunicati d'ordine nostro dal Capo di Stato Maggiore dell'Esercito e da quello della Marina; i quali li tradurranno in atto nelle parti riflettenti le operazioni terrestri e marittime, dando conoscenza ai rispettivi Ministri della Guerra e della Marina delle disposizioni che possono interessarli. Di tutti i provvedimenti del Governo che possono avere influenza sulle operazioni militari sarà data notizia dal Ministro competente ai Capi di Stato Maggiore dell'Esercito e della Marina".

teriale bellico, fu istituito il Comitato Supremo per i Rifornimenti di Armi e Munizioni, composto dal presidente del Consiglio dei ministri, dai ministri degli Esteri, del Tesoro, della Guerra e della Marina. Già prima dell'intervento dell'Italia in guerra, l'Esercito e la Marina avevano posto allo studio operazioni combinate da svolgere in caso di conflitto con l'Austria-Ungheria. Furono posti così allo studio piani di sbarco in alcune isole dalmate, di concorso diretto di forze navali terrestri della Marina all'avanzata lungo il litorale della Venezia Giulia, di difesa delle coste adriatiche. L'idea di acquisire alcuni ancoraggi in Dalmazia era funzionale ad aumentare le capacità offensive della flotta, altrimenti vincolata a operare prevalentemente da Brindisi e a minacciare da vicino l'importante base navale nemica di Cattaro, in Montenegro. In realtà, questi propositi rimasero in gran parte sulla carta, e gli unici sbarchi che furono effettuati nel corso del conflitto in Adriatico si limitarono alla presa della piccola isola di Pelagosa, a metà strada tra le isole Curzolane e le Tremiti. Dopo la perdita dell'incrociatore *Amalfi*, silurato nell'alto Adriatico nel luglio 1915, la Marina rinunciò ad appoggiare l'azione terrestre col bombardamento costiero delle proprie navi d'altura. Più proficuo fu il concorso della Marina alle operazioni dell'Esercito lungo il litorale a est del Tagliamento, prima, e nella laguna di Venezia dopo la ritirata di Caporetto, col ricorso ad artiglierie basate a terra. Si trattò dell'impiego di numerose batterie da posizione o galleggianti costituite da pezzi d'artiglieria, anche di grosso calibro, montati su natanti privi o meno di motore e di reparti di fanteria di Marina impiegati sul basso Piave. Per la difesa della piazza di Venezia si creò nel novembre 1917 l'Ispettorato della difesa mobile della Regia Marina, che riuniva tutte le artiglierie natanti e da sbarco destinate al fronte terrestre e i battaglioni marinai in corso di costituzione. Si costituì, poi, la Brigata Marina, che si distinse nelle battaglie lungo la linea del Piave della seconda metà del 1918. La Marina si fece carico della difesa mobile del litorale Adriatico da Cervia a Bari, armando con artiglierie da 76, 102 e 152 vari treni, che ridussero notevolmente l'attività di bombardamento costiero della flotta austro-ungarica. La difesa costiera fu attuata, comunque, su tutto il litorale italiano, soggetto alle incursioni dei sommergibili tedeschi e austriaci. La Marina cooperò con l'Esercito nell'organizzazione dei porti di rifugio, dotati di artiglierie a protezione di approdi e piccoli porti, che andò a integrare le più munite difese delle piazze marittime. Lungo le coste del Tirreno e dello Ionio furono impiantate 334 batterie di medio e piccolo calibro, servite da oltre 7500 militari dell'Esercito e della Marina. Alla data dell'Armistizio erano schierate lungo le coste italiane 485 batterie con un totale di 1352 canno-

ni.<sup>(10)</sup> Importante fu anche il contributo della Marina in campo aviatorio, arrivando a schierare nel novembre 1918 ben 566 idrovolanti, 91 aeroplani e 13 dirigibili, impiegati in gran parte sul fronte terrestre. Navi armate e batterie della Regia Marina operarono anche sul lago di Garda, le cui propaggini settentrionali erano in territorio austriaco. Nel corso del conflitto 1915-1918, la Marina ebbe 3169 morti e 2936 feriti, dei quali 1036 in azioni terrestri.<sup>(11)</sup>

Nel 1920 per la seconda volta dopo il breve ministero del senatore Casana (1907-1909), un civile, l'onorevole Bonomi, divenne ministro della Guerra, e nel 1921 entrambi i Capi di Stato Maggiore furono posti alle dirette dipendenze dei rispettivi Ministri della Guerra e della Marina.<sup>(12)</sup> Dopo il colpo di stato del 3 gennaio 1925, Mussolini concentrò nelle sue mani l'*interim* dei ministeri militari, a cui nel 1923 si era aggiunto quello dell'Aeronautica, che abbandonò nel 1929 per riassumerlo ininterrottamente dal 1933 al 1943. Con legge n. 866 dell'8 maggio 1925 era stata istituita la nuova carica di Capo di Stato Maggiore Generale, assunta dal generale Pietro Badoglio. Con tale riforma si intese dare una prima risposta al problema del coordinamento interforze, ponendo l'Italia all'avanguardia in campo mondiale attraverso la creazione di un comando unitario terrestre, marittimo e aviatorio.<sup>(13)</sup> Al Capo di Stato Maggiore Generale, scelto solo tra ufficiali generali dell'Esercito, spettava la predisposizione dei piani di guerra e il comando designato di Esercito, Marina e Aeronautica in operazioni belli-

---

(10) Per l'impiego delle batterie porto di rifugio furono compilate nell'aprile 1916 dai Ministeri della Guerra e della Marina le *Norme sulle dipendenze delle artiglierie del regio Esercito assegnate alla difesa contro sommergibili*. La Marina, poi, cedette all'Esercito numerose bocche da fuoco d'artiglieria di tutti i calibri, tratte soprattutto da navi in disarmo e da fortificazioni costiere.

(11) *Lo sforzo militare e finanziario fatto dall'Italia nella recente guerra contro gli Imperi Centrali*, Ministero della Guerra, maggio 1919. I caduti del Reggimento Marina (fanteria) e del Raggruppamento Marina (d'artiglieria) furono 269. Le perdite di aeromobili per azione avversaria o incidenti assommarono a 391 apparecchi e 8 aeronavi.

(12) La responsabilità della preparazione della guerra fu attribuita al Consiglio dell'Esercito, nominalmente presieduto dal Ministro, ma in realtà posto sotto la direzione del suo Vicepresidente, il generale Armando Diaz, il quale nel 1922-1923 divenne Ministro della Guerra nel primo Gabinetto Mussolini. Lo Stato Maggiore dell'Esercito cambiò denominazione in Stato Maggiore Centrale.

(13) Tra le grandi potenze, solo il Regno Unito impostò una soluzione simile prima dell'Italia attraverso il Comitato dei Capi di Stato Maggiore, istituito nel 1923.

che. Con le riforme del 1925, in pratica, si ripristinò lo Stato Maggiore del Regio Esercito e si fece assumere al Capo di Stato Maggiore Generale una duplice dipendenza dal Ministro della Guerra e dal Capo del Governo. Poiché la nuova carica andava unita a quella di Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, con automatica esclusione, quindi, degli ammiragli e dei generali d'Aeronautica, il Ministro della Marina Thaon di Revel diede le dimissioni in segno di protesta. La contrarietà della Marina alla nuova riforma dei vertici militari colse i suoi frutti nel 1927, quando Mussolini, anche per potenziare il proprio personale controllo sulle Forze Armate, con decreto n. 68 del febbraio, intese sminuire le attribuzioni della carica di Capo di Stato Maggiore Generale. Esso, così, venne ridotto da comandante designato delle Forze Armate in guerra a semplice consulente del Capo del Governo, autorizzato a corrispondere con le singole forze armate esclusivamente "per il tramite dei rispettivi Ministri". Benché formalmente incaricato di predisporre i piani di guerra per l'approvazione da parte del Capo del Governo, egli era praticamente impossibilitato a farlo non avendo alle dirette dipendenze i Capi di Stato Maggiore di forza armata e non disponendo in tempo di pace di un vero e proprio Stato Maggiore, ma solo di una segreteria allargata.<sup>(14)</sup> Inoltre, la carica di Capo di Stato Maggiore Generale fu disgiunta da quella di Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, secondo i desiderata della Marina. Badoglio interpretò la propria posizione di vertice delle forze armate, mantenuta fino al dicembre 1940, con scarso piglio e autorevolezza, mancando nel compito principale di coordinare e uniformare l'attività concettuale e tecnico-operativa delle tre forze armate. Nel gennaio 1928 furono stabilite le nuove competenze della Commissione Suprema di Difesa, che era stata profondamente riformata nel 1923. La Commissione era composta da un comitato deliberativo presieduto dal Capo del Governo e composto dal Capo di Stato Maggiore Generale, dai Ministri Militari, degli Esteri, Interni, Colonie, Comunicazioni, Finanze ed Economia Nazionale. Ne dipendevano, altresì, una segreteria generale e il servizio degli osservatori industriali, istituiti presso le industrie belliche con compiti di controllo, e poteva

---

(14) I Capi di Stato Maggiore di forza armata, abbinando la loro carica con quella di sottosegretari di Stato, potevano rapportarsi direttamente con Mussolini, quale Capo del Governo e Ministro dei tre dicasteri. Così, forti della loro carica governativa, i capi di stato maggiore di forza armata tendevano ad operare in modo autonomo, a dispetto delle direttive impartite da Badoglio per la "coordinazione della sistemazione difensiva dello Stato."

avvalersi dei principali enti consultivi delle Forze Armate, cioè il Consiglio dell'Esercito, il Comitato degli Ammiragli, il Comitato Tecnico della Regia Aeronautica e il Comitato per la mobilitazione civile. La Commissione Suprema Mista di Difesa rappresentava il massimo organo collegiale nel quale il Capo del Governo, e, con esso, altri membri del Governo, assistiti da tecnici militari e civili, esaminavano e definivano le linee generali delle principali questioni relative all'organizzazione della nazione per la guerra. Nel testo di Legge del gennaio 1923 la Commissione aveva lo scopo di "risolvere le più importanti questioni concernenti la predisposizione e l'organizzazione delle varie attività nazionali e dei mezzi necessari alla guerra".<sup>(15)</sup> La Commissione, più volte riformata nella sua composizione, operò fino al febbraio 1940, e i temi maggiormente trattati furono quelli dell'organizzazione logistica delle grandi isole e delle colonie, la protezione antiaerea del territorio nazionale, i grandi trasporti logistici, la politica automobilistica e ferroviaria in funzione militare, l'approvvigionamento delle materie prime e la formazione delle scorte.<sup>(16)</sup>

Nel 1925 si mise in cantiere una ulteriore serie di riforme che rappresentarono buone premesse sulla via del radicale ammodernamento dello strumento militare e soprattutto dell'integrazione delle tre Forze Armate: la legge sulla preparazione della Nazione per la guerra, che garantiva al Governo ampio potere di mobilitazione attraverso la requisizione di tutti i mezzi ritenuti necessari e la militarizzazione totalitaria delle masse; le leggi che sanzionavano l'unificazione del Servizio di Informazione Militare, del Servizio Chimico Militare e di alcune attività del Servizio di Commissariato<sup>(17)</sup> andavano nella direzione dell'unità di comando in una prospettiva di stretta cooperazione tra le Forze Armate. Purtroppo, in seguito, il progetto di unificazione dei servizi informazioni di forza armata andò vanificato e SIM, SIS e SIA tornarono ad operare in modo autonomo alle dipendenze dei rispettivi Capi di Stato Maggiore di forza armata.

Nel 1935 fu costituito il Commissariato Generale per le Fabbricazioni

---

(15) *Regio Decreto n. 21, relativo alla istituzione di una Commissione suprema mista di difesa*, in data 11 gennaio 1923.

(16) La Commissione Suprema di Difesa verrà sciolta il 15 ottobre 1944, per effetto del Decreto Legislativo Luogotenenziale 26 ottobre 1944 n. 333. In sua sostituzione si costituì, con Decreto Legislativo Luogotenenziale 31 maggio 1945 n. 345, il Comitato di Difesa.

(17) Decreto n. 196, *Coordinamento dei servizi di commissariato delle forze armate dello Stato*, in data 14 gennaio 1926.

di Guerra (COGEFAG), per trasformazione del Comitato per la Mobilitazione Civile, già inglobato nella Commissione Suprema per la Difesa dello Stato. Questo ente doveva assicurare la razionale distribuzione delle maestranze, delle materie prime e delle lavorazioni fra le varie industrie, coordinando i programmi di approvvigionamento delle tre Forze Armate con la capacità produttiva delle industrie e la scala delle priorità. Posto alle dipendenze del Capo del Governo, il Commissariato Generale era costituito: dalla Direzione Superiore per le Fabbricazioni di Guerra, dal Segretariato Generale, dal Servizio Ispettivo delle Fabbricazioni di Guerra, dal Servizio della Mobilitazione Industriale e dalla Giunta Centrale. Nel maggio 1940 il Commissariato Generale fu trasformato in Sottosegretariato di Stato per le Fabbricazioni di Guerra (FABBRIGUERRA), posto sempre alle dirette dipendenze del Capo del Governo, si articolava in: una Segreteria, tre Direzioni Generali (per la Mobilitazione Industriale e la Produzione Bellica; le Materie Prime Metalliche; il Personale, i Servizi amministrativi e la Disciplina dell'Industria Bellica), un Ispettorato Tecnico (su quattro reparti e due servizi ispettivi) per il controllo delle undici Delegazioni interprovinciali. Nel febbraio 1943 si costituì il Ministero della Produzione Bellica per trasformazione di FABBRIGUERRA. Al nuovo Dicastero furono devolute le attribuzioni delle amministrazioni militari relative all'apprestamento e approvvigionamento dei materiali bellici e il coordinamento generale della produzione bellica per quanto concerneva i prezzi e le unificazioni dei tipi. Furono così trasferite al Ministero della Produzione Bellica le competenze dei Ministeri della Guerra, della Marina e dell'Aeronautica, e in particolare le Direzioni Generali tecniche (Motorizzazione, Artiglieria e Genio) del Ministero della Guerra e le Divisioni dei Dicasteri della Marina e dell'Aeronautica dedite alla produzione non specializzata (eccettuati scafi e motori navali, cellule e motori aeronautici).<sup>(18)</sup> In sostanza, le prerogative assegnate al Ministero della Produzione Bellica, pur rappresentando un notevole miglioramento in direzione dell'auspicato e mai raggiunto controllo unitario della produzione di armamenti, risultarono, oltre che tardive, anche afflitte

---

(18) In particolare furono trasferite al nuovo Ministero le competenze in materia di produzione di artiglierie, armi leggere, strumenti ottici di precisione, munizionamento, esplosivi, apparati per telecomunicazioni, materiale da ponte, teleferiche, aerostati, mine, fotoelettriche, automezzi logistici e da combattimento. Restarono immutate le attribuzioni e le dipendenze delle Direzioni Superiori del Servizio Tecnico di Artiglieria, del Genio e della Motorizzazione.

da gravi limiti come il mantenimento da parte dei Ministeri dell'Aeronautica e della Marina delle competenze relative alla produzione di principali sistemi d'arma.

In campo ordinativo, oltre ai principali strumenti di cooperazione interforze quali lo Stato Maggiore Generale, la Commissione Suprema di Difesa e il Commissariato Generale/Sottosegretariato per le Fabbricazioni di Guerra, esistevano altri consessi minori che vedevano ufficiali dell'Esercito e della Marina operare di concerto, quali, ad esempio, il Consiglio Nazionale delle Ricerche e il Comitato Superiore Tecnico Armi e Munizioni, costituito, quest'ultimo, nel 1926 in ambito Ministero della Guerra e composto di: un presidente (generale di corpo d'armata o di squadra aerea o ammiraglio di squadra), una segreteria permanente e undici membri, designati quattro ciascuno dai tre dicasteri militari e uno dal Sottosegretariato di Stato per le Fabbricazioni di Guerra. Il Comitato aveva carattere consultivo allo scopo di coordinare gli studi e le esperienze di interesse comune alle tre amministrazioni militari nel campo degli armamenti; il Comitato Superiore Tecnico per i Servizi Militari Elettrici e delle Comunicazioni Elettriche, costituito anch'esso nel 1926 in ambito Ministero della Marina e composto di nove membri equamente ripartiti fra i tre Dicasteri militari e di una Segreteria permanente con tre ufficiali. Esso era competente in materia di radiotelegrafia, telegrafia e telefoni, e aveva carattere consultivo allo scopo di coordinare gli studi, le esperienze di interesse comune alle tre amministrazioni militari o che riguardassero la preparazione dei mezzi per la mobilitazione e di concretare le norme generali relative.<sup>(19)</sup>

In conseguenza delle imprese africane in Libia, con le operazioni di riconquista concluse solo nel 1931, e in Etiopia del 1935-1936, il Ministero delle Colonie, poi ridenominato dell'Africa Italiana, ebbe a ingrandire progressivamente la propria organizzazione militare sia attraverso i reparti operanti dei vari regi corpi truppe coloniali, sia attraverso il proprio Ufficio

---

(19) Ufficiali dell'Esercito e di Marina erano presenti anche in altri comitati e commissioni quali: Comitato Interministeriale per le Telecomunicazioni (presso il Ministero delle Comunicazioni), Comitato Interministeriale per la Mobilitazione dell'Energia Elettrica (Ministero Lavori Pubblici), Commissione Interministeriale Sorveglianza Impianti (Ministero della Guerra), Commissione per le Leggi di Guerra (Camera dei Fasci e delle Corporazioni), Commissione Interministeriale per le Esenzioni dai Richiami alle Armi (Ministero della Guerra), Commissione Consultiva per i Combustibili Liquidi (Segreteria Generale della Commissione Suprema di Difesa), Commissione Statistiche Enti Mobilitati (Istituto Centrale di Statistica), ecc.

Militare, che, sorto ai tempi della guerra di Libia del 1911-1912, si espanse fino a divenire un piccolo stato maggiore interforze. All'inizio del secondo conflitto mondiale, l'Ufficio Militare del Ministero dell'Africa Italiana era composto di 7 sezioni, inclusa quella Marina.<sup>(20)</sup> Tra il 1937 e il 1938 si costituirono i Comandi Superiori Forze Armate Africa Settentrionale e Africa Orientale, posti alle dirette dipendenze dei locali governatori (rispettivamente Italo Balbo e il principe Amedeo Duca d'Aosta), a loro volta facenti capo al Ministero dell'Africa Italiana. Il Comando Superiore FFAA dell'AS e quello dell'AOI, erano composti da un Comandante Superiore (generale di corpo d'armata o designato d'armata dell'Esercito o grado corrispondente della Marina o dell'Aeronautica) col suo Stato Maggiore, retto da un Capo di Stato Maggiore (generale di divisione o parigrado della Marina e dell'Aeronautica) e composto da ufficiali delle diverse Forze Armate. Tale organizzazione messa in atto nelle colonie fu la principale innovazione organica italiana degli anni Trenta e l'unico esempio di reale coordinamento interforze prima dello scoppio del secondo conflitto mondiale. Nel 1939, allo scopo di coordinare con criteri unitari l'organizzazione bellica delle terre italiane d'oltremare, si decise di delegare al Capo di Stato Maggiore Generale la preparazione delle forze terrestri, di mare e d'aria dislocate in Africa Settentrionale ed in quella orientale. In base alla legge n. 1193 del luglio 1939, in tempo di pace, il Capo di Stato Maggiore Generale, presi gli ordini dal Capo del Governo, poteva emanare le direttive alle truppe schierate nell'Impero per il tramite dei Capi di Stato Maggiore dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica. In operazioni, i comandanti superiori delle forze armate delle terre d'oltremare avrebbero ricevuto gli ordini direttamente dal Capo di Stato Maggiore Generale.

Nel primo dopoguerra la cooperazione fra Esercito e Marina continuò a esplicarsi maggiormente nel settore della difesa territoriale e nel campo delle truppe da sbarco. Nel 1931 furono diramate, così, dai due Ministeri nuovi regolamenti che aggiornarono i criteri di impiego dei reparti dell'Esercito e della Marina in compiti di difesa costiera e protezione delle vie di comunicazione ed altri obiettivi sensibili del territorio. L'*Istruzione per la difesa delle coste* e l'*Istruzione per la protezione in guerra delle ferrovie, strade ordinarie, centrali e condutture elettriche, rete delle trasmissioni, impianti e stabilimenti vari*, prevedero il concorso di formazioni combattenti della Milizia Volontaria

---

(20) A. Ferrara, G. Fava, *L'Ufficio Militare del Ministero dell'Africa Italiana*, Roma, Tipografia Regionale, 1941, p. 5-10.

ria per la Sicurezza Nazionale, istituita nel 1923 e assunta in breve a quarta forza armata. Nel 1935 il compito della gestione delle artiglierie da posizione della difesa costiera in dotazione al Regio Esercito venne attribuito a una nuova specialità della Milizia (da Costa) e nell'occasione venne costituito un Ispettorato unico della Milizia DAT e della Milizia da Costa, facente capo allo Stato Maggiore dell'Esercito per la materia difesa controaerei e allo Stato Maggiore della Marina per la materia difesa delle coste.<sup>(21)</sup> Nel 1938 la Milizia per le batterie da Costa prese il nome di Milizia Artiglieria Marittima (MILMART), mentre la Milizia addetta alla difesa controaerei territoriale cambiò denominazione in Milizia Controaerei (MACA), mantenendo entrambe la dipendenza dal comando della MVSN, tramite un unico Comando delle Milizie controaerei e artiglieria marittima, per le questioni riguardanti l'addestramento, il reclutamento, la mobilitazione, la disciplina, l'amministrazione del personale.<sup>(22)</sup> In tempo di pace, la MACA dipendeva per la parte tecnica, direttive per l'addestramento, l'impiego e il materiale dal Ministro della Guerra (Sottocapo di Stato Maggiore per la Difesa Territoriale) e da quello della Marina a seconda delle unità costituite per conto del Regio Esercito o della Regia Marina. In tempo di guerra le unità della MACA passavano, per l'impiego, alla dipendenza dei comandi territoriali del Regio Esercito, che avevano giurisdizione sul territorio ove erano dislocate. La MILMART era alle dipendenze del Ministero della Marina per quanto concerneva il materiale, la parte tecnica, le direttive per l'addestramento, l'impiego di tutte le batterie costiere e controaerei della Regia Marina.

Nell'agosto 1919 la componente di fanteria di Marina fu ridotta in tempo di pace a un solo battaglione, denominato "San Marco" e ordinato su comando, 4 compagnie miste fucilieri e mitraglieri, batteria da 76/17 e servizi. Allo scopo di recuperare ufficiali fu stabilito che i comandanti di compagnia e di plotone potessero provenire dalle file dell'Esercito. Nel corso degli anni Venti e Trenta furono numerosi gli sbarchi in territori d'oltremare che videro protagonisti il battaglione "San Marco" o le compagnie da sbarco composte di equipaggi navali, di norma quale avanscoperta a un

---

(21) Regio Decreto Legge 21 gennaio 1935 n. 181, concernente variazioni all'ordinamento della Milizia DICAT e l'istituzione della Milizia per la Difesa Costiera (M. da Cos.).

(22) Regio Decreto Legge n. 1888 in data 24 novembre 1938, *Modificazione all'ordinamento della Milizia Dicat e della Milizia da Cos.*

contingente terrestre: Corfù (1923), in Cina (1924-1939), Albania (1939), mentre un battaglione di “fanti da mar” partecipò come un normale reparto terrestre alle operazioni contro l’Etiopia nel 1936. Negli anni Trenta l’organico del battaglione “San Marco” fu rinforzato con nuove compagnie, mentre la componente ufficiali dell’Esercito venne a ridursi progressivamente.

Con l’entrata in guerra nel giugno 1940, Mussolini si attribuì, su delega sovrana, il “comando delle truppe operanti su tutte le fronti”. Se nel corso della guerra di Etiopia il Duce aveva saputo destreggiarsi nel comando delle forze terrestri, nel secondo conflitto mondiale la sua attività direttiva fu deleteria, colpevole soprattutto di aver disperso il già scarso potenziale offensivo delle Forze Armate italiane su un numero eccessivo di fronti, distanti migliaia di chilometri dalle basi della Madrepatria. Lo Stato Maggiore Generale di Badoglio faticò non poco a mobilitarsi e raggiunse una piena operatività solo nel corso del 1941, in particolare sotto la direzione del Generale Ugo Cavallero, che volle potenziarne strutture e attribuzioni proponendo a Mussolini una nuova bozza di riforma.<sup>(23)</sup> Con decreto legge del giugno 1941 venne conferito al Capo di Stato Maggiore Generale l’alta direzione e il coordinamento dell’organizzazione e della preparazione militare dello Stato, nonché la vigilanza e il controllo di tutte le attività delle singole forze armate per la preparazione alla guerra. I Capi di Stato Maggiore di Forza Armata venivano posti alle dirette dipendenze di Cavallero, il quale, uditi i loro pareri, proponeva al Capo del Governo le linee generali del piano di guerra e, dopo l’approvazione, comunicava loro le conseguenti direttive. In realtà la Regia Aeronautica, e soprattutto la Regia Marina, si mostrarono insofferenti nel coordinamento, che né Cavallero, né tantomeno il suo sostituto del 1943, il generale Vittorio Ambrosio, riuscirono a imporre.<sup>(24)</sup> I principali interventi del Comando Supremo si ebbero nel problema dell’afflusso dei rifornimenti e della protezione dei convogli diretti in Africa settentrionale, nella cooperazione con l’alleato germanico, al quale si richiesero in modo pressante sempre maggiori forniture di armi, nel potenziamento delle Forze Armate e nel miglioramento dei loro mezzi bellici, nella pianificazione dell’operazione C3 (poi abortita) contro Malta.<sup>(25)</sup> Il progetto di at-

---

(23) Nel momento della sua massima espansione, sotto Cavallero, il Comando Supremo arrivò a comprendere 13 uffici ripartiti in 3 reparti.

(24) V. Ilari, “L’alto comando delle Forze Armate italiane dal 1945 al 1948”, *Rivista Militare*, marzo-aprile 1984, p. 102.

(25) *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale*, vol. 2, (1° gennaio

tacco a Malta vide la più stretta forma di cooperazione fra Esercito e Marina mai realizzata, attraverso la costituzione, nell'aprile del 1942 presso il Comando Supremo, di un apposito Stato Maggiore integrato denominato Ufficio Operazioni C3 e composto di ufficiali italiani e germanici delle Forze Armate di terra, di mare e d'aria. Tale Ufficio si strutturò su 5 uffici: Ufficio Esercito, Ufficio Marina, Ufficio Aeronautica, Ufficio Collegamento e Cifra, Ufficio Germanico.<sup>(26)</sup>

A partire dal giugno 1940 iniziò la progressiva mobilitazione del Reggimento "San Marco", che fece ampio ricorso a ufficiali dell'Esercito. Il battaglione "Bafile", ad esempio, aveva una sola compagnia comandata da un ufficiale di Marina. Nel "Grado" su 35 ufficiali presenti nell'estate 1940 solo 3 erano di Marina. I reparti del Reggimento "San Marco" ebbero una intensa attività operativa, fatta non solo di sbarchi (isole ionie e della Dalmazia, Cattaro, Corsica, ecc.), ma anche di operazioni a terra (Tobruch, Tunisia) e di incursioni dietro le linee avversarie. Centinaia di fanti di Marina seguirono corsi presso le Scuole dell'Esercito dei Guastatori e di Paracadutismo, specializzandosi in sabotatori. Nel 1943 il Reggimento "San Marco" era su 6 battaglioni, inclusi uno di paracadutisti e uno di nuotatori sabotatori. Come nella Grande Guerra, la flotta di altura della Marina evitò di impegnarsi in bombardamenti costieri a favore delle truppe di terra, tranne sporadici tiri contro i greci nel sud dell'Albania. Alcune batterie di autocannoni della Milmart furono assegnate in rinforzo alle divisioni dell'Esercito nel corso delle operazioni in Africa settentrionale nel 1941-1943. Una di queste si distinse nella prima battaglia di Bir el Gobi, aggregata alla divisione corazzata *Ariete*, distruggendo numerosi mezzi corazzati britannici. Alla Regia Marina spettò la difesa delle piazzeforti marittime contro azioni dal cielo e dal mare, delegata quasi per intero alla Milmart. Il principale contributo della Marina militare e di quella mercantile allo sforzo bellico dell'Esercito fu, comunque, il collegamento navale con i porti dell'Africa settentrionale e dell'Albania, che assicurò l'alimentazione logistica delle forze terrestri impe-

---

1941-31 dicembre 1941), Stato Maggiore dell'Esercito-Ufficio Storico, Roma, 1983, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale*, vol. 3, (1° gennaio 1942-31 dicembre 1942), Stato Maggiore dell'Esercito-Ufficio Storico, Roma, 1985, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale*, vol. 4, (1° gennaio 1943-7 settembre 1943), Stato Maggiore dell'Esercito-Ufficio Storico, Roma, 1985.

(26) Contro Malta fu previsto l'impiego di 3 corpi d'armata dell'Esercito italiano col rinforzo di una divisione paracadutisti tedeschi, del reggimento "San Marco" della Marina e di reparti CCNN da sbarco.

gnate contro gli Alleati e i Greci sui fronti decisivi (per l'Italia) della seconda guerra mondiale.

Nel 1908 (vedi GM circolare n. 5 dell'11 gennaio 1908) fu istituita la Commissione permanente per il servizio radiotelegrafico dello Stato composto da personale delle poste e telegrafi, della Marina e dell'Esercito. Con legge 13 luglio 1911 n. 723 venne costituito a Roma l'Istituto Militare di Radiotelegrafia, allo scopo di coordinare i servizi radiotelegrafici e radiotelefonici della Marina del Ministero della Guerra e dar modo di compiere ricerche teoriche e sperimentali inerenti ai diversi sistemi per la trasmissione dell'energia elettrica senza filo.

Tribunale supremo Esercito e Marina (ante 1915).

Decreto n. 1213 del 7 settembre 1916, col quale i servizi aeronautici dell'Esercito e della Marina vengono riuniti sotto l'aviazione alla dipendenza del Ministro della Guerra.

---

BREVE STORIA DEI RAPPORTI FRA  
LA REGIA MARINA E LA REGIA AERONAUTICA  
IL PROBLEMA AERONAVALE TRA LE DUE GUERRE  
MONDIALI

---

ENRICO ERRICO

*Historia vero testis temporum, lux veritatis, vita memoriae, magistra vitae, nuntia vetustatis.*

La Storia, come spesso si vuole ricordare facendo riferimento alla frase accreditata a Cicerone, ci può fornire utili informazioni per capire il presente e pianificare il futuro, senza, soprattutto, ripetere gli stessi errori; prima di scrivere delle problematiche che hanno afflitto i rapporti fra la Regia Marina (d'ora in poi R.M.) e la Regia Aeronautica (d'ora in poi R.A.), nel periodo considerato, la stessa storia ci dà *memoria* di quanto le due forze armate abbiano da sempre molto in comune: ad esempio il primo brevetto di volo fu del tenente di vascello Mario Calderara; la sede della Regia Accademia Navale di Livorno ospitò i primi corsi di quella Aeronautica, e i basilari principi fisici per navigare in mare e in aria sono gli stessi.

Ma le belle parole e le tanto propagandate intenzioni spesso, come la Storia ci dimostra, non sono state seguite da opportune azioni che, nella fattispecie, si possono racchiudere e sintetizzare in una sola parola: cooperazione tra le due forze armate (d'ora in poi FF.AA.).

Questa relazione desidera rappresentare solo una breve panoramica delle varie problematiche che hanno impedito, nel periodo in esame, agli uo-



Il brevetto n. 1 di pilota d'aeroplano del sottotenente di vascello Mario Calderara.

mini delle due FF.AA. di collaborare e cooperare al fine di raggiungere risultati sia tattici sia strategici. Se così fosse stato, probabilmente, avremmo perso ugualmente la seconda guerra mondiale, ma l'avremmo persa "morendo in piedi, come gli alberi": come ha affermato una famosa Medaglia d'Oro al V.M. della R.M., la questione spesso non è vincere o perdere una guerra, ma come la si vince o come la si perde.

Su questo argomento molto è stato scritto da autorevoli nostri colleghi e studiosi prestigiosi, quindi, come detto, il presente scritto dovrà essere considerato una breve analisi degli elementi che insieme hanno costituito il problema aeronavale tra le due guerre mondiali. Gli argomenti che si tratteranno saranno: l'ordinamento e l'impiego operativo del personale; le portaerei; gli aerosiluranti; la ricognizione e il bombardamento.

## Ordinamento e impiego operativo del personale

Il periodo successivo alla fine della prima guerra mondiale fu caratterizzato da una forte crisi di efficienza sia per il Regio Esercito (d'ora in poi R.E.) sia per la R.M., dovuta alle restrizioni ai bilanci, unitamente alle nuove esigenze operative (occupazione di terre e porti) e agli impegni internazionali conseguenti ai trattati del dopoguerra (vedi trattato sul disarmo navale di Washington).

In particolare, nella R.M., la componente aerea, la cosiddetta aviazione navale, subì le conseguenze negative maggiori, sia dal punto di vista del pensiero e della filosofia d'impiego sia da quello puramente numerico-operativo, riguardante i mezzi in dotazione: alla fine del conflitto, l'aviazione navale contava 552 idrovolanti e 86 aerei;<sup>(1)</sup> l'industria nazionale e una ec-



Idrovolante “M5”. Equipaggio: 1; vel. max: 190 km/h; motore: Isotta Fraschini V. 48 da 160 CV; autonomia: 550 km; due mitragliatrici da 7,7 mm.

cellente organizzazione messa in campo dalla Marina avevano fornito durante la guerra più di 1500 velivoli, partendo da una dotazione di 15 idrovolanti. Ma nel 1925, la componente aerea della R.M. presentava una forza di solo 140 idrovolanti in linea, di cui circa 60 erano veramente efficienti,<sup>(2)</sup> ma con tecnologie ormai superate.

Anche la situazione del personale pilota della R.M. era abbastanza critica e frustrante: molti non potevano più volare, “costretti”, invece, a prestare di nuovo servizio sulle navi, avendone però perso l’abitudine; inoltre, molti si erano distinti, in pericolose missioni durante la Grande Guerra, mentre i loro colleghi imbarcati sulle unità maggiori della Squadra Navale erano stati poco coinvolti nei combattimenti, specialmente dopo il cambio di strategia e dei criteri d’impiego, nel vero teatro di guerra che era il Mare Adriatico, cambio voluto dal capo di stato maggiore della Regia Marina Paolo Thaon di Revel,<sup>(3)</sup> promotore della “guerriglia navale”, con naviglio sottile come le

---

(1) M. Angelozzi e U. Bernini, *Il problema aeronavale italiano - Aspetti storici ed attuali*, Livorno, Belforte Editore Libraio, p. 34.

(2) Cfr. F. Sanfelice di Monteforte, *Relazione al convegno “Il cammino verso l’indipendenza del potere aereo”*, Roma, 2013.

(3) P. Thaon di Revel Duca del Mare (Torino, 19 giugno 1857-Roma, 24 marzo 1948) tenne la carica di capo di stato maggiore della Regia Marina dall’aprile 1913 all’ottobre 1915; comandante in capo del dipartimento militare marittimo di Venezia (1915-1917), fu di nuovo capo di s.m. della Marina dal febbraio 1917 al novembre



L'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, Duca del Mare.

siluranti e con l'utilizzo dell'aviazione navale, aerei e dirigibili, di cui egli intuì la grande importanza tattica e strategica che avrebbero avuto nella guerra navale.

Si credè, altresì, un clima sfavorevole agli stessi piloti specie da parte dei loro colleghi di superficie, che non videro di buon occhio le ottime possibilità

di carriera dei primi grazie ai vari riconoscimenti ricevuti durante la guerra e, soprattutto, grazie al transito nella nuova Arma Azzurra che ne avrebbe accelerato le carriere.

Infatti, con la costituzione della R.A., transitarono nella nuova forza armata circa 100 ufficiali piloti, molti dei quali con il grado di tenente di vascello. A questi si aggiunsero una cinquantina di giovani ufficiali di complemento.

A dimostrazione, però, della volontà di collaborare, la R.M. mise a dispo-



Il capitano di vascello Giulio Valle, primo comandante della Regia Accademia Aeronautica.

---

1919; presidente del comitato degli ammiragli (1920-1922), entrò a far parte del governo Mussolini (ottobre 1922) in qualità di ministro della Marina, lasciando la carica nel maggio 1925 per divergenze riguardanti l'istituzione del capo di s.m. generale; nominato duca nel 1923, cui fu poi aggiunto il predicato "del mare", venne nominato grande ammiraglio (novembre 1924); nel febbraio 1917 era stato nominato senatore; fu presidente del Senato dal 28 luglio al 5 agosto 1943 e dal 6 agosto 1943 al 20 luglio 1944.

sizione della neo-costituita R.A. spazi presso la propria Regia Accademia Navale di Livorno, fornendo anche il comandante interinale – capitano di vascello Giulio Valle – esperto pilota dirigibilista al quale si deve, oltretutto, il battesimo dei nomi dei corsi accademici aeronautici.

Gli ufficiali di Marina che transitarono nella R.A. furono effettivamente solo l'11% dell'organico della nuova F.A.,<sup>(4)</sup> esodo limitato anche dal fatto che la Marina era stata autorizzata – con il regio decreto n. 645 del 28 marzo 1923, con cui si costituiva la R.A. – a “destinare, a titolo temporaneo, suoi Ufficiali al servizio aereo, allo scopo di costituirsi un nucleo di specialisti nell'impiego dell'arma aerea marittima”; analoga facoltà fu data al Ministero della Guerra per quanto riguarda l'aviazione terrestre.

Il suddetto r.d. veniva integrato dal r.d. legge del 4 maggio 1925, n. 627, con cui si ribadiva il concetto del generale Giulio Douhet<sup>(5)</sup> secondo il quale la nuova F.A. doveva comprendere tutte “*le forze militari aeree del Regno e delle Colonie ed i servizi aeronautici militari*” e si incaricava la R.A. e la R.M. (come anche il R.E.) di concertare “*la costituzione organica delle unità aeree per la Marina*”; purtroppo “*occorre ... rilevare che la documentazione al riguardo non registra aspetti e risultati del predetto concerto che, adeguatamente condotto, avrebbe potuto portare alla necessaria definizione dei rispettivi compiti ed alla conseguente distribuzione degli strumenti tecnico-operativi (mezzi e personale)*”.<sup>(6)</sup>

Gli ulteriori sviluppi ordinativi della R.A. – Legge del 6 gennaio 1931, n. 98 – confermarono solo le buone intenzioni per quanto riguarda il concertare le azioni previste dalle norme, ma nella pratica vennero ampliati i compiti dell'Aeronautica, riducendo quelli della Marina alla sola ricognizione marittima. Bisogna sottolineare, però, che i vertici della Marina si “adeguano”, o, come scrisse l'ammiraglio Romeo Bernotti nel suo volume *Cinquant'anni nella Marina militare*, decisero per una resa a discrezione riferendosi al “Basta, cediamo!” dell'ammiraglio Burzagli, allora capo dello

---

(4) Cfr. F. Sanfelice di Monteforte, *op. cit.*

(5) Giulio Douhet (Caserta, 30 maggio 1869-Roma, 15 febbraio 1930) fu un ufficiale d'artiglieria, poi di stato maggiore; dal 1912 al 1915 comandò il primo battaglione di aviatori costituito in Italia; è considerato tra i massimi teorici della dottrina del potere aereo: nel suo volume più famoso, *Il dominio dell'aria* (1921), sostenne la necessità di potenziare l'arma aerea rispetto alle altre forze armate, convinto della preponderanza che essa avrebbe avuto nelle guerre future.

(6) M. Angelozzi e U. Bernini, *op. cit.*, p. 41.



L'ammiraglio Romeo Bernotti.

stato maggiore della Marina (S.M.M.), durante una ben nota riunione del 26 dicembre 1927 tra i vertici delle due FF.AA., senza contrapporre una diversa linea di pensiero strategico da far valere nelle sedi opportune.

Anche dal punto di vista normativo ci fu da parte della Regia Marina un appiattimento sulla situazione che si era determinata: la legge dell'8 luglio 1926, n. 1178, riguardante l'ordinamento della R.M., neppure menziona i Servizi Aerei, cui precedentemente si erano affidati compiti specifici e rilevanti; da sottolineare che con il r.d. n. 1438 del 30 settembre 1920, il cui primo e forte sostenitore fu lo stesso Thaon di Revel, si era addirittura costituita la Forza Aerea della R.M.

## I casi statunitensi e britannici

A differenza dei vertici della R.M., quelli della US Navy si opposero strenuamente all'idea di una forza aerea indipendente, ma anche a un ridimensionamento dei loro bilanci.

Negli Stati Uniti il più acceso sostenitore e fautore dell'indipendenza dell'aeronautica fu l'ufficiale dell'US Army William "Billy" Mitchell, il quale, ricoprendo l'incarico di capo dell'Air Service, ottenne che si facessero esperimenti o "verifiche operative": alcuni biplani Martin MB-2 colpirono e affondarono, con bombe da 900 kg, tre navi da guerra in disarmo e ferme.<sup>(7)</sup> I vertici della US Navy criticarono duramente gli esperimenti voluti dal Mitchell, affermando che i bersagli erano navi ferme e prive di difesa

---

(7) Nell'estate del 1921 alcuni lenti e vecchi Martin B-2 affondarono le corazzate *Alabama* e *Ostfriesland* (preda bellica di origine tedesca) nella baia atlantica di *Chesapeake* (Virginia e Maryland), l'esperimento fu ripetuto nel 1923, quando furono affondate altre due corazzate in disarmo, la *Virginia* e la *New Jersey*, ancorate al largo di *Cape Hatteras* (North Carolina).

**Il generale dell'US Army William  
"Billy" Mitchell.**

anti-aerea; anzi, si sottolineò che in condizioni reali di combattimento l'utilizzo dei caccia decollati da una portaerei, unitamente alle difese attive delle navi, avrebbero facilmente abbattuto i lenti bombardieri.

La tesi, quindi, del generale Mitchell a favore di una aeronautica indipendente furono non solo confutate dai vertici dell'US Navy ma, addirittura, utilizzate a loro favore per ottenere gli stanziamenti di bilancio per costruire le due prime grandi portaerei, la *Lexington* e la *Saratoga*.



Interessante anche il caso britannico. In Gran Bretagna, l'aeronautica militare divenne indipendente e autonoma già dal primo aprile del 1918; ciò fu possibile grazie a una serie di eventi occorsi durante la 1<sup>a</sup> GM che ne accelerarono il percorso per l'autonomia. Nonostante la creazione della RAF mai, però, fu messo in discussione il controllo dell'Ammiragliato sull'aviazione navale, differentemente dalla volontà politica italiana dell'epoca di includere, come si è detto precedentemente, tutte le forze aeree nella R.A., in totale (conveniente e opportunistica) obbedienza alle tesi del Douhet.

L'Ammiragliato poté quindi disporre e avere sempre sotto il proprio controllo tutti i reparti di volo imbarcati, ottenendo nel 1937 il comando pieno di quei reparti, che furono incorporati nella *Fleet Air Arm*.

Tornando alla problematica italiana, e in particolare a quella del personale, si può affermare tranquillamente che non ci fu una ferma volontà da parte della Regia Marina di ostacolare l'esodo dei piloti verso la nuova Arma, anche perché, come abbiamo visto, non ci fu alcuna pressione a livello politico da parte della stessa per contenere la più giovane Forza Armata.

Sicuramente, però, sull'impiego del personale pilota le filosofie diverge-



Simbolo della Fleet Air Arm.

una branca,<sup>(8)</sup> nella nuova Forza Armata si dava fin troppo spazio all'individualismo e all'ardimento del singolo. Ciò rispecchiava la mentalità degli uomini provenienti dal R.E., che costituirono la netta maggioranza nella neo costituita F.A.; a ciò si aggiungano i molti, troppi elementi che provenivano dall'esterno, "sponsorizzati" dai vertici fascisti, che spesso "violentavano" i principi alla base di una organizzazione militare.

A conferma delle tesi suddette, basti considerare alcuni dati di fatto:

- l'estromissione, il 6 novembre del '26, dalla carica di sottosegretario dell'Aeronautica del generale Alberto Bonzani del R.E. il quale, nonostante la sua ferma volontà di dare un'organizzazione efficiente ed efficace alla nuova F.A., fu considerato dal capo del governo la causa del mal-funzionamento del Ministero dell'Aeronautica;
- come Bonzani, che poi divenne capo di stato maggiore dell'Esercito, anche il personale pilota più anziano della R.M., come Francesco Maugeri, che divenne poi capo di stato maggiore della Marina, non condividendo le impostazioni della nuova F.A. decise di non transitare;



L'ammiraglio Francesco Maugeri.

(8) Cfr. F. Sanfelice di Monteforte, *op. cit.*

- l'estromissione del generale Francesco De Pinedo, ex ufficiale della R.M., che da sottocapo dello S.M.A. provò a dare attuazione pratica alle sue idee, che privilegiavano la qualità piuttosto che la quantità; come per Bonzani, Mussolini preferì sacrificarlo piuttosto che prendere atto delle sue impostazioni, più volte ribadite sia verbalmente sia per iscritto, e, quindi, porre rimedio ad una visione molto propagandistica e poco geostrategica della nuova forza armata.

Questi limiti, purtroppo, si pagheranno tragicamente negli anni successivi.

### **Aerosiluranti e bombardamento marittimo**

La nascita di fatto della specialità aerosilurante è da attribuire ad Alessandro Guidoni;<sup>(9)</sup> ufficiale del Genio Navale. Guidoni sperimentò di persona l'idrosilurante progettato dall'avvocato Pateras Pescara, su incarico dei Comandi della R.M., eseguendo il primo lancio di siluro da aereo. Ma questa esperienza non fu sviluppata successivamente in maniera opportuna nel nostro Paese.

Durante la 1<sup>a</sup> G.M. solo i britannici e i tedeschi sfruttarono le ricerche di Guidoni, impiegando l'aerosilurante in combattimento, anche se nel 1917 si costituiva la Prima squadriglia siluranti aerei "San Marco", il comando della quale, nel marzo del 1918, fu assunto da Gabriele D'Annunzio, che lo tenne fino all'armistizio di Villa Giusti; interessante da notare quanto pro-



---

(9) (Torino 1880-Guidonia Montecelio, 1928), pioniere dell'Aeronautica e Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico. Condusse importanti esperienze presso il laboratorio aerodinamico da lui istituito nell'arsenale della Spezia; progettò aeroplani, dirigibili e idrovolanti. Nel 1923, dopo essere transitato negli organici della Regia Aeronautica, fu posto a capo del nascente corpo del Genio aeronautico. Morì provando un paracadute (il *Salvator-B*, ideato dal capitano P. Freri) nel cielo di Montecelio, località presso Roma che, per volere di Mussolini, nel 1935 da lui prese nome Guidonia.



L'S. 55 dell'ingegnere Alessandro Marchetti.

feticamente D'Annunzio desse importanza a questa specialità, arrivando ad affermare che con 200 aerosiluranti l'Italia avrebbe dominato il Mediterraneo.

Dopo la vittoria del Piave del giugno 1918, le esigenze operative di supporto alla grande offensiva del R.E. determinarono la necessità da parte dell'Ispettorato dell'aviazione di attrezzare i velivoli aerosiluranti come normali bombardieri.

Le prime importanti esperienze e sperimentazioni positive condotte, comunque, rafforzarono i pareri degli uomini della R.M. sull'efficacia del mezzo aereo, in particolare per lanciare siluri contro il naviglio militare, tanto che s'incentivò la collaborazione con la R.A. Subito dopo la costituzione in forza armata autonoma di quest'ultima, infatti, si bandì un concorso per un idrovolante che potesse portare e lanciare un siluro.

Vinse l'S. 55 dell'ingegnere Alessandro Marchetti, costruito dalla SIAI di Sesto Calende: il velivolo, di ottima progettazione tecnica, ma poca potenza dei motori, sarà reso famoso, successivamente, grazie alle crociere atlantiche organizzate da Italo Balbo.

Con l'evoluzione della tecnica aeronautica, a cavallo della metà degli anni '30 – all'epoca della guerra d'Etiopia – le contrapposizioni di pensiero tra le due forze armate determinarono la rottura, che si rivelò estremamente tragica, della collaborazione in questo settore strategico.

In pratica, e in estrema sintesi, la R.M. voleva fare subito affidamento sugli aerei aerosiluranti di quel momento con i siluri disponibili, mentre la R.A. desiderava un siluro più avanzato che non limitasse le caratteristiche cinematiche degli aerei, le cui prestazioni miglioravano incessantemente, te-

Un bombardiere SBD “Daunteless” statunitense.

mendo, inoltre, che le squadriglie aerosiluranti potessero essere assegnate alla Marina.

Nel verbale della riunione del 26 gennaio 1939, presieduta dal capo dello stato maggiore generale, generale Pietro Badoglio, a cui parteciparono l'ammiraglio Domenico Cavagnari e il generale Giuseppe Valle, rispettivamente sottosegretario e capo s.m. Marina e sottosegretario e capo s.m. Aeronautica, Cavagnari affermò che la fase sperimentale del siluro progettato e realizzato dalla Whitehead di Fiume era giunta al termine; questo siluro poteva essere lanciato da una quota di 120 m alla velocità di 300 km/h. Si trattava di un siluro con tecnologia all'avanguardia, tanto che la Germania l'anno precedente ne aveva ordinati ben 200. Cavagnari riteneva, quindi, “di non dover più pagare per esperimenti”, e che la spesa dei nuovi 30 siluri dovesse essere sostenuta dalla R.A.

Il generale Valle contrappose un problema di bilancio (e non aveva tutti i torti: alla R.A. durante quell'esercizio finanziario furono assegnati solo 1,6 miliardi rispetto, ad esempio, ai 20 della R.A.F. e ai 23 dell'Armée de l'Air), oltre a richiedere siluri più performanti sia viste le prestazioni dei velivoli sia per garantire più sicurezza agli equipaggi di volo.

Non se ne fece nulla perché non ci fu una comune visione dottrinale e strategica, e non ci fu la necessaria e competente capacità decisionale: Badoglio rimandò il tutto alle determinazioni del capo del governo, senza comprendere appieno l'urgenza e la necessità della problematica.

Un'altra divergenza che bloccò la collaborazione tra le due FF.AA. fu la differente valutazione del rapporto rendimento-costò della bomba aerea rispetto al siluro contro le navi in moto, senza peraltro considerare il bombardamento in picchiata, che si rivelerà efficacissimo durante la 2ª G.M. Basti ricordare i notevoli danni, determinanti per gli esiti del conflitto nel Pacifico, che i bombardieri in picchiata SBD “Daunteless” statunitensi arrecarono alla flotta dell'ammiraglio Yamamoto.



Alle ore 10:22 del 4 giugno 1942, al largo dell'atollo di Midway, 33 Douglas SBD delle squadriglie VS-6 e VB-6 della USS *Enterprise* e 17 SBD del VB-3 della USS *Yorktown* affondarono quattro portaerei nemiche (*Akagi*, *Kaga*, *Hiryu* e *Soryu*, che rappresentavano il 47% del tonnellaggio totale delle portaerei giapponesi con gli equipaggi migliori e con maggiore esperienza dei reparti imbarcati).

L'azione degli SBD durò solo quattro minuti, molto agevolata, comunque e a onor del vero, dal sacrificio dei piloti dei lenti aerosiluranti TBD "Devastator" che permisero, con il loro attacco, ai loro colleghi degli SBD "di avvicinarsi e di attaccare di sorpresa senza essere stati scoperti".<sup>(10)</sup>

La tragica conclusione di queste divergenze fu che la R.A. non si interessò più di aerosiluranti e, soprattutto, di progettare e approvvigionare il tipo di aereo più idoneo al lancio del siluro, arrivando alla 2ª GM senza reparti aerosiluranti.

Il generale Francesco Pricolo, appena nominato sottosegretario di stato e capo dello s.m. Aeronautica sul finire del 1939, tamponò questa compromettente deficienza e carenza: l'Italia entrava in guerra il 10 giugno 1940, ma solo nell'agosto successivo (intanto il 9 luglio c'era stata la battaglia aeronavale di Punta Stilo con i suoi esiti negativi per l'Italia) esordirono i primi velivoli aerosiluranti, ma senza equipaggi ben addestrati; come aereo si scelse l'SM.79, nato come aereo di linea civile, modificato per le esigenze belliche in bombardiere e sicuramente non proprio il più idoneo come aerosilurante. Da rilevare, comunque, che lo stesso Pricolo, negli anni precedenti, era tra quelli che sostenevano che sul mare Marina e Aeronautica dovevano condurre ognuna la propria guerra indipendente, "senza troppo preoccuparsi dei movimenti della flotta e del piano di battaglia navale", affermando che al massimo l'unica forma efficace di intervento aereo nella guerra navale avrebbe potuto essere quella del bombardamento in quota delle basi navali e delle squadre in navigazione.<sup>(11)</sup>

Si cercò di recuperare il tempo perso, e dopo pochi mesi furono costituite le prime squadriglie operative di aerosiluranti che, con le loro eroiche missioni di guerra e con grandissimo coraggio e spirito di sacrificio, hanno scritto pagine indimenticabili della nostra storia aeronautica e militare in genere.

---

(10) Cfr. D. Zorini, "L'SBD 'Dauntless'", *Storia Militare*, 2013, n. 232 e 233.

(11) G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico - La Marina italiana dal fascismo alla Repubblica*, Milano, Mondadori, 1989, p. 427.

Ma gli errori, purtroppo, continuarono: nel settembre del 1941 furono tolti gli ufficiali osservatori e i siluristi della R.M. dai reparti aerosiluranti, nonostante i vertici delle due FF.AA., alla vigilia della guerra, avessero sottolineato ufficialmente e pubblicamente l'alto spirito di collaborazione tra i marinai e gli aviatori, come fece l'ammiraglio Cavagnari il 10 maggio 1939 alla Camera, a cui seguirono, nella stessa sede il 15 marzo 1940, le affermazioni del generale Pricolo con cui sottolineava che tutta l'aviazione sarebbe sempre stata disponibile a collaborare *in solidar spirito* con le altre forze armate.<sup>(12)</sup> In effetti, la R.A. sacrificò sempre i suoi uomini nell'affrontare le richieste "tattiche" delle altre FF.AA., specie del R.E., a discapito di quelle strategiche; il generale Pricolo, in una lettera che scrisse a Mussolini, volle sottolineare il proprio disappunto per l'impiego antieconomico del mezzo aereo durante il conflitto italo-greco (ma lo stesso problema si ebbe in quasi tutti i teatri operativi dove operarono le nostre FF.AA.): "*Purtroppo ogni qualvolta ... è stato disposto un impiego a più raggio e più largo respiro, disperati appelli alle Grandi Unità dell'Esercito ci hanno portato imperiosamente alla dura necessità di battere cogli apparecchi di ogni specialità trincee, postazioni, truppe e colonne in marcia a diretto contatto con i reparti terrestri*".<sup>(13)</sup>

## **Il problema della portaerei e della ricognizione**

Se in altre nazioni la problematica delle portaerei, con le sue implicazioni sulla politica navale ed aeronautica, veniva presa in seria considerazione, analizzata e tradotta in progetti successivamente portati a termine con successo (la prima portaerei britannica – l'*Argus* di 14 000 t – entrò in servizio nel 1918), in Italia, più che le pressioni dei vertici della R.A., furono le poco lungimiranti visioni geostrategiche dei vertici della R.M. ad affondare negli anni il progetto della portaerei.

Ad esempio, durante il sottosegretariato dell'ammiraglio Sirianni, compagno di corso del già menzionato Bernotti, il generale del Genio Navale Rota sottopose, già nel 1925, al comitato degli Ammiragli il progetto di una portaerei (in realtà Rota presentò un progetto alternativo alla portaerei consistente in un incrociatore-portaerei); tale progetto non fu approvato

---

(12) Ivi, p. 445.

(13) F. Pricolo, *La Regia Aeronautica 1939-1941*, Milano, Longanesi, 1971, p. 414.



La moderna nave portaerei *Giuseppe Garibaldi*.

con la motivazione che “questo tipo di unità per la ristrettezza del bacino di principale interesse operativo italiano non fosse necessario”.<sup>(14)</sup>

Successivamente, nel 1936, lo stesso ammiraglio Cavagnari non accoglieva il progetto, da egli stesso richiesto, elaborato dal Comitato Progetto Navi, di una nave portaerei di medio dislocamento (14 000 t, velocità sui 38 nodi, circa 40 velivoli imbarcati).

Di più. Cavagnari sostenne, durante il suo discorso alla Camera del 15 marzo 1938, l'inutilità delle portaerei in quanto il progresso tecnico degli aerei era talmente rapido da complicare il problema della nave con ponte di

---

(14) P.P. Ramoino, *La Regia Marina tra le due guerre mondiali*, suppl. alla *Rivista Marittima*, Roma, 2010, p. 67.

### L'ammiraglio Domenico Cavagnari.

volò e da sminuirne di pari passo l'efficienza nei teatri di operazione che più interessavano l'Italia, dotati come erano di un'appropriata rete di basi aeree.

“Non si può non rilevarsi il pesante e comprensibile impatto politico ove si pensi che lo stesso capo dello SMM, in precedenza [nel 1935, N.d.A.] era stato promotore dello studio preliminare di una nave portaerei”<sup>(15)</sup>

Nello stesso 1938 un altro autorevole e importante esponente della R.M., l'ammiraglio Angelo Iachino – che successivamente divenne comandante della flotta fino al primo aprile del 1943 – nella sua “Premessa all'Almanacco Navale Italiano”, si allineava totalmente sulle posizioni del capo dello S.M.M. riguardo l'inutilità delle portaerei.

A queste conclusioni giungeva anche il capo di S.M.A., generale Prico, che, dalle pagine della *Rivista Aeronautica*, sosteneva la necessità di una rete di “basi costiere” da cui i velivoli della R.A. avrebbero potuto assolvere qualsiasi ruolo offensivo e difensivo richiesto dalla Marina per l'assolvimento dei suoi compiti primari.

Contro queste tesi autorevoli, espressero, nel tempo, il loro parere a favore della portaerei il Revel, il Bernotti, il Fioravanzo e lo stesso Maugeri, il quale sottolineò quanto sbagliata fosse la tesi di considerare il Mediterraneo un bacino ristretto, affermando, invece, che “è tanto grande che gli inglesi vi tengono le loro migliori navi portaerei pur disponendo di tre munitissime basi disposte in modo eccellente quali Suez, Malta e Gibilterra”.

Inoltre, Maugeri sosteneva il ruolo fondamentale della ricognizione aerea, considerato secondario da molti, che, forse, avrebbe evitato o quantomeno limitato molti danni durante la 2<sup>a</sup> GM.



---

(15) M. Angelozzi e U. Bernini, *op. cit.*, p. 47.

Invero, sarebbe stato utile in quelle dispute teoriche specificare molto puntualmente a quale ricognizione aerea si facesse riferimento. Infatti, qualche anno prima, Amedeo Mecozzi, ufficiale, studioso e teorico della dottrina aeronautica, specificò, credo in maniera corretta, che doveva essere un compito specifico dell'Aeronautica la ricognizione strategica, mentre le altre FF.AA., con le loro aviazioni ausiliare, potevano al limite effettuare delle ricognizioni lontane.<sup>(16)</sup>

Il problema fondamentale fu che forse tra i vertici della R.M., e tra questi e i vertici della R.A., nel periodo tra le due guerre, si discusse molto, spesso con sterile polemica, sulla problematica della portaerei, ma poco o niente di aviazione navale e di dottrina e di pratica aeronavale, "inseguendo" quasi esclusivamente, anche nella politica delle costruzioni navali, il modello francese, che era il riferimento in molte valutazioni geo-strategiche.

## Conclusioni

Si è evidenziato, in questa breve panoramica, quanto il problema aeronavale abbia determinato riflessioni, valutazioni e, quindi, scelte.

Il dibattito, spesso abbastanza serrato, fra i sostenitori delle diverse tesi, purtroppo, e almeno nel periodo preso in esame, non è stato proficuamente legato a solidi argomenti strategici, ma semplicemente a discussioni sul corretto impiego sul mare del mezzo aereo o a polemiche di ordine finanziario.

Fra i sostenitori della cooperazione tra le due FF.AA., ma sarebbe corretto affermare fra tutte le tutte le FF.AA., si possono nominare, pur non trascurandone le divergenze, sicuramente i summenzionati ammiraglio Bernotti e il generale Mecozzi; il primo, come scrisse già nel 1927 nel saggio "Sulla guerra aerea", sottolineava la necessità di una cooperazione fra tutte le FF.AA. in guerra, chiedendo di differenziare una "Aeronautica cooperante" diversa dalla "Armata Aerea", attribuendo alla prima il compito tattico di impiegare i suoi velivoli sul mare, mentre alla seconda quei compiti strategici indipendenti nell'ambito del conflitto, in una visione abbastanza in linea con quella del generale Douhet.<sup>(17)</sup>

---

(16) Cfr. A. Mecozzi, *Scritti scelti sul potere aereo e l'aviazione d'assalto (1920-1970)*, vol. I, a cura di F. Botti, Ufficio Storico dell'AM, Roma, 2006.

(17) Cfr. G. Douhet, *Il Dominio dell'Aria e altri scritti*, a cura di L. Bozzo, Ufficio Storico dell'AM, Roma, 2002.

Addirittura, Mecozzi, in uno dei suoi più famosi articoli sulla rivista *Le Forze Armate* del 23 dicembre del 1927, affermò che “non esistono Forze Armate autonome ed indipendenti”, e proponeva, in modo provocatorio, che rispecchiava il suo carattere combattivo e sincero, di abolire gli stessi aggettivi per regio decreto.

Mecozzi insisteva sia sul principio dell'unità di comando nelle azioni che vedono coinvolte più FF.AA., sia sull'evitare l'errore di dividere permanentemente l'Armata Aerea, ma, piuttosto, seguire un principio di flessibilità nell'assegnazione dei mezzi; sottolineò, altresì, una certa preminenza dell'Aeronautica all'inizio delle ostilità spiegando che

*è la prima ad entrare in azione subito dopo lo scoppio della guerra con la maggiore intensità, perché è presumibile che vista in quel periodo la sua efficacia a parità di ogni altra circostanza risulterà massima, ed eserciterà una più favorevole influenza sulle operazioni particolari delle altre due FF.AA. e sulla situazione generale della Nazione a cui appartiene. L'Armata Aerea è come la punta aguzza di un pugnale. Non è essa che uccide, ma essa penetra prima, senza di essa l'arma per penetrare avrebbe bisogno d'esser vibrata con sforzo maggiore.<sup>(18)</sup>*

Nella realtà non si cercò veramente di trovare una sintesi proficua tra le varie posizioni, sintesi che doveva essere fatta a livello politico in base a considerazioni, valutazioni ed elementi geo-strategici per preparare le FF.AA. e il Paese alla guerra che negli anni a venire sconvolse il mondo intero.

Ciascuna delle Forze Armate rimase autonoma nella dottrina e nella preparazione, senza considerare la necessità e l'opportunità di una dottrina e una preparazione unica.

L'Aeronautica, pur avendo, nel periodo considerato, mediamente circa solo 1/7 del bilancio destinato alla Difesa (4/7 al R.E. e 2/7 alla R.M.), si appiattì, molto per convenienza più che per convinzione dei suoi vertici, sulla generalizzazione delle teorie del Douhet che prevedevano l'assoluta preminenza dell'Armata Aerea, “schiacciando” di fatto il futuro aeronautico del Paese: lo stesso Italo Balbo perentoriamente affermò che l'Aeronautica dovesse essere esclusivamente una, e che non poteva essere in nessun modo divisa; l'Esercito, da parte sua, invece, continuò a seguire una dottrina legata ai grandi numeri per una guerra di difesa di confine, curando poco l'aspetto qualitativo dei sistemi d'arma e dell'equipaggiamento dei propri uomini.

---

(18) Cfr. A. Mecozzi, *op. cit.*

Alla vigilia della 2<sup>a</sup> GM, sia l'ammiraglio Cavagnari, capo di stato maggiore e sottosegretario della Marina, sia il suo paritetico generale Pricolo per l'Aeronautica erano, come detto, perfettamente allineati sulla necessità della collaborazione/cooperazione tra le due FF.AA., ma "i capi possono fare poco se l'ambiente non è favorevole".<sup>(19)</sup>

È altrettanto vero, però, che capi, comandanti e dirigenti, culturalmente e professionalmente preparati possono dar corso a utili e necessari cambiamenti/miglioramenti, sia "educando" il personale sia sapendo con capacità influenzare, nella maniera corretta e onesta per la propria organizzazione e per il paese, le scelte politiche.

Si conclude questa relazione con due brevi riflessioni:

- la problematica aeronavale ha avuto un continuo sviluppo nel secondo dopoguerra, sia dal punto di vista dottrinario sia da quello pratico, creando a volte anche forti dissidi conseguenti a concezioni differenti del suddetto strumento. Certo è che le teorie che si è tentato di sintetizzare non potrebbero oggi trovare facili applicazioni, perché fondamentale è diversa la realtà. Le considerazioni fondamentali per una valida dottrina aeronavale dovrebbero sempre tener conto di un'attenta e completa analisi dei probabili nemici, della probabile forma di una possibile guerra e dei teatri d'interesse; non ultimo è da tener in conto seriamente delle risorse del Paese che possono essere messe a disposizione dello strumento militare, per evitare pericolosi sprechi di risorse e frammentazione di responsabilità, compiti e capacità operative;
- si ritiene estremamente importante la diffusione e la divulgazione di un'intelligente e attenta cultura storica, a partire proprio dagli istituti di formazione delle Forze Armate, che, partendo da informazioni basilari di talune tematiche, come quella aeronavale, conduca, con successivi approfondimenti, a valutazioni, prese di coscienza e capacità di analisi utili al bagaglio di ogni militare, in particolare dei nostri futuri comandanti, affinché la Storia non sia solo maestra di vita, ma abbia anche bravi allievi: "Un militare, più di ogni altro uomo, è costretto a sondare intelligentemente il passato per scoprire i segni premonitori dell'avvenire" (MacArthur).

---

(19) Cfr. F. Sanfelice di Monteforte, *op. cit.*

---

## STORIA DEI RAPPORTI FRA CARABINIERI E MARINA

---

VINCENZO PEZZOLET

L'Arma dei Carabinieri nasce nel 1814 come forza militare in servizio permanente di polizia e, sin da allora, è contraddistinta dal suo radicamento profondo nel tessuto nazionale tramite un'organizzazione territoriale capillare a stretto contatto con le popolazioni; segnatamente, per quanto riguarda lo "status" militare, l'Istituzione ha sempre avuto anche funzioni di polizia militare (vds. Regolamento Generale 1822 art. 1).

Da questa brevissima premessa scaturiscono due aspetti importanti del servizio dei Carabinieri: il primo è quello della sicurezza potremmo dire "a tutto tondo", l'Arma infatti ha come scopo garantire la sicurezza dei cittadini e dello Stato sia in forma repressiva attraverso la polizia giudiziaria, sia preventiva con la vigilanza; il secondo, l'attività informativa, è corollario del primo perché non c'è prevenzione né repressione, quindi non c'è sicurezza, senza la conoscenza dei luoghi, delle persone e delle dinamiche sociali e amministrative. Tali connotazioni costituiscono il motivo per cui è delegata all'Arma in via esclusiva la polizia militare che la deputa a operare nell'ambito delle Forze Armate, per le quali il concetto di sicurezza si traduce in un duplice impiego, ossia: quello inerente i compiti di polizia che abbiamo già definito, ma strettamente connessi con il mondo militare, ossia l'attività di polizia giudiziaria militare, di tutela del segreto militare e di sicurezza del personale, delle strutture, d'installazioni, mezzi, apparati e quant'altro; quello connesso con l'"intelligence" nelle diverse ipotesi, svolto con propri reparti e/o personale inquadrati nell'ambito di dispositivi ad hoc per ciascuna Forza Armata. I Carabinieri operano in questo delicato ambito sin dalle guerre

risorgimentali, sia tramite i Comandi territoriali secondo la dislocazione geografica, sia con specialisti presso gli Stati Maggiori e le grandi unità mobilitate.

Venendo all'argomento, i rapporti di collaborazione tra Carabinieri e Marina Militare datano ufficialmente dal 1879, quando il 27 marzo di quell'anno fu istituito un Nucleo specifico a disposizione e sul bilancio del Ministero della Marina per la vigilanza degli arsenali della Spezia e Taranto (tre ufficiali e 250 fra sottufficiali e carabinieri). Il provvedimento s'inquadra nel complesso di iniziative avviate dal ministro, ammiraglio Benedetto Brin, per potenziare i mezzi, le strutture e la capacità operativa della Forza Armata. L'esigenza di sicurezza degli arsenali e in genere delle installazioni militari si fece ancora più impellente durante e subito dopo il primo conflitto mondiale, quando le agitazioni sociali e politiche raggiunsero il culmine. Ricordiamo a questo proposito l'episodio accaduto alla Spezia il 4 giugno 1920 allorché un forte gruppo di facinorosi armati cercò d'impadronirsi della locale polveriera; il carabiniere di guardia, Leone Carmana della Compagnia Arsenale della Spezia, chiusa la porta alle sue spalle, ingaggiò un conflitto a fuoco con i rivoltosi resistendo, benché ferito, sino all'arrivo dei rinforzi. Per la sua prontezza e il coraggio dimostrato ottenne la Medaglia d'Oro al Valore Militare.

Aumentato il territorio nazionale e le sue coste, si pose la necessità di rafforzare e articolare più capillarmente il dispositivo di sicurezza per la Regia Marina, per cui fu istituito un Ufficio Carabinieri Reali Marina Militare, e nel 1924 la forza venne portata a 502 effettivi ripartiti secondo l'ordinamento territoriale dell'Arma su: un Nucleo Ministero Marina; tre Compagnie alla Spezia, Taranto e Pola; tre Tenenze a Vallegrande (SP), Buffoluto (TA) e Vallelunga (PL), e tredici Stazioni con competenze e giurisdizione ampliate alle basi navali e agli Enti della Forza Armata. Nel 1928 l'Ufficio divenne Comando dei Carabinieri Reali presso il Ministero della Regia Marina retto da un ufficiale superiore. Infine, il 23 gennaio 1941, con il cambio di denominazione in Comando Carabinieri Reali per la Regia Marina retto da un colonnello equiparato a Comandante di Legione, un nuovo ampliamento organico determinato dalle esigenze belliche a 18 ufficiali, 132 sottufficiali e 409 carabinieri distribuiti su: una Compagnia Servizi Speciali; una Compagnia Ministero Marina; tre Comandi di Compagnia (sul modello territoriale); tre Comandi di Tenenza con le rispettive Stazioni.

Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 i carabinieri in servizio presso

le strutture della Regia Marina parteciparono con sia pur momentaneo successo, unitamente ai marinai e ai soldati quando presenti, ai combattimenti contro le truppe tedesche che tentavano di occupare punti nevralgici delle difese e degli stabilimenti costieri italiani, in particolare: il 10 settembre la Tenenza RM (capitano Tito Locori) di Napoli; il 13 il Nucleo di PM (capitano Emilio Marras), la Tenenza (tenente Salvatore Genco) e la Stazione RM (maresciallo Antonio Ledda) dell'isola della Maddalena, e il 14, nel territorio di Cattaro (Dalmazia), un Plotone misto della Compagnia del Regio Arsenale di Teodo (capitano Ezio Lupori) e della Tenenza RM di Lepetane (sottotenente Gioacchino Messina). Nel territorio occupato dagli anglo-americani i carabinieri di stanza presso i Comandi RM di Taranto, Napoli, Brindisi, La Maddalena, Taranto Arsenale e Base, Crotone e Battaglioni RM mobilitati, intensificarono i servizi di Polizia Militare, concorrendo alla sicurezza e alla disciplina degli sbarchi di personale, mezzi e materiali alleati.

Nel 1948 il Comando Carabinieri Reali per la Regia Marina, divenuto con il cambio istituzionale Comando Carabinieri Marina Militare, raddoppiò la sua forza organica raggiungendo le 990 unità e articolandosi su due settori: territoriale, coordinato da un Gruppo, articolato come abbiamo già visto su Comandi di ufficiale e Stazioni interessato alla vigilanza, alla polizia giudiziaria e di sicurezza; di polizia militare volto alla tutela del segreto, alle autorizzazioni particolari e all'attività informativa speciale, con personale inquadrato dal 1949 al 2006 nel SIOS Marina.

Attualmente il supporto che l'Arma fornisce alla Marina Militare consiste: nel Comando Carabinieri per la Marina Militare di cui abbiamo tracciato sommariamente la storia, sempre organizzato territorialmente su un Gruppo, 4 Compagnie e 35 Stazioni e, dopo l'abolizione del SIOS, il Reparto Carabinieri dell'Agenzia di Sicurezza dello Stato Maggiore Marina, oggi Dipartimento C 4/S (14° Ufficio prima, recentemente 7° Ufficio) che non dipende funzionalmente dal Comando ma direttamente dallo S.M.MM, il quale dirige e coordina le attività delle dipendenti Agenzie di Sicurezza interregionali e di base e si occupa di "intelligence", polizia militare e autorizzazioni speciali.

Deve essere precisato, a questo punto, che il Servizio Navale dell'Arma non riguarda strettamente l'argomento, in quanto le imbarcazioni dei Carabinieri non operano con e per la Marina Militare, ma in supporto alla loro organizzazione territoriale. Tuttavia, nell'ambito più ampio della collaborazione tra le due Forze Armate, si deve dire che l'embrione della linea navale dell'Arma nasce nel 1956, quando il Comando Generale prospettò al Mini-

stero Difesa Marina l'esigenza di disporre di propri scafi per il concorso all'attività d'istituto nelle coste marittime, lacuali e fluviali. Furono così studiati, da parte del Comitato per i progetti navali del citato Ministero, due tipi di motovedette che divennero operative a partire dal 1960, e sulle quali venne issata la bandiera della Marina Militare, autorizzata già nel 1958. Nel 1969 il Comando Generale istituì nel suo ambito il Servizio Navale, attualmente Ufficio dei Servizi Aereo e Navale, in cui figurano un ufficiale superiore del Genio Navale e un sottufficiale. C'è infine da dire che i corsi per Comandanti di motovedette d'altura e costiere dell'Arma si svolgono presso la Scuola Sottufficiali della Marina Militare alla Maddalena. Per concludere, e a puro titolo di reciproca stima, nel tempo la Regia Marina prima e la Marina Militare poi hanno intitolato al "Carabiniere" tre navi: due caccia-torpediniere e una fregata portaelicotteri.

Parlando di "intelligence", nonostante la Marina abbia sempre curato questo settore in proprio e in sottolineata autonomia per ragioni anche plausibili connesse con le specificità della Forza Armata, i Carabinieri hanno fornito e forniscono la propria collaborazione negli organi deputati della Marina Militare, soprattutto nell'attività di controspionaggio. Nel 1926, ma probabilmente già dall'assetto del 1924, troviamo nell'organigramma dello S.M.RM l'Ufficio Statistica, tra i cui compiti vi era la difesa del segreto militare; da questo emanarono poi organi periferici, i Centri Statistica, che divennero centri di controspionaggio spesso retti da ufficiali dell'Arma. Così nel 1932 il 2° Reparto Informazioni dello S.M.RM era strutturato in Sezioni, nella 1<sup>a</sup> vi era anche personale dei Carabinieri addetto all'attività di controspionaggio e polizia militare che poi nel 1935 fu devoluta alla 3<sup>a</sup> Sezione. Nel 1940 la 3<sup>a</sup> Sezione (controspionaggio) dell'Ufficio IS della Regia Marina prima, Ufficio E del SIS poi, era diretta dal capitano CC.RR. Francesco Pontani, che diverrà nel 1963 Vice Comandante Generale con il grado di Generale di Divisione.

Militari dell'Arma collaborarono pure con il SIS nella Resistenza, per la raccolta di informazioni sulla Marina della RSI anche per preservare strutture e mezzi per la Marina del nuovo Stato italiano dopo l'imminente fine della guerra. Citerò il capitano Giorgio Manes, che diverrà anche lui Vice Comandante Generale dal 1963 al 1968 succedendo al pari grado Francesco Pontani, e il maggiore Anacleto Onnis che operavano in clandestinità (il secondo era addirittura infiltrato nel SID della RSI) nella rete del comandante "Nemo" (Emilio Elia) della Marina che a sua volta operava con i Servizi britannici.

Da questi cenni si può evincere quanto stretto sia stato e sia il vincolo di collaborazione tra Arma dei Carabinieri e Marina Militare: una collaborazione funzionale e di alto profilo professionale; un rapporto e un'intesa fattivi, concreti improntati a cordiale discrezione nel rispetto della specificità dei reciproci ruoli.



---

# STORIA DEI RAPPORTI FRA GUARDIA DI FINANZA E MARINA MILITARE

---

MAURIZIO PAGNOZZI

## Le marinerie di Finanza negli Stati preunitari

Parlare dei rapporti fra la Marina Militare e la Guardia di Finanza sotto il profilo storico, significa ripercorre nel tempo le vicende legate alla nascita e allo sviluppo del Servizio navale del Corpo. Sarà dunque questo il filo conduttore della relazione, nel corso della quale cercherò di evidenziare gli aspetti salienti dell'importante contributo fornito dalla Marina Militare in termini di formazione, addestramento e materiali, alla nascita di un moderno ed efficiente servizio di vigilanza finanziaria ed economica sul mare.

E poiché la Guardia di Finanza data la sua fondazione al 1774, anno dell'istituzione della Legione Truppe Leggere nel Regno di Sardegna, questo breve *excursus* storico non potrà fare a meno di analizzare quanto già esistente presso gli Stati preunitari che componevano la penisola italiana.

Fino al XVIII secolo, alcuni grandi Stati italiani avevano usato prevalentemente unità navali della Marina militare per la tutela degli interessi finanziari ed economici sul mare. Ad esempio, la Repubblica di Venezia aveva istituito per il servizio di vigilanza marittimo una squadra permanente formata da *galee*, al comando del *Capitano del Golfo*, mentre nel Regno di Sardegna, per impedire il contrabbando furono impiegate diverse navi da guerra, quali *fregate*, *golette*, *feluconi*, *galere*, *galeotte* e *mezze galere*.

Per entrambi i predetti Stati, l'impiego di unità navali militari era motivato soprattutto dalla necessità di proteggere le popolazioni rivierasche e i

traffici marittimi dalle frequenti incursioni dei corsari, della flotta turca e dei pirati barbareschi provenienti dal Nord Africa.

Nella Repubblica di Genova invece, l'esazione dei tributi e l'esercizio della vigilanza fiscale erano diventate, nel tempo, attività quasi esclusivamente di natura privatistica, poiché le entrate tributarie erano state progressivamente cedute, in gran parte, al potentissimo Banco di San Giorgio, che vantava enormi crediti nei confronti del Governo.

Il Banco, per esercitare la vigilanza nel porto, lungo le coste e in mare aperto, disponeva di proprio naviglio, formato da *gozzi*, *leuti*, *fregate* e *pinchi*. Ma già verso la metà del 1700, con la progressiva decadenza della potenza navale genovese, poterono essere impiegati per i compiti di vigilanza finanziaria solo alcuni *pinchi*.

Nel Regno di Napoli, sin dal 1500 la difesa del contrabbando era affidata ad alcune *feluche*, sia regie, dipendenti dalla Dogana, sia private, armate dagli *arrendatori*, cioè i privati che gestivano in appalto alcuni cespiti doganali o di monopolio.

Nello Stato Pontificio invece, già prima dell'Ottocento esisteva una Marina doganale vera e propria, che poteva contare inizialmente su quattro *feluchette* armate, con quindici uomini di equipaggio, inquadrata nella *Truppa di Finanza*, milizia istituita nel 1786 per volontà dell'allora Tesoriere Generale della Camera Apostolica, monsignor Fabrizio Ruffo.

Durante il periodo dell'occupazione francese, in quasi tutte le repubbliche e nei nuovi regni che vennero costituiti furono istituiti corpi armati adibiti alla vigilanza finanziaria anche sul mare con equipaggi appositamente addestrati, prendendo a modello il *Servizio attivo delle dogane* istituito dall'Assemblea nazionale francese nel 1791, e poi successivamente militarizzato per il concorso alle campagne belliche di Napoleone Bonaparte.

Per esempio, nella Repubblica Cisalpina e poi nel Regno Italico fu istituito il Corpo della Guardia di Finanza e un servizio di barche cannoniere per la repressione del contrabbando sui laghi lombardi.

Nel Regno di Napoli, a partire dal 1806 la tutela delle dogane, dei dazi di consumo e dei monopoli venne affidata alla *Direzione generale de' dazi indiretti*, da cui dipendeva un'apposita Forza Armata, il *Corpo delle Guardie dei dazi indiretti*, che aveva a disposizione un proprio servizio navale, utilizzato non solo per contrastare il contrabbando di guerra, ma anche le frequenti incursioni della flotta anglo-sicula, e che riuscì, nel 1809, anche a catturare presso Gaeta un'imbarcazione armata di cannoni, che svolgeva la guerra da corsa grazie alle patenti rilasciate dal Governo borbonico.

Dopo la caduta dell'Impero napoleonico, in quasi tutti gli Stati italiani

vennero istituiti corpi armati per la lotta al contrabbando, sul modello di quelli già adottati durante l'occupazione francese.

In Piemonte fu costituito il *Corpo dei Preposti delle Regie Dogane*, organismo civile ma ordinato militarmente nei gradi più bassi, che comprendeva anche un *Servizio di Marineria*, per lo più alimentato, nella fase iniziale, da personale del disciolto *Corpo dei Guardafinanze* della Repubblica di Genova, ormai annessa al Regno di Sardegna.

Nel Regno di Napoli, il Corpo delle *Guardie dei dazi indiretti*, non solo fu confermato dai Borboni al loro ritorno sul trono, ma anzi il suo servizio navale fu potenziato arrivando a comprendere numerosi *piloti, cannonieri e marinai*, imbarcati su *scorridore, speronare, leuti* e cannoniere, e su altro naviglio minore. Nel 1842 vennero anche acquistati in Inghilterra due battelli a vapore, destinati alla repressione del contrabbando nelle acque della Sicilia, condotti da equipaggi della Marina da guerra, ma con guardie dei dazi indiretti a bordo.

Anche nel piccolo Ducato di Parma furono utilizzate imbarcazioni per la vigilanza finanziaria, che operavano sul Po con equipaggi formati esclusivamente da guardie della *Reale Finanza*.

La Guardia di Finanza pontificia, riordinata nei primi anni del secolo diciannovesimo, vide aumentare la propria dotazione di barche guardacoste e di *scorridore*, che avevano base nei porti di Ancona e Civitavecchia. Il primo regolamento organico del Corpo, emanato nel 1828, prevede l'impiego di quattro guardacoste doganali nel Tirreno e otto nell'Adriatico.

Nel 1842 venne nominato Ispettore Comandante della Marina di Finanza pontificia il tenente colonnello Alessandro Cialdi, già valente ufficiale della Marina militare pontificia, il quale, portò a compimento un'eccezionale impresa per quei tempi: condurre un convoglio di tre navi a vapore, acquistate in Inghilterra, attraverso la Manica e quindi per fiumi e canali della Francia e poi per il Mediterraneo, fino al Tevere.

Dall'acquisizione dei piroscafi (per la cui gestione fu poi costituita un'apposita *Direzione dei Piroscafi sul Tevere*) derivarono cospicui vantaggi economici, perché questi consentirono la sostituzione dell'oneroso sistema del traino delle imbarcazioni da Fiumicino a Roma, fino ad allora effettuato a mezzo di bufali o di uomini lungo le sponde. L'utilizzo dei piroscafi quali rimorchiatori ridusse i tempi di percorrenza a una sola giornata, evitando la sosta notturna e quindi la possibilità di contrabbandare le merci trasportate, inoltre, essendo gli equipaggi formati da marinai di finanza, questi provvedevano sia alla conduzione delle unità che alla vigilanza doganale. Grazie al notevole incremento delle entrate erariali, nel 1843 entrò in servizio una

quarta unità, il *Roma*, che fu addirittura mobilitata nel 1848 per partecipare alla prima guerra d'Indipendenza, insieme ad altre imbarcazioni della Marina di Finanza pontificia dell'Adriatico. La flottiglia addetta al Corpo di Operazione, al comando del Cialdi, si comportò valorosamente combattendo a fianco delle navi della Marina Sarda. Le unità pontificie mantennero la bandiera bianco e gialla del *Servizio di Finanza*, fregiandola però di una *cra-vatta* tricolore. Terminata la guerra, la Marina di Finanza continuò a operare nel servizio d'istituto, potenziandosi ulteriormente con l'entrata in servizio di ulteriori tre piroscafi doganali, il *S. Pio*, il *Tirreno* e il *Tevere*, confermando sino all'unità d'Italia, la propria efficienza e validità.

## Il Regno d'Italia

Con la nascita del Regno d'Italia, nel 1862 fu istituito il Corpo delle *Guardie Doganali*, posto alle dipendenze della Direzione Generale delle Gabelle. Il nuovo organismo, che nasceva con una forma "anfibia", cioè con un vertice civile non proveniente dal Corpo, e con una bassa forza anch'essa civile, ma nella pratica militarizzata, riunì i corpi di finanza dei diversi Stati preunitari, ed ebbe fra i compiti principali anche quello della vigilanza finanziaria in mare e sui laghi di confine, il concorso nella difesa dell'ordine e della sicurezza pubblica, e, in caso di guerra, la possibilità di essere mobilitato: in tal caso il personale sarebbe stato posto alle dipendenze del Ministero della Guerra o della Marina, per il tramite di ufficiali appositamente nominati dai predetti dicasteri.

Anche la successiva legge di ordinamento del 1881, con la quale il Corpo mutò la propria denominazione in quella di *Guardia di Finanza*, più rispondente ai nuovi e più numerosi compiti attribuiti in campo tributario, confermò che esso faceva parte delle *forze militari di guerra dello Stato*. Era altresì previsto che potessero arruolarsi nel Corpo gli individui in congedo illimitato dell'Esercito o dell'Armata, in possesso dei prescritti requisiti.

Il successivo regio decreto del 1882, con il quale venne disciplinata la mobilitazione del Corpo attraverso la costituzione di appositi battaglioni a disposizione del Regio Esercito, nulla disponeva sull'impiego del naviglio della Guardia di Finanza, limitandosi a prevedere che, dichiarata la mobilitazione, le Brigate stanziate sul litorale marittimo, senza muovere dalle sedi rispettive, passavano a disposizione dei comandanti delle divisioni militari territoriali, concorrendo a "*guardare le coste e a proteggere le ferrovie litoranee*".

Le modalità di impiego delle Brigate costiere in caso di mobilitazione furono sostanzialmente confermate anche nel 1886, con il regio decreto n. 4042, che approvava il nuovo regolamento di istituzione e di disciplina del *Corpo delle Guardie di Finanza*, e con il regio decreto n. 99 del 1892 venne per la prima volta prevista la parificazione dei gradi del Corpo della Guardia di Finanza a quelli della Regia Marina.

Per quanto riguarda la consistenza del naviglio del Corpo, già all'indomani dell'unità d'Italia era montato un acceso dibattito tra le forze politiche, su come dovesse essere impostata la vigilanza doganale in un Paese che si sviluppava su migliaia di chilometri di costa, e alla fine, anche per problemi di bilancio, venne adottata una soluzione mista, che prevedeva un cordone di brigate litoranee, integrato lungo la costa da piccole imbarcazioni, a vela o a remi, mentre in mare aperto avrebbero dovuto incrociare unità d'altura per intercettare i battelli contrabbandieri provenienti dall'estero. Così, nei primi tre anni della costituzione della Guardia Doganale, si procedette a un sostanziale rinnovamento del naviglio, radiando parte delle 211 imbarcazioni ereditate dalle amministrazioni doganali preunitarie, perché in mediocri condizioni di efficienza e, grazie ad acquisti e noleggi, furono acquisite 140 nuove imbarcazioni fino ad arrivare a complessive 393 unità.

Un tentativo di standardizzazione del materiale navigante fu anche compiuto commissionando la costruzione di quaranta *paranzelle*, ma questi battelli, sebbene realizzati secondo un progetto uniforme approvato dal Ministero della Marina, si rivelarono eccessivamente pesanti, poco maneggevoli e con una scarsa tenuta del mare, motivo per cui rimasero in gran parte inutilizzati, finché l'amministrazione non riuscì a disfarsene.

Per quanto riguarda le unità d'altura, nel 1863, fu concesso dal Ministero della Marina l'uso del piroscalo *San Paolo*, già della Marina pontificia, armato con personale della Regia Marina e con un drappello di guardie doganali. Altre cinque imbarcazioni furono commissionate ai cantieri di Castellammare di Stabia nel 1865,<sup>(1)</sup> ricorrendo nel frattempo ad altre unità della Regia Marina, sulle quali venivano imbarcati picchetti di guardie doganali.

I nuovi piroscali doganali, classificati come "bastimenti da guerra", entrarono in servizio nel 1868, e per il loro impiego furono emanate apposite istruzioni,<sup>(2)</sup> che prevedevano per uno solo di essi, il *Marittimo*, in servizio

---

(1) Commissionati con i fondi stanziati dalla legge 26 marzo 1865, n. 2212.

(2) Circolare n. 37637 - Div. III, del 14 gennaio 1868. Archivio Museo Storico

nella laguna di Venezia, la conduzione con equipaggio esclusivamente dipendente dall'Amministrazione delle Gabelle, proveniente dal dismesso piroscifo *San Paolo*. I rimanenti piroscifi<sup>(3)</sup> erano invece comandati da ufficiali della Regia Marina ed equipaggiati da marinai del Corpo Reale Equipaggi, dipendenti disciplinarmente e amministrativamente dall'Autorità superiore militare marittima del Dipartimento nelle cui acque venivano effettuate le crociere, mentre per il servizio rispondevano all'Autorità superiore del Compartimento doganale. Per gli aspetti concernenti la repressione del contrabbando, a bordo dei piroscifi erano imbarcate guardie doganali, alle quali spettava il compito di segnalare le imbarcazioni sospette ed effettuare perquisizioni e arresti.

È però interessante notare come la circolare sull'impiego dei piroscifi raccomandasse che queste imbarcazioni navigassero normalmente a vela, ancorché fossero state acquistate per sfruttare l'indiscutibile vantaggio delle macchine rispetto ai natanti a vela dei contrabbandieri. L'utilizzo della navigazione "a vapore" era infatti consentita solo in casi speciali, dietro richiesta scritta e motivata che gli agenti superiori doganali dovevano inoltrare al comandante dell'unità.

Nell'aprile del 1870, il Ministero delle Finanze decise di affidare lo studio di una riforma del sistema di vigilanza costiera a una commissione composta da ufficiali della Regia Marina, i capitani di vascello Cafiero, Figari e Finali, da un ingegnere navale e da un capo-divisione della Direzione delle dogane.

La Commissione giudicò inefficiente il servizio doganale costiero, soprattutto per la scarsa qualità del materiale navigante in uso al Corpo, spesso non idoneo a prendere il mare anche con condizioni meteo appena perturbate, in cattivo stato di manutenzione, se non addirittura in degrado, per la cronica mancanza dei fondi necessari alle riparazioni. Completavano il quadro dei rilievi mossi, l'antieconomicità dell'impiego dei piroscifi nella vigilanza in alto mare, l'insufficienza numerica<sup>(4)</sup> e la scarsa preparazione

---

della Guardia di Finanza (AMSGF), *Collezione degli atti della Amministrazione delle Gabelle nel Regno d'Italia*, vol. VIII, Anno 1868.

(3) I cui nomi erano *Tino*, *Gorgona*, *Ischia* e *Laguna*.

(4) L'insufficienza degli organici del personale da impiegare nel servizio di mare rappresentò per decenni una spina nel fianco del Corpo. La carenza di vocazioni era motivata da condizioni di vita ancora più dure rispetto a quelle dei colleghi in servizio di terra. Particolarmente sentito era anche il problema della inidoneità delle uniformi

professionale del personale in servizio di mare,<sup>(5)</sup> spesso tratto dal personale in servizio di terra e quindi privo di competenze specifiche. La Commissione presentò dunque una propria proposta di riforma, che prevedeva la radicale cancellazione del dispositivo di vigilanza in mare, per adottare contro il contrabbando marittimo lo stesso schema del “cordone” attuato al confine terrestre, basato su una miriade di brigate poste lungo il litorale, a breve distanza le une dalle altre. Per fortuna la soluzione prospettata non venne pienamente condivisa dal Ministero delle Finanze, che ne stemperò gli effetti basandosi su altri studi compiuti dalle Intendenze di Finanza, giungendo alla fine a sopprimere oltre 100 brigate di mare e lasciando in servizio solo poche imbarcazioni impiegate per lo più nei porti. Purtroppo, tanto bastò per ridurre ai minimi termini il naviglio del Corpo per i successivi trent'anni, scelta alquanto singolare per un Paese con oltre 3000 km di coste non sempre agevolmente percorribili da terra, con molte zone ancora spopolate per via di malattie endemiche come la malaria, ma nelle quali si pretendeva invece vivessero i finanzieri, spesso isolati dal mondo in fatiscanti torri medievali.

Si dovette attendere la metà degli anni '80 del XIX secolo, affinché ci si rendesse conto che occorreva ripensare le modalità con cui doveva essere condotta la vigilanza doganale marittima e lacuale, ma, purtroppo, ciò avvenne più per stimoli esterni, per ragioni “politiche”, piuttosto che per il pieno convincimento di chi aveva invece l'alta responsabilità di pianificare tali strategie. D'altra parte, fino agli inizi del XX secolo, la Guardia di Finanza continuò a essere priva di una propria autonomia, che implicava l'assenza di un centro decisionale al vertice, la subordinazione ad autorità amministrative periferiche percepite come estranee, l'attribuzione delle facoltà disciplinari a soggetti pure estranei, come funzionari doganali e ufficiali dell'Esercito. Tutto ciò, per altro, oltre a essere avvertito come un'ingiustificata diminuzione sul piano del prestigio, fece da freno e barriera a qualsiasi pos-

---

allora indossate per espletare il servizio, e l'incredibile mancata previsione dell'uso del cappotto – invece previsto per le guardie di terra – che in alcuni casi causò la morte in servizio per assideramento. P. Meccariello, *Finanza di mare. Dalle scordature ai pattugliatori*, Roma, Editalia, 1994.

(5) Fu solo con il regolamento emanato nel marzo 1887, concernente i depositi d'istruzione per le guardie di Finanza, che fu introdotto l'obbligo per gli aspiranti al servizio di mare, prima di passare al servizio attivo, di superare un esperimento di servizio pratico innanzi a un delegato della Capitaneria di Porto, qualora precedentemente all'arruolamento non avessero già fatto parte del personale navigante.

sibilità di progresso, anche materiale, del Corpo e delle condizioni di vita dei suoi componenti.

Tornando all'argomento, intorno al 1880, con l'affermarsi del siluro come arma di attacco contro le grandi navi, si fece strada nelle principali Marine europee una dottrina che annetteva grande importanza al ruolo di unità sottili, in grado di colpire dopo essersi portate a distanza di lancio senza essere avvistate grazie alle loro piccole dimensioni. Le prime *torpediniere* furono quindi concepite per essere trasportate in prossimità degli obiettivi da unità maggiori, e calate poi in mare per compiere l'azione di siluramento.

Seguendo l'esempio delle Marine straniere, anche quella italiana acquistò dal cantiere inglese Thornycroft un certo numero di *torpediniere costiere* – classe "Euterpe", con 13,5 t di dislocamento e una velocità di 17 nodi, e classe "Mosca", da 16 t e 20 nodi – e costruì alcune corazzate (*Duilio, Italia* e *Lepanto*), in grado di ospitarle e metterle in mare. Fu anche allestita la nave *America*, per il trasporto di un'altra tipologia di barche-torpediniere, costruite dalla britannica "White". Ben presto però l'estrema difficoltà d'impiego in condizioni operative reali e l'impossibilità di utilizzo per la vigilanza costiera, per le loro modestissime caratteristiche nautiche, resero le torpediniere obsolete, e verso la fine degli anni '80 furono mandate più o meno tutte in disarmo.

Tra il 1886 e il 1889, fu comunque sperimentato l'impiego di una "Thornycroft" per la vigilanza della frontiera sul Lago di Garda, il cui bacino settentrionale, con la pace del 1866, era rimasto in territorio austriaco.

Ritenuto positivo l'esperimento, nel 1891, ulteriori tre unità furono adibite a tale attività, una dislocata nel Lago Maggiore e due in quello di Garda, e due anni dopo, nel 1893,<sup>(6)</sup> vennero istituiti formalmente i *Servizi speciali per la vigilanza finanziaria di confine* sui due laghi, attribuendone la direzione operativa ai comandi della Guardia di finanza e la responsabilità tecnica a personale della Regia Marina, coadiuvato da operai civili dipendenti dall'amministrazione finanziaria, sotto la supervisione dell'ufficio tecnico di finanza di Milano.

Le unità, che inizialmente rimasero in carico alla Regia Marina, conservarono il cannoncino Nordenfelt di cui erano dotate, mentre furono sbarca-

---

(6) Regio decreto del marzo 1893, n. 147, emanato di concerto fra i Ministeri della Marina e delle Finanze. AMSGF, Comando Generale della Guardia di Finanza, *Raccolta delle disposizioni legislative concernenti la Guardia di Finanza*, vol. II, 1966.

ti i tubi lanciasiluri. Un proiettore fu collocato su un alto traliccio per consentire l'osservazione notturna, con qualche pregiudizio per la già modesta stabilità dei battelli, come si dovette constatare nella notte sull'8 gennaio 1896, quando, durante un fortunale, presso l'approdo di Cannobio, sul Lago Maggiore, la torpediniera 19/T, ex *Locusta*, si capovolse, scomparendo con l'intero equipaggio, composto da 8 marinai e 4 finanzieri.

Nel 1896 fu disposta la cessione dalla Regia Marina al Ministero delle Finanze di dieci torpediniere "Thornycroft" e di tre barche "White", complete di dotazione e accessori, per il servizio di vigilanza sui laghi di Garda, Lugano e Maggiore e nella laguna di Venezia.<sup>(7)</sup> Il decreto stabilì anche la sostituzione del personale della Marina con equipaggi della Guardia di Finanza, che così assumeva anche la direzione tecnica del servizio. Fu quello l'atto ufficiale di nascita del *Servizio Navale della Guardia di Finanza*.

Queste unità, ribattezzate *battelli incrociatori*, furono poste alle dipendenze di comandi di "Stazione", retti da tenente, istituiti a Cannobio (Lago Maggiore), Nobiallo (Lago di Como), Porlezza (Lago di Lugano) e Limone sul Garda.

Altri battelli dello stesso tipo furono adibiti alla scorta dei mercantili in transito nei canali della laguna veneta.

Nel 1900, con il regio decreto n. 29, venne emanato il *Regolamento sul servizio di vigilanza finanziaria coi battelli incrociatori*, che fissò le modalità per l'esecuzione del servizio sui laghi e nella laguna di Venezia, prevedendo con quali turni le unità dovevano svolgere il servizio di *guardia*, di *comandata* e quello di riposo.<sup>(8)</sup>

L'attività degli incrociatori era poi integrata con quella delle barche da perlustrazione a remi, unità assegnate alle Brigate di confine dislocate lungo i laghi, incaricate di esplorare "*continuamente la zona illuminata dal fascio*

---

(7) Regio decreto 8 marzo 1896, n. 75. Il decreto stabiliva la cessione delle torpediniere di IV classe (cioè le "Thornycroft") aventi la seguente numerazione: 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 20, 21 e le barche torpediniere "White" V, VII e XIV. AMSGF, Comando Generale della Guardia di Finanza, *Raccolta delle disposizioni legislative concernenti la Guardia di Finanza*, vol. II, 1966.

(8) A cura del direttore generale delle Gabelle, vennero poi emanate le *Istruzioni del 23 ottobre 1900 per l'applicazione del Regolamento sul servizio di vigilanza finanziaria con i battelli incrociatori, e modelli*. Dalla tabella allegata alle predette istruzioni emerge che, nel 1900 le torpediniere in dotazione erano 16, tutte costruite fra il 1884 e il 1893, contraddistinte dalle seguenti lettere dell'alfabeto: A, B, C, D, E, F, G, H, I, K, L, M, N, X, Y e Z. AMSGF, *ibidem*, vol. III, 1966.

*del proiettore [delle torpedini, N.d.A.], per accertare che nessuna barca attraversi la zona di confine senza essere riconosciuta e visitata”.*

Comandante degli incrociatori era un sottufficiale del ramo mare, in possesso di apposito certificato di abilitazione, rilasciato dal Ministero della Marina, dopo uno speciale esame teorico-pratico.<sup>(9)</sup>

Nello stesso periodo, a partire dal 1893, su iniziativa del comandante del Circolo della Guardia di Finanza di Messina, l'amministrazione doganale aveva provveduto a noleggiare i piroscafi *Scilla* e *Reggio*, della Società Generale Siciliana, con un equipaggio costituito interamente da finanzieri di mare e al comando di sottufficiali in possesso del diploma di capitano marittimo, per destinarli alla vigilanza lungo le coste fra Marsala e Catania, minacciate dal contrabbando proveniente da Malta.

Finalmente, nel 1906 fu istituito il *Comando Generale della Guardia di Finanza*,<sup>(10)</sup> anche se si dovette ancora attendere gli inizi del 1911, affinché fossero trasferite alle strutture del Corpo i servizi amministrativi precedentemente gestiti dalla Direzione Generale delle Gabelle e dalle Intendenze di Finanza, realizzando così, anche sotto questo profilo, la tanto auspicata autonomia.

Grazie al generale clima di entusiasmo prodotto dalla riforma del 1906, si pensò di mettere mano anche a una ristrutturazione complessiva del servizio di vigilanza costiera, superando la concezione del dispositivo “a cordone” fino ad allora imperante, per tornare a una vigilanza marittima mobile in prossimità del litorale, integrata in profondità dall'azione di unità di crociera, operanti sul limite esterno della zona doganale.

Secondo un progetto redatto fra la fine del 1907 e l'inizio dell'anno successivo, il servizio costiero avrebbe dovuto disporre di una “linea” di 144 unità per la vigilanza sottocosta e di altre 39 per l'attività “di crociera”, ed esser posto alle dipendenze di un comando centrale, con centri subordinati

---

(9) Un nuovo regolamento fu emanato pochi anni dopo, nel 1904, con il regio decreto del 25 febbraio n. 137, che però, per gli aspetti inerenti il tema in argomento, non apportò sostanziali modifiche. AMSGF, *ibidem*, vol. V, 1968.

(10) Legge 19 luglio 1906, n. 367. L'articolo 1 della legge ribadiva che “*il Corpo della Guardia di Finanza ... fa parte integrante ... delle forze militari di guerra dello Stato ed è deputato a ... concorrere ... in caso di guerra, alla difesa dello Stato*”. Il successivo articolo 9 rimandava a ulteriori regi decreti, proposti dai ministri della Guerra e della Marina, il compito di provvedere, fin dal tempo di pace a tutto quanto occorreva per la formazione di guerra e la mobilitazione delle brigate di terra e di mare della Guardia di Finanza. AMSGF, *ibidem*, vol. V, 1968.

ad Ancona, Messina e Napoli, ciascuno dei quali dotato di un adeguato supporto logistico.

La manutenzione delle nuove unità avrebbe dovuto essere affidata il più possibile agli arsenali della Regia Marina, con la quale avrebbe dovuto essere stipulata una apposita convenzione. Inoltre, la Guardia di Finanza avrebbe dovuto dotarsi di proprio personale specializzato, sia per la conduzione, sia per le occorrenze di macchina delle unità navali, con una gamma quasi completa di specialisti navali. A tale scopo doveva essere destinato il Deposito di Istruzione di Messina.

Veniva quindi sollecitata la collaborazione dello Stato Maggiore della Regia Marina, dal quale si ottennero, nel 1908, cinque torpediniere classe "S", costruite su licenza del cantiere tedesco Schichau, che erano unità da 80 t, in grado di sviluppare una velocità di venti nodi e, soprattutto, di operare in mare aperto, tre delle quali furono inviate a rinforzare la vigilanza lungo le coste siciliane, con base a Trapani e Siracusa, le altre due dislocate alla Maddalena per la sorveglianza delle Bocche di Bonifacio.<sup>(11)</sup>

Nel 1908 i due piroscafi doganali a noleggio *Scilla* e *Reggio* furono sostituiti dagli incrociatori doganali *Zelina* e *Flora*, pure noleggiati da armatori privati, ma costruiti secondo le specifiche tecniche richieste del Corpo.

Si pensò anche alla costruzione di un'unità tipo per l'attività di crociera, partendo dal prototipo realizzato dall'Arsenale Navale della Spezia, cioè la torpediniera d'alto mare di 1ª classe *Gabbiano*, un battello da 174 t di dislocamento – il doppio delle "Schichau" – dotato di notevole autonomia, di discreta velocità, fra i 17 e i 22 nodi, e alimentato a nafta, una vera novità per l'epoca. Dopo una serie di esperimenti svolti nell'aprile 1908, sul litorale fra Civitavecchia e Anzio, fu formulata una previsione di acquisto per dodici unità, di cui quattro a breve scadenza. Pochi mesi dopo però, il programma di potenziamento del naviglio subì un'improvvisa battuta d'arresto, a causa del terremoto che distrusse, a Messina, la caserma destinata a ospitare gli allievi del servizio di mare della Guardia di finanza. I superstiti furono trasferiti a Venezia e poi a Peschiera del Garda, dove riprese l'attività addestrativa.

I progetti di miglioramento del naviglio furono dunque ripresi negli anni successivi, e, per la fine del 1911, veniva data per imminente l'entrata in

---

(11) Ulteriori tre unità furono cedute dalla Regia Marina nel 1909, che andarono a sostituire i piroscafi *Zelina* e *Flora*, il cui contratto di noleggio alla fine del 1908 non fu rinnovato, e a rinforzare la vigilanza alle Bocche di Bonifacio. P. Meccariello, *op. cit.*

servizio delle prime quattro unità classe “Gabbiano”. Ma, ancora una volta, prima per il conflitto italo-turco e poi per la 1<sup>a</sup> guerra mondiale, il progetto fu accantonato.

Per quanto concerne l’impiego in caso guerra del personale di mare della Guardia di Finanza, le prime istruzioni furono emanate dal Ministero della Marina - Ufficio di Stato Maggiore solo nel 1897, sotto il titolo “*Istruzioni per il servizio in tempo di guerra delle guardie di finanza di mare e di porto. Incarichi e dislocazioni all’atto della mobilitazione delle brigate di guardia di finanza in servizio di mare e di porto*”.

L’art. 1, prevedeva che in base ad accordi presi fra i Ministeri della Guerra, della Marina e delle Finanze, le Brigate della Guardia di Finanza in servizio di mare e di porto, all’atto della mobilitazione sarebbero passate, con il loro materiale, sotto la diretta dipendenza del Ministero della Marina, per la protezione dei semafori, delle stazioni di vedetta, dei punti di approdo, dei cordoni telegrafici sottomarini, per il servizio di sorveglianza e polizia marittima nei porti e, lungo le coste, a guardia di sbarramenti subacquei.

L’art. 3, affidava ai capi di Zona semaforica l’incarico di mettersi, sin dal tempo di pace, in relazione con gli ispettori dei Circoli di finanza, per mezzo dei comandi delle divisioni militari nel cui territorio le Brigate di mare o di porto si trovavano, allo scopo di “*concretare, in ogni loro particolare, tutte le norme e le disposizioni atte a rendere pronto il passaggio delle brigate dal piede di pace a quello di guerra*”.

Come si può notare, oggetto delle disposizioni non erano le unità navali del Corpo, bensì il personale in servizio presso le Brigate, e comunque, i rapporti con la Marina militare dovevano sempre avvenire per il tramite dei comandi di divisione territoriali dell’Esercito.

Ciò si spiega ricordando che nel 1897 la Guardia di Finanza non aveva ancora proprio naviglio d’altura, e, con l’eccezione degli incrociatori in servizio sul Lago Maggiore e nella laguna veneta, disponeva solo di barche di vario tipo per il servizio nei porti e lungo il litorale.

Nel 1906, con i venti di guerra che spiravano in Europa fin dagli inizi del 1900, imprimendo una forte accelerazione al lavoro di aggiornamento della pianificazione di guerra, la Guardia di Finanza fu inserita a pieno titolo nello strumento bellico. Infatti, con l’emanazione del *Regolamento di istituzione e di disciplina per il Corpo della Regia Guardia di Finanza*, al Capo secondo, intitolato “Obblighi di servizio militare”, venne stabilito sia il concorso con le Regie truppe nel servizio di vigilanza della frontiera in tempo di pace, sia la mobilitazione del Corpo, posto a disposizione delle autorità

militari terrestri e marittime, pur continuando ad attendere al proprio servizio d'istituto.

Il personale di mare, con il proprio materiale, sarebbe invece dovuto passare a disposizione delle autorità militari marittime, per concorrere alla vigilanza e alla protezione costiera.

### **La guerra italo-turca (1911-1912)**

In occasione della guerra di Libia, la Guardia di Finanza fu chiamata a partecipare alle operazioni costituendo una grossa compagnia, composta da 246 uomini.

Il reparto, riunito il 24 dicembre 1911 presso la Scuola di Caserta, si imbarcò a Napoli sul piroscafo *Mendoza* il 5 gennaio, e giunse a Tripoli il 10.

La compagnia, aggregata alla II Brigata mista, fu schierata in linea nell'oasi di Gargaresh, sulla cinta difensiva esterna e venne poi impiegata nelle operazioni per l'occupazione dell'oasi di Zanzur a sud di Tripoli, per la conquista del *marabutto*<sup>(12)</sup> di Sidi Abd el Gelil, e per l'occupazione della cittadina costiera di Zavia. Il reparto rientrò in Italia alla fine del 1912.

Sempre nel corso del 1912, la Guardia di Finanza fu impiegata in altre attività militari di tipo "specialistico", in occasione degli sbarchi per la realizzazione delle teste di ponte a Ras Makbez, Misurata e Tolmetta, presso Bengasi, grazie alle quali l'Italia intendeva estendere l'occupazione della fascia costiera, al duplice scopo di rendere evidente verso l'estero la sovranità sul territorio, di cui era stata proclamata l'annessione fin dal 5 novembre 1911, e di precludere l'alimentazione della guerriglia dal mare.

Le "teste di ponte", avrebbero dovuto essere realizzate mediante operazioni di sbarco alle quali i marinai e il naviglio della Guardia di finanza potevano efficacemente concorrere. Furono quindi costituiti due reparti, composti interamente di personale del contingente di mare e dotati di imbarcazioni idonee a operare in bassi fondali nelle immediate vicinanze del litorale, che ebbero una forza di circa quaranta uomini ciascuno, al comando di ufficiali del Corpo.

---

(12) Termine di derivazione araba che nell'uso europeo designa i semplici mausolei in cui sono sepolti i santi musulmani, la cui forma più caratteristica consiste in una costruzione cubica coperta a cupola e isolata sui quattro lati.

Il primo reparto fu chiamato a partecipare allo sbarco a Ras Makbez, effettuato nell'aprile del 1912, e qui i finanzieri, dotati di dieci battelli a chiglia piatta, provvidero a traghettare a terra le truppe e i materiali, anche sotto il fuoco nemico.

Nei giorni successivi i battelli furono utilizzati per affiancare, dal mare, i reparti incaricati di ampliare la testa di sbarco, assicurando i rifornimenti e gli sgomberi, mentre una parte degli uomini prese parte alla difesa del forte.

L'altro reparto fu impiegato, con compiti analoghi, in occasione dello sbarco e della successiva occupazione di Misurata, il 16 giugno 1912.

La buona prova di efficienza dimostrata dai finanzieri convinse il ministro della Guerra Spingardi a chiedere, nel marzo 1913, la formazione di un terzo reparto, con la stessa composizione, destinato a raggiungere la spiaggia di Tolmetta, presso Bengasi.

Conclusa la prima fase dell'occupazione della Libia, a partire dal 1913, la Guardia di Finanza fu impiegata nella vigilanza costiera, soprattutto ai fini della sicurezza militare, nel tentativo di impedire sbarchi di armi e di rifornimenti, in un litorale quasi completamente desertico.

Si pensò anche di dislocare permanentemente a Tripoli una torpediniere, ma il mezzo, ceduto dalla Regia Marina, era in condizioni tanto precarie che non fu possibile utilizzarlo. La vigilanza anticontrabbando fu quindi affidata a unità della Regia Marina, con il concorso delle due torpediniere "Schichau" della Guardia di Finanza di base in Sicilia.

## La prima guerra mondiale

La previsione di un ormai imminente scoppio di una guerra tra le principali potenze europee, portarono nel 1913 alla pubblicazione delle *Istruzioni per l'impiego in guerra della Regia Guardia di finanza* e delle *Istruzioni per la difesa delle coste*.

La seconda pubblicazione, in particolare, prevedeva la realizzazione di un dispositivo di allarme, con un velo di forze e, a intervalli, con unità a livello battaglione, per reprimere tentativi di incursione, per difendere i collegamenti ferroviari o per imporre all'avversario, in caso di sbarchi in forze, un tempo di ritardo sufficiente a consentire l'afflusso di grandi unità in grado di sviluppare il contrattacco.

La Guardia di finanza veniva ad assumere un ruolo di rilievo per la realizzazione del dispositivo, e ufficiali del Corpo furono quindi inseriti nella relativa catena di comando.

L'anno seguente, nel 1914, veniva approvato un nuovo testo unico delle leggi sull'ordinamento della Regia Guardia di Finanza, che, tra l'altro, introdusse la possibilità di destinare presso i vari comandi della Guardia di Finanza ufficiali e graduati del Regio Esercito o della Regia Armata, per “*speciali servizi militari o d'indole tecnica*”, i quali erano rivestiti di tutte le facoltà e prerogative attribuite ai parigrado della Regia Guardia di Finanza, e di incorporare, con norme speciali, un contingente di macchinisti, elettricisti e fuochisti eventualmente necessari per i servizi di vigilanza finanziaria.<sup>(13)</sup>

Nel 1915 i finanzieri di mare in congedo furono richiamati alle armi e assegnati alla Marina militare, mentre nel corso della guerra moltissimi finanzieri in servizio di mare furono fatti transitare nel contingente di terra e aggregati ai battaglioni mobilitati.

La partecipazione del Servizio Navale del Corpo alle operazioni di guerra fu minima, perché ancora condizionata dalla limitatezza dei mezzi disponibili, fatta eccezione per le torpediniere impiegate nella laguna veneta e sul Lago di Garda e per le imbarcazioni in servizio in Libia e nell'Egeo.

Sul Lago di Garda, il cui bacino settentrionale con l'abitato di Riva apparteneva all'Austria, le torpediniere del Corpo svolsero numerosissime e importanti missioni di vigilanza e di scorta, per tutto il periodo della guerra. Infatti, per impedire al nemico ogni possibile via di facilitazione per colpi di mano o per l'infiltrazione di informatori e sabotatori in corrispondenza della linea di comunicazione Brescia-Verona, vitale per il dispositivo italiano, la Regia Marina aveva costituito un “Comando Flottiglia del Garda”, alle cui dipendenze, all'atto della mobilitazione, fu posta anche la “Stazione battelli incrociatori” di Limone sul Garda, trasferita il 23 maggio alla baia di Sogno, perché troppo vicina al confine. Questo reparto poteva contare su due torpediniere “Thornycroft” e due barche a vapore “White”, ancorché dichiarate fuori uso per vetustà prima della mobilitazione. Per oltre tre anni le piccole unità, mantenute miracolosamente in efficienza, assicurarono il pattugliamento notturno della linea, controllata di giorno da posti di osservazione a terra, a tergo della quale erano pronti a intervenire i motoscafi della Marina.

In realtà, gli austriaci non sfruttarono mai l'opportunità offerta dalla via del lago, e le unità poterono anche essere anche impiegate per trasporti di personale e di materiali a sostegno delle truppe impegnate sulle due rive.

Nel 1918, in particolare, avendo il Garda assunto, per l'evolversi delle

---

(13) Regio decreto n. 1440 del 1914. AMSGF, *ibidem*, vol. VI, 1968.

operazioni belliche, importanza strategica quale via di rifornimento alle grandi unità, una nostra barca torpediniera di tipo “White” riuscì a trasportare in soli due mesi di continue missioni notturne, 1382 combattenti, 700 quintali di esplosivi e 1800 quintali di altro materiale bellico.

Altre due nostre unità scortarono, nel 1918, un motoscafo, che sbarcò a Torbole un *commando* incaricato di far saltare una centrale elettrica in territorio nemico. L'operazione fu portata brillantemente a termine. Infine, pochi giorni prima della fine della guerra, il 2 novembre 1918, la torpediniera “WX”, insieme a un M.A.S. della Marina, entrò a Riva portando il tricolore – oggi conservato nel Museo di Rovereto – sulla costa nemica del lago.

Alla repressione del contrabbando di guerra, fornì un apprezzato apporto anche il rimorchiatore armato *R 14* che, oltre a pattugliare le coste libiche, fu spesso impiegato per l'infiltrazione o il recupero di informatori e di agenti. L'unità dovette purtroppo anche intervenire con frequenza per prestare soccorso in occasione del siluramento di piroscafi, ad opera dei sommergibili con base a Misurata.

Per quanto riguarda l'Egeo, dove la Guardia di Finanza era presente sin dallo sbarco nel 1912, con una compagnia, articolata su quattro tenenze e numerose brigate e distaccamenti, per una forza complessiva di circa duecento uomini venne costituito un “Circolo mobilitato di Rodi-Egeo”, su due compagnie – Rodi e Coò – con una forza di ben seicento finanzieri, disseminati nelle isole in settanta reparti minori, con a disposizione una flottiglia di dodici motovelieri, armati con equipaggio locale e un picchetto di finanzieri, cui si aggiunse una goletta a motore, con un cannone da 47 mm., ed equipaggio di militari del Corpo.

I distaccamenti a terra e la minuscola forza navale riuscirono a esercitare, per tutta la durata del conflitto, un controllo efficace della navigazione costiera e delle isole, giungendo anche a neutralizzare, nel 1917, una rete per l'appoggio ai sommergibili nemici che aveva base sull'isola di Kalimnos.

## **Tra le due guerre mondiali**

Terminata la prima guerra mondiale, furono ripresi i progetti di adeguamento del Servizio Navale del Corpo ai nuovi e sempre maggiori compiti che venivano affidati, sia nel servizio d'istituto, sia nel concorso ai servizi di polizia marittima e di difesa costiera. Inoltre, l'intensificarsi dei traffici marittimi e, conseguentemente, del contrabbando via mare, imponevano una nuova strategia nella vigilanza in mare, con la necessità di disporre di unità

in grado di assicurare una più efficace presenza al largo.

Nel 1919 furono assegnate alla Guardia di Finanza alcune imbarcazioni, sottratte all'ex impero austro-ungarico, tra le quali tre piroscafi doganali, ribattezzati *Quarnaro*,<sup>(14)</sup> *Zara*<sup>(15)</sup> e *Spalato*, quattro vedette e alcuni battelli minori, ai quali si aggiunsero quattro torpediniere "Schichau" trovate in cantiere a Pola, e altre due maggiori, tutte cedute dalla Regia Marina.

Le suddette unità, unitamente al *MAS 281* ceduto in prestito dalla Regia Marina, furono destinate a Trieste, dove venne costituita la *Flottiglia Costiera della Regia Guardia di Finanza*, impegnata principalmente in compiti di polizia militare e marittima nell'alto Adriatico, in appoggio alla nostra occupazione della Dalmazia. Vicecomandante del reparto fu nominato l'allora giovane tenente Vittorio Giovanni Rossi. Il reparto disponeva anche del personale tecnico, dell'officina e dello scalo di alaggio già appartenuti all'amministrazione austro-ungarica, grazie ai quali fu possibile avviare un programma per la formazione di sottufficiali specializzati per i servizi di coperta e di macchina e abilitati al comando di unità.

Nel 1923 la flottiglia fu sciolta e furono istituiti presso ogni Legione costiera un comando di *stazione naviglio*, retto da ufficiale, articolato in *squadriglie*.

Per sostituire i mezzi in dotazione, ormai superati tecnicamente e di gestione antieconomica, tra il 1927 e il 1928 entrarono in servizio nuove unità progettate appositamente per le esigenze di vigilanza del Corpo, cioè le tre pirovedette *Antilope*, *Camoscio* e *Capriolo* e le due motovedette *Lombardi* e *Manca*, idonee anche alla navigazione d'altura. L'ammmodernamento dell'intera linea fu poi completata con la graduale radiazione dei battelli di preda bellica, a eccezione dello *Zara* e del *Quarnaro* e dei tre battelli rimorchiatori *R4*, *R5* ed *R7*, varati a inizio secolo a Trieste. Nel 1927, vi fu la temporanea cessione di dieci vecchi dragamine della Regia Marina, con l'impegno di partecipare alle esercitazioni della forza armata, e quindi con una buona "ricaduta" addestrativa per il personale del Corpo. Nell'estate

---

(14) *Quarnaro* fu la denominazione in un primo momento attribuita alla nave austriaca, preda bellica, già *Ritter von Bilinsky*. Nel 1933, quando venne deciso di assegnare a tutte le unità del naviglio i nomi di militari della Guardia di Finanza caduti in guerra o in servizio, tranne alcune eccezioni, la nave venne ribattezzata con il nome di *G. Macchi*.

(15) *Zara* fu la denominazione in un primo momento attribuita alla nave austriaca, preda bellica, già *Zadar*. Nel 1933 venne ribattezzata con il nome di *Generale Turba*.

1932 due gruppi di dragamine parteciparono alle manovre della Squadra Navale nel Mediterraneo centrale, conclusesi a Tripoli, e comprendenti anche esercitazioni di aerocooperazione. Altre nuove unità, motovedette e motolance, entrarono in servizio tra il 1934 e il 1938.

La nuova legge di ordinamento del 1923 confermò quanto già previsto dal Testo Unico del 1914, cioè la possibilità che “*per speciali servizi d'indole tecnica o militare*” ufficiali e graduati della Regia Marina e del Regio Esercito potessero essere comandati a prestare servizio nel Corpo, ma senza l'attribuzione delle medesime facoltà dei parigrado della Guardia di Finanza, bensì solo degli assegni speciali, riaprendo anche la possibilità di ammettere nel Corpo i sottufficiali graduati e comuni della Regia Marina, nonché macchinisti, fuochisti, elettricisti e motoristi navali eventualmente occorrenti per il servizio di vigilanza marittima. La legge, nel rimodulare l'art. 1 del precedente testo del 1914, provvide anche a fugare ogni possibile dubbio sul fatto che la Guardia di Finanza facesse parte integrante delle “*forze militari dello Stato*”, in ogni tempo e per ogni effetto, anche ai fini del servizio militare.<sup>(16)</sup>

Grazie alle opportunità fornite della legge di ordinamento del 1923, venne istituito presso il Comando Generale l'*Ufficio Vigilanza Marittima*,<sup>(17)</sup> il cui primo titolare fu il capitano di fregata Attilio Sechi, e tre *Uffici Tecnici Navali*, con sedi a Genova, Trieste e Messina, affidati a ufficiali del Genio Navale della Marina militare, per assicurare il disimpegno dei servizi tecnici e logistici. L'*Ufficio Vigilanza Marittima* nel 1928 diverrà *Ufficio Naviglio*, diretto da un capitano di vascello o contrammiraglio.

Con il Regolamento organico per la Regia Guardia di Finanza, emanato nel 1926, furono meglio precisate le disposizioni concernenti la mobilitazione del Corpo, dando incarico ai Comandi di Corpo d'Armata e di Divisione militare, e a quelli di Dipartimento marittimo e ai Comandi militari marittimi, di impartire ciascuno per la parte di propria competenza, le necessarie disposizioni ai Comandi di Legione o di Circolo dai quali dipende-

---

(16) Regio decreto legge del 14 giugno 1923, n. 1281. AMSGF, *ibidem*, vol. VII, 1972.

(17) In realtà già prima si era avvertita l'esigenza di disporre di una consulenza tecnico navale, tant'è che l'art. 42 delle istruzioni e modelli per l'applicazione del regolamento di amministrazione del 1898 prevedeva che, prima di “*costruire, trasformare e riparare battelli e altri galleggianti a remi o a vela*”, bisognava sottoporre, a cura dell'Intendente di Finanza, disegni, preventivi o perizie alle capitanerie o agli ufficiali di porto, per “*averne benessere*”.

vano i Centri di mobilitazione del Corpo, sia per quanto riguardava il servizio militare sia per i preparativi e l'attuazione della mobilitazione.

Il successivo art. 21 stabiliva che la Regia Guardia di Finanza in caso di guerra avrebbe dovuto proseguire nell'adempimento del proprio servizio d'istituto in tutto il territorio del Regno, porre a disposizione del Regio Esercito mobilitato i reparti dislocati lungo i confini e i reparti organici previsti dalla mobilitazione, e a disposizione della Regia Marina il personale in servizio di mare.

Per quanto riguardava l'arruolamento nel Corpo fu reso altresì possibile il reclutamento di militari del Regio Esercito e della Marina, anche in congedo, ma con tempi e modalità da individuare con disposizioni di carattere generale da emanare a cura dei Ministeri della Guerra e della Marina, di concerto con quello delle Finanze.

In ogni caso, requisiti necessari e indispensabili per gli aspiranti all'arruolamento al ramo mare, erano l'aver già prestato servizio nella Regia Marina o nella Marina mercantile o aver frequentato almeno il secondo anno dell'Istituto nautico.<sup>(18)</sup>

Sempre nel 1926, fu emanato il Regolamento sul servizio e sulla gestione patrimoniale del naviglio della Regia Guardia di Finanza,<sup>(19)</sup> con il quale fu previsto che “*il servizio di vigilanza finanziaria sul mare, sui laghi, sulla laguna e nei porti principali del Regno, si esegue con naviglio di proprietà dello Stato o noleggiato dall'industria privata e per mezzo di imbarcazioni. Il complesso dei galleggianti a propulsione meccanica o mista di proprietà erariale costituisce il Naviglio della Regia Guardia di Finanza, che è distribuito in stazioni costiere, lacuali e lagunari. A dette stazioni sono aggregati i galleggianti a propulsione meccanica o mista noleggiati dall'industria privata* [art. 1]”.

Il successivo art. 6 disciplinava la figura del Direttore tecnico, scelto normalmente “*tra gli ufficiali per la direzione delle macchine o del Corpo Reale Equipaggi (C.R.E.) categoria meccanici della Regia Marina*”, in servizio permanente o richiamati dalla posizione di ausiliaria. Il Direttore tecnico dipendeva dal Comandante di Legione e provvedeva normalmente al servizio tecnico di un gruppo di Stazioni, aveva sede presso le Stazioni più importanti, con una serie di attribuzioni che spaziavano dalle decisioni sui lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria delle imbarcazioni, fino alla formazione dei conduttori di macchine militari.

---

(18) AMSGF, *ibidem*, vol. VII, 1972.

(19) R.D. 3 giugno 1926, n. 1163. *loc. cit.*

Per quanto riguarda il personale navigante, l'art. 7 stabiliva che il personale di coperta delle unità del naviglio fosse sempre costituito da militari del Corpo, mentre il personale di macchina e di maestranza poteva provenire sia dalla Regia Marina sia dai civili, purché in possesso dei requisiti professionali stabiliti dalle leggi per la Marina mercantile o abilitato in base alle norme in vigore nella Regia Marina.

Il comando delle unità era affidato ai sottufficiali del Corpo che avessero conseguito l'abilitazione, dopo un corso teorico pratico, in base alle norme e ai programmi da determinarsi con decreto del Ministero delle Finanze, di concerto con quello della Marina.

L'art. 62 stabiliva inoltre, che le unità del naviglio del Corpo così come quelle noleggiate e aggregate alle stazioni navali, battevano bandiera da guerra,<sup>(20)</sup> e il successivo art. 65 prevedeva che le imbarcazioni dovessero sempre alzare il "guidone distintivo", il cui disegno fu stabilito dalla Regia Marina nel 1926, in sostituzione del "distintivo doganale" fino ad allora in vigore.<sup>(21)</sup>

Con disposizione del Comando Generale del 18 settembre 1926 e decorrenza 1° gennaio 1927, fu istituita la *Scuola Nautica* a Pola, quale centro addestrativo per la formazione di tutte le categorie del personale di mare e per la specializzazione degli ufficiali destinati al comando delle stazioni naviglio. Primo comandante fu Vittorio G. Rossi, fino al 1931.

Per mancanza di spazi idonei il reparto fu in un primo momento collocato a Veruda, nei pressi di Pola, e inizialmente provvide a formare solo i fochisti, mentre i padroni delle barche a vapore e dei motoscafi erano ancora addestrati presso le stazioni del Naviglio. Due anni dopo, la scuola fu sistemata a Pola nell'ex albergo Riviera.

La scuola era diretta da un ufficiale del Corpo, che oltre a essere coadiuvato da ufficiali subalterni e da sottufficiali ramo mare del Corpo, aveva alle

---

(20) Le navi della Guardia di Finanza, così come quelle delle altre forze di polizia, ai sensi del D.P.R. n. 1199/1973 e del Decreto Interministeriale del 18.8.1978 sono iscritte nei *Ruoli speciali del naviglio militare dello Stato* e inalberano la bandiera della Marina Militare, impropriamente chiamata bandiera di guerra sia dall'art. 62 del R.D. 1163/1926 e dal successivo art. 63, sia del R.D. 1643/1930. Sono a tutti gli effetti navi di polizia dello Stato, ma acquistano temporaneamente (in tempo di guerra e durante le esercitazioni della Marina militare) la qualifica militare, nel caso in cui siano effettivamente sotto la responsabilità del Ministero della Difesa.

(21) Art. 2 del Foglio d'ordini della Regia Marina del 27 agosto 1926, atto n. 435 del *Giornale Ufficiale Regia Marina* n. 29 dell'8 ottobre 1926.

dipendenze ufficiali e sottufficiali del C.R.E.M. (Corpo Reali Equipaggi Marittimi) della Regia Marina, quali istruttori nelle discipline nautiche, in quelle pratiche marinaresche e di specialità tecniche navali.

La Scuola fu organizzata secondo gli schemi delle scuole della Regia Marina, con una duplice dipendenza: disciplinare-amministrativa dal battaglione di Pola, e tecnico-didattica (istruzione e perfezionamento) dall'Ufficio di vigilanza marittima del Comando Generale. Nel 1928, l'Istituto fu costituito in comando autonomo e posto alle dirette dipendenze della Legione Allievi, provvedendo all'addestramento degli allievi finanziari (marinai, padroni, fuochisti, elettricisti) e dei sottufficiali, per abilitarli al comando delle unità navali. I corsi per motoristi navali, meccanici e radiotelegrafisti continuarono invece a essere svolti presso le scuole del C.R.E.M.. Quale nave scuola fu destinata la r. nave *Zara*, poi *Generale Turba*, che conservò tale funzione fino alla sua radiazione nel 1970.

Infine, nel 1935, per aumentare l'organico degli ufficiali abilitati al comando di stazione naviglio fu indetto un concorso straordinario per l'immissione nei ruoli del Corpo di dieci ufficiali di complemento della Regia Marina.

## La seconda guerra mondiale

Grazie al *Quadro del Naviglio della Regia Guardia di Finanza*, redatto dal Comando Generale nel 1939, è possibile risalire alla consistenza della piccola "Marina", con compiti di polizia doganale e costiera, di cui si era dotato il Corpo alla vigilia della seconda guerra mondiale.<sup>(22)</sup>

---

(22) Secondo il piano di mobilitazione del Naviglio del Corpo concordato nel 1939, le unità erano divise in quattro categorie: unità della Marina in temporanea gestione alla Guardia di finanza (12 dragamine); unità della Guardia di finanza che all'atto della mobilitazione sarebbero state impiegate dalla Marina; unità della Guardia di finanza che avrebbero potuto essere messe a disposizione dell'Esercito per contribuire alla difesa costiera; unità che sarebbero rimaste alla Guardia di finanza per i servizi d'istituto.

Allo scoppio del secondo conflitto mondiale il Naviglio comprendeva in totale 156 imbarcazioni, così suddivise:

- 31 unità di crociera:
  - 2 navi;
  - 3 pirovedette (chiamate semplicemente "vedette");

Erano ancora in linea le due navi doganali ex austro-ungariche, *Macchi* e *Turba*, sebbene quest'ultima utilizzata come nave-scuola, alle quali si aggiungevano le tre pirovedette a vapore varate alla fine degli anni '20, e un gruppo di quattordici motovedette da 60 t, entrate in servizio nel decennio successivo. Seguiva un centinaio di imbarcazioni per uso costiero, di varia età e caratteristiche nautiche, tra cui una quarantina di motolance di costruzione recente.

Con l'inizio delle ostilità della seconda guerra mondiale, gli uomini e i mezzi della Guardia di Finanza passarono alle dipendenze della Regia Marina, secondo il "*Piano di mobilitazione delle unità e dei servizi del Naviglio della Regia Guardia di Finanza*" del 30 aprile 1940. Le unità mobilitate – inizialmente 97, ma poi altre 41 se ne aggiunsero nel corso della guerra<sup>(23)</sup> – furono impiegate prevalentemente per dragaggio, vigilanza e caccia anti-sommergibile, pilotaggio attraverso le zone minate, guardia mobile alle basi navali, scorta convogli. Quest'ultimo compito, particolarmente gravoso, fu assolto, in rinforzo alle navi della R. Marina, anche in alto mare. Altre 30 unità minori vennero, poi, mobilitate durante il conflitto, a disposizione dell'Esercito. Al Corpo rimasero poche altre imbarcazioni minori, adibite ai servizi di vigilanza portuale e litoranea.

Tutte le unità definite "di crociera", idonee all'impiego di altura, erano dotate di stazione radiotelegrafica. Sulle navi mobilitate furono imbarcati, compresi i complementi di guerra, 1277 uomini; altri 192 erano a terra per i servizi logistici e per le revisioni e riparazioni di modesta entità.

In relazione al grado d'importanza attribuito ai vari settori operativi e alla dislocazione di unità similari della Marina, all'entrata in guerra il massi-

- 
- 14 motovedette;
  - 12 dragamine (dati in gestione dalla Marina),
  - 38 unità costiere:
    - 29 motobarche;
    - 6 pirobarche;
    - 3 rimorchiatori,
  - 87 unità portuali, lacuali, lagunari:
    - 3 barche torpediniere;
    - 4 pirobarche;
    - 60 motolance;
    - 14 motoscafi;
    - 6 mototopi (speciale imbarcazione veneziana).

(23) Delle quali otto costruite dopo l'inizio delle operazioni e 17 requisite alla Marina iugoslava dopo l'occupazione di quei territori.

mo numero di unità mobilitate del Naviglio si trovava in Sicilia (23), nella zona dell'Istria-Dalmazia (36) e nell'alto Tirreno (22). Le altre erano sparse tra l'Albania (19), il medio e basso Tirreno (10), lo Jonio-Golfo di Taranto (10), nell'Adriatico (12), in Sardegna (2), in Libia (1) e nell'Egeo (1).

La prima estate di guerra trascorse senza particolari avvenimenti, e in ottobre fu realizzato un concentramento di unità fra i porti pugliesi e quelli dell'opposta costa albanese, al quale seguì, per tutto l'inverno, un'attività particolarmente intensa per la scorta e il pilotaggio dei convogli, durante la campagna di Grecia.

La motovedetta *Marcomeni* cooperò in novembre allo sgombero di Santi Quaranta, e attaccata da tre aerei, riuscì ad abbatterne uno. La stessa unità, con la *Manca* e alcuni M.A.S. della Regia Marina eseguì, nell'aprile successivo, azioni di fuoco contro la costa dell'Albania meridionale, e partecipò allo sbarco a Santi Quaranta. Tutte le motovedette di base a Valona furono poi utilizzate per la scorta ai trasporti delle truppe della divisione *Acqui* destinate a occupare le Isole Ionie.

Il crollo della Jugoslavia consentì di acquisire al naviglio del Corpo due vecchie navi doganali e otto motovedette di costruzione relativamente recente, ma determinò l'apertura di un nuovo fronte, quello della controguerriglia nell'arcipelago dalmata, alla quale la Guardia di Finanza, sin dal 1942, concorse con la dislocazione di quattro motovedette a Spalato, e con la costituzione di una stazione naviglio, alle dipendenze del Comando Militare Marittimo della Dalmazia, che giunse a contare 23 unità di vario tipo, operanti fra il Golfo del Carnaro e le Bocche di Cattaro.

Tra la primavera del 1941 e la fine dell'anno successivo, le unità di crociera mobilitate alle dipendenze dei comandi navali furono ripartite in quattro aliquote.

Oltre al gruppo inquadrato in "Maridalmazia", quattro motovedette furono assegnate al "Gruppo Navale dell'Egeo settentrionale", con base al Pireo, dipendente da "Marisudest", e furono utilizzate per la scorta e il pilotaggio dei convogli neutrali in transito per i Dardanelli.

Altre tre motovedette e unità minori furono aggregate al "X Gruppo Caccia Anti Sommersibili", dislocato ad Argostoli nell'isola di Cefalonia, alle dipendenze di "Marimorea", cioè il Comando Militare Marittimo della Grecia Occidentale con sede a Patrasso.

In Sicilia, inquadrata nella squadriglia dragaggio e nel "Gruppo Caccia Anti Sommersibili" dislocati a Messina, furono schierate 26 unità, fra cui tutti i dragamine, utilizzate per la scorta ai convogli e per missioni nelle acque costiere libiche. Fu in questo settore che si registrarono le azioni di

maggior rilievo, e naturalmente anche le maggiori perdite.

La motovedetta *Cicconetti* fu affondata nel porto di Tripoli durante il bombardamento navale del 21 aprile 1941. La vecchia *Macchi* andò perduta per attacco aereo a Lampedusa il 18 agosto dello stesso anno, mentre scortava a Tripoli una nave cisterna. La *Cotugno*, a Bengasi dalla primavera al novembre 1942, fu utilizzata come radio-faro, per la guida dei convogli in avvicinamento al porto.

La sera del 19 gennaio 1943, l'ordine di trasferirsi in Sicilia raggiunse anche le unità dell'11ª Squadriglia Dragaggio della Regia Marina, comandata dal tenente di vascello Giuseppe Di Bartolo, della quale facevano parte anche i dragamine *R.D. 36* e *R.D. 37* della Guardia di Finanza, comandati rispettivamente dal maresciallo Aldo Oltremonti e dal brigadiere Alfredo Avallone. La formazione diresse per Trapani scortando alcune unità minori, ma nella notte venne sorpresa a nord di Zuara dai due cacciatorpediniere britannici *Kelvin* e *Javelin*. Il comandante Di Bartolo, imbarcato sull'*R.D. 36*, diresse la nave contro il nemico per attirarne il fuoco e consentire al piccolo convoglio di mettersi in salvo. Il dragamine fu affondato con tutto l'equipaggio (alla bandiera dell'unità fu concessa la Medaglia d'Oro al Valore Militare) e la stessa sorte, in quella notte, ebbe anche il gemello *R.D. 37*.

Dopo l'armistizio dell'8 settembre, le unità del naviglio presenti in Sicilia andarono perdute o si autoaffondarono per evitare la cattura. La motovedetta *Marras* preferì non eseguire l'ordine ricevuto, e lasciò il porto di Augusta per raggiungere Messina, da dove operò intensamente per la vigilanza antisommergibili e il pilotaggio nello Stretto, compiendo 22 missioni in meno di venti giorni, finché non fu centrata da una bomba il 10 agosto 1944.

La *Cotugno*, giunta da Tripoli, si portò con le altre unità del Gruppo Caccia Anti Sommergibili nelle acque di Ischia, dove fu concentrato il naviglio sottile presente nel basso Tirreno.

Le unità del naviglio di base a Spalato e ad Argostoli raggiunsero i porti pugliesi, mentre quelle delle stazioni naviglio di Durazzo e di Valona, e del gruppo navale del Pireo, furono consegnate ai tedeschi, secondo gli ordini impartiti dai comandi militari marittimi, in esecuzione degli accordi stipulati dai comandi superiori delle FF.AA. di Tirana e di Atene. Sfuggirono tuttavia alla cattura, riparando in Puglia, alcune unità di base nell'isola di Saseno, e gruppi di finanzieri, tra i quali quasi tutti i componenti della squadriglia e dell'officina di Durazzo.

Nell'Italia libera, le unità del Corpo furono impiegate per il dragaggio mine, caccia antisommergibili, sorveglianza alle ostruzioni nei porti, tra-

sporto truppe, pilotaggio e scorta di navi lungo le rotte di sicurezza. Il tributo di mezzi fu, anche in questo periodo della guerra, elevatissimo: dopo l'8 settembre andarono perdute 54 unità.

La pirovetta *Postiglioni* salpò da Rodi mentre i tedeschi stavano occupando l'isola, raggiungendo il giorno successivo Castelrosso. Nella stessa giornata, d'intesa con le autorità britanniche presenti sul luogo, partì nuovamente per Haifa, costituendo un convoglio formato da unità minori della Marina.

Giunta a destinazione, dopo una sosta a Famagosta, venne impiegata alle dipendenze del Comando Superiore Navale del Levante, della stessa Regia Marina, fino all'agosto 1945.

Delle 138 unità impegnate, 41 furono affondate in operazioni o in servizi di guerra, o si autoaffondarono all'armistizio per non cadere nelle mani dei tedeschi. Altri 32 natanti furono in gran parte catturati dai tedeschi subito dopo l'8 settembre 1943 e da essi affondati o perduti per cause di guerra.

In totale, 73 navi perdute, pari a circa il 53% di quelle impiegate.

La bandiera di guerra della Guardia di Finanza è stata decorata con la Medaglia d'Argento per l'attività svolta dal naviglio nel corso della seconda guerra mondiale.

## **La “Ricostruzione” e la lotta ai traffici illeciti via mare**

Conclusa la guerra, per la Guardia di Finanza come per le altre forze di polizia, difficile fu il recupero delle condizioni minime di prestigio e di efficienza necessarie per l'esercizio delle funzioni istituzionali, in un clima di illegalità diffusa e di rifiuto generalizzato dell'autorità pubblica.

Le difficoltà per risalire la china erano rese più gravi da una circostanza contingente. Per attenuare i vincoli posti dalla Commissione Alleata alle dimensioni dello strumento militare italiano, l'organico della Guardia di Finanza non venne compreso in quello complessivo delle forze armate. In conseguenza, il Corpo fu escluso dalle cospicue cessioni di armi e di materiali di origine britannica e poi statunitense che fin dal tempo della cobelligeranza, e successivamente nella prima fase del riarmo conseguente al manifestarsi della “guerra fredda”, consentirono di rimettere in efficienza almeno una parte delle unità delle nostre Forze Armate.

La perdita della scuola nautica di Pola determinò inoltre serie difficoltà per la formazione del personale specializzato del contingente di mare, sol-

tanto in parte superate con l'effettuazione di corsi per nocchieri e per motoristi presso la Legione di Bari, finché il 14 gennaio 1948 non fu possibile ricostituire l'istituto nel vecchio castello aragonese di Gaeta.

Nel porto pontino furono destinate, con funzioni di nave-scuola, l'unità austro-ungarica *Turba*, sopravvissuta a due guerre mondiali, e la pirovetta *Postiglioni*, reduce dalla guerra nel Levante.

Nel dicembre del 1947, alcuni militari furono mandati a frequentare un corso per radiotelegrafisti presso la scuola C.E.M.M. di Taranto, e altri per la specialità motoristi furono ospitati per un corso a bordo della nave *Cadorna* della Marina Militare.

Occorreva anche recuperare un minimo di capacità operativa sul mare – il naviglio era andato distrutto per oltre il 50% – e incrementare la funzione di polizia economica, per riportare sotto controllo il sistema degli ammassi e dei contingentamenti e quello degli scambi con l'estero e delle valute, riducendo progressivamente lo spazio conquistato dal "mercato nero".

Parte della responsabilità di questo gravoso compito toccò anche al ripristinato Ufficio Naviglio del Comando generale, la cui titolarità era stata riassunta sin dal 1946 dal contrammiraglio Ugo Malusardi, che pure lo aveva retto nel decennio precedente il conflitto mondiale e che vi rimase fino al 1952. Ma poiché in quel periodo i fondi a disposizione non permettevano di ordinare unità nuove, si decise di ricorrere al mercato dei residuati bellici, acquistando a Suez sei motovedette antisommersibili tipo "Fairmile", costruite in Canada su licenza statunitense.

Le prime "canadesi" giunsero a Messina nell'estate 1947 ed entrarono in servizio alla fine dell'anno. Un secondo lotto di sei unità entrò in servizio nel 1951.

Su tutte le unità del Corpo, quale conseguenza del mutamento istituzionale, con una solenne cerimonia, svoltasi in tutta Italia il 21 settembre 1948, festa del Santo Patrono, venne inalberato il nuovo *guidone distintivo*, identico al precedente ma privo della corona reale.

Intanto, dal punto di vista operativo, nuove emergenze criminali erano nate nel dopoguerra. Il clima d'illegalità diffusa determinato dalla crisi delle strutture statali nell'immediato dopoguerra ebbe, fra i molti effetti negativi, anche quello del largo sviluppo del consumo di sigarette di produzione statunitense, inizialmente alimentato dalle stesse truppe alleate.

Con il ritorno alla normalità, l'alta incidenza dell'imposizione fiscale sul prodotto favorì l'espandersi del traffico clandestino dei "tabacchi lavorati esteri", che ebbe sviluppo crescente, tanto da assorbire capitali e manovalanza in uscita dal "mercato nero", ormai in via di estinzione.

Inizialmente, i contrabbandieri si limitarono a sfruttare le linee commerciali e passeggeri con l'America del Nord, e così grossi quantitativi di sigarette furono sequestrati a bordo dei transatlantici, che nelle vicinanze dei porti maggiori venivano accostati da piccole flottiglie di battelli, sui quali erano trasbordati rapidamente i carichi e poi sbarcati su spiagge isolate.

Appena la Guardia di Finanza recuperò un minimo di efficienza, tanto da essere in grado di esercitare una certa vigilanza almeno nelle acque foranee, il fenomeno passò a una fase successiva, quella del "contrabbando d'impresa", caratterizzato questa volta dalla presenza di organizzazioni in grado di esercitare il traffico in modo autonomo, con propri capitali e proprie navi.

Per eludere la vigilanza, iniziò quindi l'impiego di motopescherecci e imbarcazioni da 100-200 t, adoperati esclusivamente per il contrabbando, con basi a Gibilterra, Cap D'Antibes, Nizza, Marsiglia, Genova e Tangeri, che tentavano di mimetizzarsi nel traffico costiero, facendo affidamento sulla scarsa probabilità del controllo, dovuta all'insufficienza numerica del naviglio della Guardia di Finanza.

Ma una volta scoperti, i battelli contrabbandieri non potevano reggere il confronto con le sia pur modeste motovedette "canadesi" del Corpo, e fu così che nel corso del 1948 furono sequestrati numerosi natanti, battenti le più diverse bandiere.

La contromossa dei contrabbandieri fu allora quella di forzare il sistema di vigilanza, con unità in grado di superare in velocità quelle della Guardia di Finanza, per sfuggire al controllo una volta avvistate.

Le organizzazioni criminali, in particolare quelle tangerine, iniziarono quindi ad acquistare natanti militari provenienti dai *surplus* alleati (quali dragamine, siluranti e motovedette antisommergibili, motoscafi d'alto mare) in appoggio dei quali furono installate vere e proprie reti di trasmettenti radio clandestine lungo le coste italiane. Con allettanti contratti, furono altresì ingaggiati marinai di lunga esperienza e comandanti scelti addirittura fra ex ufficiali delle Marine da guerra britannica e francese. Il contrabbando in grande stile proveniente da Tangeri e Gibilterra, fece assistere, in quegli anni, al compimento di veri e propri atti di pirateria, con abbordaggio tra navi contrabbandiere, sequestri di persona e frequente uso delle armi.

Dopo l'acquisto delle "canadesi", la Guardia di Finanza riuscì a ottenere ottimi motoscafi d'altura, adatti all'azione ravvicinata, originariamente progettati per l'impiego nel Territorio Libero di Trieste, che però erano poco utili nelle operazioni in acque internazionali, per missioni di una certa durata.

Di fronte a tale situazione, fu ripresa in esame la prospettiva dell'impiego di mezzi aerei per la vigilanza costiera e per la ricerca di navi contrabbandiere in alto mare, inizialmente effettuata con i bimotori C.45 Beechcraft, condotti da personale dell'Aeronautica Militare e con a bordo ufficiali del Corpo quali osservatori, fino ad arrivare, nel 1954 alla istituzione del "Servizio Aereo" della Guardia di Finanza e all'acquisizione di un certo numero di elicotteri.

Al 1954 risale anche un ambizioso progetto del Corpo, per l'appontaggio e il decollo di un elicottero da un'unità navale, che fu condotto parallelamente agli analoghi studi eseguiti dalla Marina Militare. Fu prescelta, per la trasformazione in portaelicotteri, la nave *Galiano*, un dragamine di origine britannica, 280 t di dislocamento a pieno carico, 41 m di lunghezza, catturata ai contrabbandieri nel 1950 in Sicilia, con il nome di *Monte Carmelo* e passata alla Guardia di Finanza sei anni dopo, per l'avvenuta confisca.

Sotto la direzione di un gruppo di ufficiali di Maricost e del Comando Generale, l'unità fu sottoposta a grandi lavori presso la Stazione Naviglio di Civitavecchia nel 1957. Furono realizzate modifiche di zavorramento dirette ad aumentare la stabilità, demolite le sovrastrutture della parte poppiera per consentire la realizzazione di un ponte di volo lungo 17 m e largo sette, e realizzato un sistema di ancoraggio dell'elicottero al ponte.

Le prove di impiego in mare furono effettuate il 16 maggio 1958 davanti a Civitavecchia, alla presenza del Comandante generale, di ufficiali del Centro Elicotteri dell'Aeronautica Militare e del Direttore di Maricost, eseguendo senza particolari difficoltà vari decolli e appontaggi. Il progetto avrebbe dovuto ulteriormente essere sviluppato, ma si arenò su alcune problematiche di tipo tecnico, che, dopo alcuni mesi, sembrarono irrisolvibili, e stante la necessità della Scuola Nautica di sostituire il *Turba* nella sua funzione di nave scuola, il *Galiano* fu destinato a Gaeta e il progetto accantonato.

Nel 1959, entrarono in servizio due motovedette da 109 t, abbastanza veloci (24 nodi), dotate di buona autonomia, di adeguata apparecchiatura elettronica e di armamento e protezione (mitragliera *Oerlikon* da 20 mm e plancia corazzata) tali da poter affrontare l'eventualità di un conflitto a fuoco, che furono impiegate con un innovativo criterio operativo.

Riunite in un *Nucleo Navale di Manovra*, al comando di un ufficiale, le due unità furono poste alle dirette dipendenze della "Centrale operativa" del Comando generale, per agire senza vincoli di circoscrizione in cicli operativi di lunga durata, spesso decentrate ad un comando di Legione, ma anche per missioni segrete, secondo ordini impartiti direttamente dal centro.

Inoltre, sempre nel 1959, con l'entrata in vigore della nuova legge di ordinamento del Corpo, l'Ufficio Naviglio venne trasformato in Servizio Navale e posto alle dirette dipendenze del capo di stato maggiore.

In risposta all'accentuata attività repressiva del Corpo, le organizzazioni contrabbandiere modificarono ulteriormente il proprio *modus operandi*, iniziando a impiegare, per il trasbordo e lo sbarco, mezzi più piccoli e più veloci, che sostituirono ben presto la funzione dei motopescherecci. Questi mezzi veloci, data la loro scarsa autonomia, venivano rimorchiati dalle *navi-madre* fino al largo delle coste italiane, per poi essere impiegati in veloci puntate all'interno delle acque territoriali, sino a sbarcare la merce sulle coste.

Negli anni '60, l'attività delle navi contrabbandiere di base a Gibilterra e a Malta (Tangeri era stata abbandonata dopo l'annessione al regno del Marocco) fu contrastata con i procedimenti messi a punto nel decennio precedente e con mezzi analoghi a quelli allora utilizzati, facendo molto assegnamento sull'esplorazione aerea, la radiogoniometria e l'intercettazione, e sull'impiego dei nuclei navali di manovra da parte della centrale operativa del Comando generale (al primo nucleo se ne aggiunse un secondo, su due motovedette di caratteristiche simili).

L'azione portò alla cattura di numerose navi e alla distruzione di alcune potenti organizzazioni, ma anche all'insorgere di nuove vie del traffico illecito (via terra, a mezzo vagoni ferroviari e camion TIR), con una forte contrazione del contrabbando via mare nel Mediterraneo. Con la contestuale diminuzione dell'attività svolta dalle navi contrabbandiere con basi a Tangeri e Gibilterra, venne riadottato il sistema di trasportare grosse partite di sigarette con navi passeggeri e mercantili.

La merce veniva ora trasportata direttamente dai porti dell'Europa settentrionale – riforniti dai produttori americani e svizzeri – da navi da carico che, pendolando su posizioni prestabilite nel basso Tirreno, in acque internazionali, trasbordavano sui veloci motoscafi delle organizzazioni napoletane, che raggiungevano la costa, dove erano attesi da paranze di complici, in grado di provvedere allo sbarco e al caricamento dei tabacchi sugli automezzi nel giro di pochi minuti.

L'impiego contemporaneo di numerosi motoscafi consentiva di saturare agevolmente il dispositivo di contrasto, e dava origine a inseguimenti difficili e pericolosi, anche per il comportamento aggressivo degli scafisti.

La situazione di stallo fu superata a metà degli anni '70, grazie al favorevole orientamento giurisprudenziale della magistratura napoletana, che consentì una serie di catture di navi rifornitrici, eseguite in alto mare a seguito

di abbordaggi in condizioni spesso drammatiche.

Per dare un'idea dell'imponenza che il fenomeno andava sempre più assumendo, tra il 1969 e il 1973 furono sequestrate complessivamente 81 navi, 42 motopescherecci, 51 motobarche e ben 150 motoscafi, senza considerare i natanti minori.

Per contrastare le organizzazioni criminali, diventate ormai vere e proprie *holding* internazionali, che operavano finanziando il contrabbando con il noleggiamento di navi nonna e navi madre dalle quali venivano trasbordate le casse di sigarette, il naviglio della Guardia di Finanza venne potenziato con l'acquisizione prima di otto siluranti classe "Dark" già appartenute alla Marina britannica, poi con la realizzazione, nel 1968, di un progetto di guardacoste (classe "Meattini") da 40 t, in grado di sviluppare una velocità massima di 31 nodi, riprodotto in ben 55 esemplari fra il '70 e il '78.

Anche la linea di volo fu rinnovata, con la sostituzione, a partire dal 1973, degli elicotteri Agusta-Bell della serie 47, a propulsione convenzionale, con i Nardi-Hughes 500 a turbina. Non fu risolto, invece, il problema dell'esplorazione aerea in alto mare, perché i bimotori C.45 Beechcraft, gradualmente radiati dall'Aeronautica, non furono sostituiti, e si poté rimediare solo con saltuarie missioni di velivoli antisommergibili dell'Aviazione per la Marina, sui quali imbarcavano ufficiali osservatori della Guardia di Finanza.

Verso la fine degli anni '70, il contrabbando si spostò sulle coste pugliesi, dove veloci motoscafi facevano la spola con i depositi ubicati in Albania, per il cui contrasto furono acquisiti nuovi mezzi navali in grado di competere in velocità e manovrabilità. Si trattò delle vedette veloci classe "5000" e "6000" (queste ultime veri e propri battelli *off shore*, capaci di spunti di velocità di 70 nodi), che entrarono in linea alla fine degli anni '80.

Intanto, proprio alla fine degli anni '80, si assistette a un'intensificazione del traffico di stupefacenti nel Mediterraneo. Emblematico fu il sequestro della nave cipriota *Fidelio*, carica di hashish e scortata da una delle tante milizie private libanesi, la quale, segnalata dalla polizia greca, fu avvistata nel Canale di Sicilia, ma perché si realizzassero le condizioni giuridiche per catturarla, occorsero giorni di tallonamento in avverse condizioni di mare, tanto che fu necessario chiedere il concorso di navi ed elicotteri della Marina Militare.

Questo episodio confermava ancora di più la necessità di dare rapida attuazione al programma di rinnovamento elaborato dal Comando Generale nel 1980, che prevedeva tra l'altro la costruzione di una classe di guardacoste da 80 t, che avrebbero dovuto gradualmente sostituire i "Meattini", or-

mai obsoleti.

Poiché la definizione del progetto (che avrebbe dato origine alla classe "Corrubia") e del successivo appalto faceva prevedere tempi lunghi, si ritenne di dover prendere in considerazione, intanto, progetti già realizzati dall'industria nazionale, e la scelta cadde su un'unità per supporto incursori fornita alla Marina Militare – i futuri guardacoste classe "Bigliani" – e su una motocannoniera da 315 t, costruita per la Marina thailandese.

Alle due unità di quest'ultimo tipo – classificate "pattugliatori" – entrate in linea nel 1990 (una terza si aggiunse successivamente) furono conferite autonomia operativa e capacità di comando e controllo tali da poter fungere da centro operativo avanzato anche per missioni della durata di sette-otto giorni, gestendo anche unità minori e mezzi aerei.

Nei primi anni '90, dunque, la Guardia di Finanza poteva dirsi in grado di affrontare con un accettabile grado di efficienza le esigenze dell'azione di contrasto ai traffici illeciti sul mare, nel quadro dei più ampi poteri accordati alle polizie dei Paesi rivieraschi dalla convenzione di Montego Bay sull'alto mare del 1982, e da quella di Vienna del 1988 sulla repressione del traffico degli stupefacenti.

## **La Guardia di Finanza del 2000**

Nei quaranta anni che seguirono l'entrata in vigore della legge di ordinamento n. 189 del 1959, che a suo tempo rappresentò una svolta epocale per il Corpo, la sfera di competenza funzionale della Guardia di Finanza fu oggetto di un processo di espansione continua, secondo direttrici multiple riconducibili alla matrice comune della tutela dell'interesse pubblico, in campo economico e finanziario.

Le funzioni originarie, la polizia tributaria e la guardia al confine, pur conservando intatta la loro rilevanza, avevano mutato sostanzialmente la rispettiva fisionomia.

Anche i compiti di polizia economica erano cambiati di segno, strumenti non più di coazione in situazioni di emergenza, ma di tutela del mercato contro gli effetti distorsivi della frode, della concorrenza illecita e dell'aggressione criminale. A supporto di tale cambiamento, fu avviato lo sviluppo della componente tecnica, con nuove acquisizioni nel settore aeronavale e che comportarono una serie di implicazioni di natura operativa, addestrativa e logistica.

Alla fine del '97 fu dunque conferita la delega al Governo per la defini-

zione di una nuova struttura ordinativa della Guardia di Finanza,<sup>(24)</sup> grazie alla quale l'organizzazione del Corpo fu articolata in tre aree funzionali: operativa, addestrativa e di supporto. Nel nuovo modello organizzativo, il comparto aeronavale del Corpo è stato nettamente distinto nelle due componenti costiera e d'altura: la prima organizzata a livello territoriale, con l'istituzione presso i Comandi Regionali dei Reparti aeronavali, nell'ambito dei quali sono inserite le Stazioni navali e le Sezioni aeree; la seconda con l'istituzione del Comando Aeronavale Centrale, dal quale dipendono il Gruppo di esplorazione marittima con sede a Pratica di mare, e i quattro Gruppi aeronavali, ubicati alla Spezia, Cagliari, Messina e Taranto.

---

(24) L'articolo 27, commi 3 e 4, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, definì, anche se in modo molto generico, i principi e i criteri direttivi della delega, attuata con il regolamento approvato con D.P.R. 29 gennaio 1999, n. 34. La riforma fu completata con la rimodulazione dei compiti istituzionali, attuata con il decreto legislativo 26 marzo 2001, n. 68, emanato in forza della legge 31 marzo 2000, n. 78, che delegava il governo a provvedere al coordinamento delle sfere di competenza delle forze di polizia.

---

# STORIA DEI RAPPORTI FRA LA POLIZIA DI STATO E LA MARINA MILITARE

---

RAFFAELE CAMPOSANO

## Origini ed evoluzione della Polizia di mare

Il problema della sorveglianza di polizia dei confini marittimi e delle attività in ambito rivierasco fu particolarmente avvertita nel nostro Paese verso la metà del sec. XVIII.

Prima di allora, la protezione delle popolazioni e il controllo del traffico costiero costituivano lo specifico campo d'azione della Marina da Guerra.

Tre le attribuzioni originarie del Ministero dell'Interno (R.D. 21 dicembre 1850 n. 1122) figura unicamente la *polizia della navigazione fluviale*.

Con la Circolare del 10 settembre 1864 la Direzione Generale della P.S. istituì le Guardie di P.S. assegnate al servizio delle lance nei principali porti del Regno. In un passo della stessa, dove peraltro viene usata l'accezione "Guardia marittima", si riporta: "La forma degli oggetti che non siano come le altre Guardie di P.S., sarà uguale a quello [sic] dell'uniforme prescritto per le guardie doganali di mare" (ndr. GdF).

Per effetto del Decreto ministeriale del 5 gennaio 1865, uno specifico *Servizio marittimo di pubblica sicurezza* fu istituito nell'ambito Direzione Generale della P.S. e affidato alla Sez. IV della IV Divisione.

Poco dopo vennero emanati importanti provvedimenti riguardanti la pianta organica e gli stipendi sia del personale del Corpo delle Guardie di P.S. sia degli ufficiali della P.S.



Guardia di mare in tenuta ordinaria.  
1868.

Nei capoluoghi rivieraschi, in particolare, il servizio marittimo fu affidato alla IV Sezione della Questura, composta da un Ispettore, due Delegati di 1<sup>a</sup> classe e coadiuvata da una squadra di Guardie di P.S.

Nel Regolamento del 1865 il figurino della Guardia è indicato “Guardia di mare”, mentre il Regolamento 1888 (ai Prefetti delle provincie di mare) indica Guardie addette al servizio mare.

### *Funzioni*

Le Guardie di mare, così come previsto dal nuovo Regolamento di servizio per le Guardie di P.S. a piedi e a cavallo (R. D. n. 1552 dell'11 agosto 1883), avevano compiti specifici:

- essere pronti all'arrivo e alla partenza di vapori postali e di ogni altro mezzo che trasportava merci e passeggeri;
- provvedere alla sicurezza e alla libera circolazione dei medesimi;
- vigilare e fornire alle persone le informazioni che richiedevano;
- sorvegliare i passeggeri sospetti e segnalare il loro ingresso in città all'Ufficio di P.S.;
- controllare gli ambulanti.

L'obiettivo principale delle attività delle Guardie di mare era quello di garantire la tranquillità e la sicurezza, non solo nelle stazioni marittime, ma anche all'esterno, sempre nei limiti delle loro funzioni.

**Brigadiere di mare in tenuta ordinaria.  
1888.**

### *Attività*

Il Delegato di porto ogni mattina, non più tardi delle nove, doveva far pervenire al Delegato Capo il rapporto su quanto era successo nelle ventiquattro ore precedenti sul passaggio, arrivo o partenza di persone o di truppe sospette e di prelati e sacerdoti.

Egli doveva riferire anche dell'arrivo e della partenza di navi da guerra e mercantili e dello stato di salute del loro equipaggio.

L'orario di servizio giornaliero del personale della P.S. era fissato dalle 8 alle 17, con un'ora di intervallo, dalle 11 alle 12, durante la quale un dipendente per turno doveva presenziare nell'ufficio.

Nelle ore non comprese nel servizio si organizzavano turni di guardia, durante i quali una Guardia, per ogni turno, era di piantone nell'Ufficio di P.S. del porto.

Il turno delle pattuglie di mare era di quattro ore continue e otto di riposo per tutto l'arco delle 24h.

La pattuglia di mare sulla lancia di P.S. doveva essere presente all'arrivo delle navi, poiché era avvisata in tempo utile per essere sul posto.

In base al nuovo Regolamento del Corpo delle Guardie di P.S. (approvato col R.D. del 27 ottobre 1880 n. 5705) le Guardie di mare furono assegnate agli Uffici di P.S. istituiti nelle città marittime, dopo essere state selezionate accuratamente tra le guardie già in servizio sulla base dei requisiti e le attitudini che si reputavano indispensabili per svolgere questa delicata attività.

Al servizio nelle stazioni marittime, di minore importanza, provvedeva il





Guardia di mare. Corpo delle Guardie di Città. Inizi 1900.

personale dei Carabinieri Reali, di concerto col Prefetto ed il Comando dell'Arma, a meno che speciali esigenze non avessero richiesto la presenza delle Guardie di P.S.

La riforma e l'unificazione dei Corpi Armati di Polizia, voluta nel 1922 dal presidente del Consiglio dei Ministri cavalier Benito Mussolini, portò alla creazione della MVSN, alla soppressione del Corpo della Regia Guardia di P.S. e al passaggio di quasi tutti i suoi servizi all'Arma dei Carabinieri, nel cui ambito venne istituito il ruolo dei Carabinieri specializzati.

Due anni dopo, per il continuo sviluppo dei servizi di navigazione marittima che necessitavano di una particolare tutela sotto il profilo della sicurezza pubblica, fu istituita una speciale "Centuria" della MVSN per i servizi di Polizia nel Porto di Napoli. (r.d.l. 18 ottobre 1925 n. 1846).

Con l'entrata in vigore del Regolamento per il Corpo degli Agenti di P.S. e la sua organizzazione furono previsti gli "Agenti di P.S. di mare", da adibirsi agli Uffici di P.S. marittimi, la cui istituzione fu prevista con lo stesso provvedimento (r.d. 17 gennaio 1926 n. 596)

I loro compiti consistevano nel disimpegnare il servizio di visita dei piroscafi in arrivo e in partenza; nell'ispezione con pattuglie di vigilanza, sia di giorno che di notte, le banchine e gli specchi d'acqua dei porti.

Gli Agenti di P.S. di mare e gli uffici di P.S. marittimi, costituiranno le basi che portarono alla formazione della specialità della "Polizia di Frontiera Marittima".

Nel 1927, col riordinamento del personale dell'amministrazione della P.S. e dei servizi di polizia (Regio Decreto-Legge del 9 gennaio 1927 n. 33), fu istituito, alle dirette dipendenze della Direzione Generale della P.S. del M.I., uno speciale "Servizio per la Polizia di terra e di mare".

Nel 1930, la modifica del Regolamento per il Corpo degli Agenti di P.S. portò, peraltro, all'istituzione, presso gli Uffici di P.S. marittimi, delle "stazioni di Agenti di mare" con personale istruito appositamente per i servizi nautici di polizia presso la Scuola di Pola.

Nel 1945, i compiti della Milizia speciali (r.d. 6 dicembre 1954 n. 16), tra cui quella portuaria, passarono nuovamente agli organi di polizia.

Particolari esigenze di ordine e sicurezza pubblica, cui si univano le accresciute problematiche dettate dal continuo aumento del movimento internazionale delle persone e delle merci alle frontiere, portarono nel 1946 alla riorganizzazione dei servizi di polizia di frontiera terrestre, marittima e aerea (d.m. 28 gennaio 1946), avendo a cura lo snellimento delle operazioni di frontiera determinato dalla progressiva normalizzazione delle relazioni con la maggior parte degli Stati confinanti e dall'incipiente ripresa economica.

In pieno *boom economico* la Polizia di Frontiera marittima effettuò 44 812 controlli a bordo dei piroscafi, per un totale di 757 306 viaggiatori controllati, accertando 7058 reati.

### *Uniformi*

Uno dei primi documenti relativi al vestiario delle Guardie di S.P. (Sicurezza Pubblica) al servizio delle lance nei porti risale al 1864 (Circolare del M.I. n. 10333 del 10 settembre 1864).

In esso si evidenzia che, pur appartenendo organicamente e disciplinarmente al Corpo delle Guardie di P.S., il personale atto a svolgere il servizio marittimo dovesse disporre di un'uniforme speciale anche se con giaccone,<sup>(1)</sup> pantaloni e berretto uguali alle altre Guardie.

Il predetto vestiario, si precisa nella menzionata *Circolare*, era interamente a carico delle Guardie, e il pagamento doveva essere anticipato dalla cassa d'amministrazione, previo addebito dell'importo sui *libretti di deconto* individuali.

---

(1) Il giaccone era un soprabito ampio con cappuccio (ndr).



Guardia specialità "Frontiera marittima" in uniforme invernale da navigazione. 1965.

In caso di trasferimento ad altra specialità, la Guardia doveva depositare al magazzino la divisa speciale di mare e il corrispettivo del valore del vestiario gli veniva accreditato sul libretto di deconto.

La descrizione delle speciali uniformi e dell'armamento delle Guardie Marittime è riportata nel Regolamento organico del Corpo delle Guardie di P.S. (approvato col R.D. del 21 novembre 1865 n. 2652).

Altre norme riguardanti l'armamento e il vestiario dei graduati e delle guardie di P.S. a piedi sono inserite nel Regolamento del

personale di P.S. del 1880 (R.D. del 22 ottobre 1880 n. 5705).

## Giovanni Gasti e la Regia Marina

Nato il 30 gennaio 1869 a Castellazzo Bormida, comune non distante da Alessandria, Giovanni Gasti apparteneva alla generazione post risorgimentale e non poteva dunque vantare meriti patriottici, come molti di quelli che senza selezione erano stati assunti nella pubblica amministrazione. Possedeva, però, un titolo di studio universitario.

Per capire le ragioni della scelta di Gasti di entrare in polizia, possiamo riferirci all'ambiente ma anche a una personale disposizione: «I poliziotti nascono tali come i poeti», è stato scritto.

Entrato in ruolo nel 1893, cinque anni dopo Gasti era vice commissario a Roma. Dopo altri otto anni arrivò la promozione a commissario.

La sua grande chance fu la Polizia Scientifica.

## Giovanni Gasti.

In Italia, Giovanni Gasti si appassionò ai nuovi metodi di ricerca investigativa, tanto da divenire assai presto una vera autorità nel settore.

Elaborò, e da lui prese il nome, una classifica delle impronte digitali – identificazione decadatiloscopica – adottata anche dalle Polizie estere, compresa quella di Chicago.

Giovanni Gasti venne nominato nel 1912 direttore del Servizio identificazione della Scuola di Polizia Scientifica, diretta dal prof. Salvatore Ottolenghi, quale meritato riconoscimento per chi aveva saputo cogliere, meglio di altri, l'importanza dei nuovi mezzi scientifici.

Decisivo è il suo contributo per la riorganizzazione dei servizi delle ricerche e del servizio relativo allo schedario dei forestieri e per l'impianto del *Bollettino delle Ricerche*.

Intenso e proficuo è il rapporto di collaborazione avviato in quegli anni da Gasti coi servizi di intelligence della Marina.

A riprova di ciò vi è un *Elogio* del Ministero della Marina per l'iniziativa e l'intelligenza con le quali il Commissario di P.S. Dr. Giovanni Gasti aveva assolto una missione a Zurigo, affidatagli dal citato Ministero nel 1912, grazie alla quale era stato possibile identificare una spia militare.

Data 4 luglio 1913 un successivo *Encomio* concessogli dalla Direzione Generale della P.S. per l'opera prestata nell'interesse sempre del Ministero della Marina.

Nel 1915 arrivò per Gasti la promozione a vice questore, e anche la Grande Guerra, che gli offrì un'altra straordinaria opportunità.

Dal 1° settembre 1916, dopo un segreto periodo di preparazione, cominciò ad operare una struttura civile di controspionaggio, alle dirette



dipendenze del Direttore Generale della P.S. Giacomo Vigliani.

Nell'ottobre 1917 un decreto ufficializzò l'esistenza dell'Ufficio Centrale di Investigazione, la cui direzione venne affidata al funzionario nativo di Castellazzo Bormida.

L'U.C.I. nacque in un momento di gravissima emergenza e di insuccessi clamorosi del controspionaggio, in primis i disastri della corazzata ammiraglia *Benedetto Brin* (27 settembre 1915) e della *Leonardo da Vinci* (2 agosto 1916).

La sua struttura, snella ma solida, era articolata in quattro sezioni, che si occupavano di anagrafe e vigilanza sugli stranieri, informazioni politiche, repressione dello spionaggio commesso da civili, indagini su reati previsti dalla legislazione eccezionale di guerra.

Essenziale era poi la «revisione postale, telegrafica e telefonica».

L'ufficio si avvaleva di un'estesa rete di fiduciari in Italia ed all'estero, a cominciare dalla neutrale Svizzera.

Si comprende bene quali possibilità ma anche quali rischi attendessero Gasti in qualità di direttore di un servizio segreto.

Il ministro Orlando gli diede, di fatto, carta bianca.

I primi fascicoli di cui Gasti dovette occuparsi riguardano inchieste scottanti: l'affondamento della *Leonardo da Vinci*, l'intrigo Gerlach-Stockhammern, il complotto dei servizi segreti tedeschi per acquistare giornali italiani.

Gasti si dedicò allo spionaggio con lo stesso metodo impiegato nelle indagini scientifiche: non trascurare nessun dettaglio, sviluppare ogni pista.

La principale risorsa furono i pedinamenti fatti da uomini ben addestrati ad annotare nei brogliacci anche circostanze apparentemente insignificanti.

I suoi agenti scoprirono che un alto prelato, Rodolfo Gerlach, appartenente all'entourage del Papa Benedetto XV, svolgeva attività spionistica avvalendosi di una fitta rete di complici.

Gerlach venne processato e condannato all'ergastolo ma in contumacia nel 1917.

Altre investigazioni di cui il Capo dell'UCI si occupò personalmente riguardarono un grosso movimento di denaro tra Germania, Svizzera e Vaticano.

Il sospetto era che si volesse alimentare in Italia una campagna disfattista.

Qualcosa di più concreto fu scoperto sull'ex deputato Filippo Cavallini e il faccendiere francese Bolo Pascià: il primo aveva tenuto contatti con

agenti tedeschi allo scopo di fondare un quotidiano, il secondo aveva cercato di vendere al governo italiano carbone e bovini americani servendosi delle referenze del senatore Annaratone, prefetto a riposo.

Nei mesi del processo contro Cavallini e complici Gasti diede frequenti prove della sua predilezione, intima prima ancora che professionale, per un maggiore rispetto reciproco e delle leggi.

La sua azione per segnalare che il processo rischiava di arenarsi sulle secche più pretestuose fu incessante così come il suo aiuto all'istruttoria, essendo preposto allo speciale Ufficio di Polizia giudiziaria istituito presso l'Avvocatura Generale Militare per la repressione dei reati di tradimento, spionaggio e simili del Tribunale Supremo di Guerra e Marina.

Molto frequenti furono i rapporti informativi inviati alla Presidenza del Consiglio; l'acutezza dei suoi giudizi e delle sue anticipazioni, si rivelò quasi sempre indiscutibile e sorprendente.

Un vivo apprezzamento "per lo zelo, l'oculatezza, l'attività operosa e feconda" evidenziate dall'U.C.I. nelle indagini condotte nel caso Valente-Gerlach venne rivolto al ministro dell'Interno dall'Ufficio dell'Avvocato Generale Militare del Tribunale Supremo di Guerra e Marina il 3 luglio 1917, cui fa seguito una nota di encomio del Presidente del Tribunale Militare Territoriale di Roma diretto alla Direzione Generale della P.S., in cui si loda l'opera altamente meritoria del vice questore Gasti "per il contributo preziosissimo offerto alla causa della Giustizia e al servizio del Paese" nel predetto processo.

In un passaggio di quest'ultima nota, datata 14 luglio dello stesso anno, peraltro si rimarca l'abilità del Capo dell'U.C.I. "nella concezione ed attuazione di speciali servizi di controspionaggio i cui rimarchevoli risultati hanno rivelato altresì le sapienti cautele di cui il Gasti sa circondarsi per garantire la sicurezza ed il segreto delle operazioni". Preso atto di questa segnalazione, la Direzione Generale della P.S. concesse al dott. Gasti una gratificazione di 500 Lire.

Il 15 dicembre 1917 l'Ufficio del capo di stato maggiore della Marina chiese alla Direzione Generale della P.S. il N.O. per concessione a Giovanni Gasti della "Commenda dell'Ordine della Corona d'Italia" quale prova tangibile di estimazione e gratitudine nei suoi confronti per gli importantissimi servizi resi alla Regia Marina, in qualità di responsabile dell'U.C.I. Detta onorificenza gli verrà poi concessa il 30 dicembre seguente.

Quando dopo la guerra si scateneranno le violenze fasciste, Gasti divenne, come questore di Milano, un inflessibile avversario delle squadracce. Firmerà il primo rapporto sul profilo sovversivo di Mussolini. Il suo

contrasto col fascismo apparentemente cessò con la nomina di Mussolini a capo del Governo.

Accetterà la nomina a prefetto, ma la diffidenza del regime gli rese la vita difficile: in due anni gli fecero cambiare quattro volte sede. Nel 1926, a 52 anni fu messo a disposizione e un anno dopo in quiescenza. L'anno della morte è il 1939.

## Maurizio Giglio e il Gruppo "Travertino"

In seguito all'Armistizio dell'8 settembre 1943 molti soldati di varie armi, dispersi e sbandati, si trovarono nei pressi della chiesetta di S. Giuseppe all'Arco di Travertino, assistiti e protetti dagli abitanti del luogo.

Tra di essi vi erano molti meridionali e alcuni prigionieri indiani, cui si unirono, dopo qualche settimana, un numero di renitenti e ricercati e molti Carabinieri, che trovarono alloggio in special modo nell'Ospedale "Ramazzini".

All'interno del predetto luogo di culto, dove avevano già trovato alloggio alcuni soldati, fu costituito, a fine settembre, un *Comitato locale di Azione patriottica*, presieduto dal monsignor Desiderio Nobels e composto da antifascisti di varia estrazione politica e dal sottotenente di vascello Giovanni Fantin.

Al Comitato fece seguito un vero e proprio gruppo di azione apartitico, a disposizione del "Centro" CLN romano, con precise finalità: *mantenimento e addestramento degli sbandati; studio d'un piano di atterraggio per paracadutisti; apprestamento di nascondigli, ispezione dei campi di aviazione di Centocelle e Ciampino; sabotaggi, ricerca di armi e manutenzione delle medesime; servizio d'informazione per la V Armata.*

Il gruppo, la cui direzione militare fu affidata al sottotenente di vascello Fantin (*alias* "Pina"), eseguì per conto del "Centro" varie operazioni di sabotaggio, posa di chiodi sulle strade, rimozione di mine tedesche sotto i ponti, rastrellamento di armi e munizioni.

Nei primi di dicembre del 1943, a seguito degli accordi intercorsi con l'ammiraglio Parona, il comandante Comel di Socebran e il capitano Mastrolilli, organizzatori delle *bande Marinai*, affidarono all'STV Fantin l'incarico di organizzare militarmente all'Arco di Travertino il gruppo di marinai ivi residente con altri elementi della Regia Marina. All'interno della "banda di Travertino" operava il Gruppo B (OSS, g2) alle dirette dipendenze della V Armata. Per mesi detta formazione fu in grado di fornire notizie di carat-



Foto Gruppo "Travertino" dopo la liberazione della capitale. (Archivio Museo Storico Liberazione, a Roma)



Tenente ausiliario di Polizia Maurizio Giglio.

tere militare della Zona di Roma e dintorni nonché documenti falsificati (documenti d'identità e di lavoro Todt) per i suoi aderenti e per gli altri partigiani.

L'Agente dell'OSS in contatto con monsignor Nobels fu l'ufficiale Paolo Poletti, che agiva su disposizioni di Clemente Menicanti, nome in codice "Coniglio". Il centro di raccolta e di ripartizione dei compiti personali fu stabilito nell'ufficio di monsignor Nobels, dove Poletti si recava regolarmente a raccogliere notizie da inoltrare superiormente.

Dopo la partenza di quest'ultimo per la base OSS di Caserta, le informazioni furono raccolte da Fantin e inoltrate tramite il tenente ausiliario del Corpo Agenti di P.S. Maurizio Giglio, il "Cervo", che divenne ben pre-

sto un fidato referente di Nobels e di Fantin.

Maurizio Giglio, già pluridecorato tenente di complemento di fanteria, mobilitato sul fronte greco-albanese, si era battuto contro i tedeschi a Porta San Paolo prima di attraversare le linee nemiche e mettersi a disposizione del Comando militare italiano del Sud Italia, che acconsentì alla sua collaborazione con l'OSS statunitense.

Munito di apparecchiature ricetrasmittenti fu rimandato a Roma e, grazie all'intervento del genitore Armando, alto funzionario della P.S., riuscì ad arruolarsi come ufficiale ausiliario di Polizia nello Squadrone a cavallo di Polizia (cd. Metropolitan) con sede a Roma in Villatevere.

Grazie a questo incarico Giglio riuscì a portare a termine importanti e rischiose missioni, avvalendosi soprattutto della collaborazione dell'OSS, g2 della formazione del Travertino.

Si deve, infatti, al nucleo S.I. organizzato da Nobels e da Fantin la collocazione in luoghi sicuri dell'apparato ricetrasmittente "Vittoria", affidato a Giglio, la protezione dell'operatore radio che vi era addetto e la raccolta giornaliera di notizie di carattere militare affluenti da diversissime fonti che venivano puntualmente riscontrate a seguito di sopralluoghi che avevano anche lo scopo di verificare gli effetti dei bombardamenti alleati sugli obiettivi tedeschi.

Dopo lo sbarco di Anzio il nucleo S.I. si fece carico anche di un servizio diurno e notturno continuativo per il controllo del traffico militare tedesco sulle principali arterie consolari.

All'inizio di marzo del 1944 il gruppo si sciolse per l'arresto di molti suoi esponenti da parte delle SS.

Anche il tenente ausiliario di Polizia Giglio, a seguito di delazione, fu catturato dalla squadra speciale di Pietro Koch, che agiva su ordine del questore Caruso e, pur sottoposto a feroci interrogatori e torture nella pensione *Oltremare* di Via Principe Amedeo, non rivelò nulla sull'organizzazione clandestina con cui era in collegamento.

Il 24 marzo del 1944 Giglio fu trucidato alle Fosse Ardeatine con altri 334 martiri.

Alle Cave Ardeatine unitamente all'eroico tenente ausiliario di Polizia perirono altri undici suoi collaboratori dell'OSS, tra cui: il sottotenente di artiglieria Ivanoe Amoretti, l'autista Paolo Angelici e gli artigiani Renato Cantalamessa, Mario Passerella e Orazio Corsi, tutti appartenenti al Gruppo S.I. della formazione partigiana "Travertino".

## **Brigadiere della P.S. Bontempelli Edmondo, un eroe condiviso**

Nacque a Campo sull'Elba (Livorno) il 28 ottobre 1890.

Prima di prestare il servizio di leva nella Regia Marina come sottoufficiale, svolse l'attività di meccanico di motoscafi.

Pluridecorato della prima guerra mondiale, pilota di M.A.S. distintosi in numerose incursioni contro navigli nemici, entrò nel Corpo degli Agenti di P.S. quale agente tecnico di mare nel 1932, proveniente dai Carabinieri Reali.

Dal suo ingresso in Polizia la sua sede di servizio rimase sempre Livorno.

Nel dicembre 1935 fu nominato vice brigadiere della P.S. per merito straordinario e nel 1942 fu promosso brigadiere per anzianità.

Un anno dopo, il 9 novembre 1943, perirà tragicamente in circostanze che ne lumeggiano il coraggio e l'altruismo portati fino alle estreme conseguenze. A fare da scenario alla sua tragica fine furono i turbolenti scontri giornalieri, tra milizie repubblicane e le Forze dell'Ordine, che caratterizzavano il periodo seguente all'8 settembre 1943 a Livorno.

Questa è la cronaca dei fatti: nel pomeriggio del 9 novembre 1943 il brigadiere della P.S. Bontempelli si era posto in fila allo spaccio di tabacchi, munito di tessera annonaria, per acquistare le sigarette. Un miliziano in camicia nera, col moschetto a tracolla, non rispettando la fila cercava di entrare col disappunto degli astanti. Uno di essi, apostrofandolo in malo modo, si vide puntare contro il moschetto, dal quale provvidenzialmente non partì il colpo per il malfunzionamento del meccanismo di sparo.

Il brigadiere Bontempelli, intuiva la gravità della situazione, decise di intervenire e, senza qualificarsi, disarmò il milite, impossessandosi del caricatore dall'arma.

A placare gli animi ci pensò un carabiniere di passaggio, che invitò i due altercanti all'interno dello spaccio per identificarli e comprendere le ragioni del diverbio. Una volta qualificatosi, Bontempelli si accordò col carabiniere per procedere alla stesura degli atti di polizia giudiziaria presso il più vicino posto di Polizia.

Usciti dallo spaccio, mentre il carabiniere prendeva la bicicletta, il miliziano repubblicano, tale Sirio Lami, in preda ad evidente stato di eccitazione, ricaricò il moschetto ed esplose un colpo all'indirizzo di Bontempelli che, ferito gravemente, morirà dissanguato, poco dopo, senza che nessuno dei presenti potesse soccorrerlo, giacché minacciati con la stessa arma omicida.

Risulta che per detto delitto Lami sia stato processato e condannato dal Tribunale Militare della Spezia il 20 febbraio 1950.

Peraltro, lo stesso aveva già subito la condanna a tredici anni di carcere per essere stato uno dei componenti del plotone di esecuzione che fucilò il noto antifascista Oberdan Chiesa, arrestato per rappresaglia a seguito di un'azione partigiana avvenuta il 29 gennaio 1944.

Il brigadiere Bontempelli lasciò la moglie e tre figli, stabilirsi all'Isola d'Elba per sfuggire ai terribili bombardamenti che martoriavano Livorno.

Per la Regia Marina fu un vero eroe.

A riprova di ciò ci sono le seguenti decorazioni:

- Medaglia Commemorativa della Campagna italo turca 1911-1912 (21 novembre 1912);

- Croce al Merito per la Campagna di Guerra italo austriaca 1915-1916-1917-1918;

- Medaglia di Bronzo al Valore Militare "per aver preso parte a tre attacchi nei quali furono affondate quattro navi nemiche, dimostrando sempre molto sangue freddo e grande coraggio" (Decreto Reale 20 novembre 1916);

- Encomio "per l'operazione compiuta da due motoscafi contro trasporti nemici alla fonda in una rada nemica" (30 luglio 1917);

- Croce al Merito di Guerra (R.D. n. 205 del 19 gennaio 1918);

- Medaglia di Bronzo al Valore Militare "perché durante lo svolgersi di una azione di siluramento contro convoglio nemico scortato da siluranti, disimpegnava con fermezza le proprie attribuzioni, malgrado l'intenso fuoco avversario dando bella prova di coraggio e di serenità" (Durazzo 12-13 maggio 1918) - (D. Luogotenenziale 16 febbraio 1919);

- Croce di Guerra al Valore Militare con la seguente motivazione: "Comandante di MAS eseguiva con abilità e precisione la manovra indicatagli da chi dirigeva l'operazione. Si avvicinava inosservato ad un difeso ancoraggio nemico e riusciva a mettersi in posizione vantaggiosa per eseguire il lancio di due siluri contro un grosso piroscampo ancorato al riparo di costruzioni retali. Illuminato da proiettori, fatto segno a vivo fuoco dalle artiglierie della difesa rientrava alla base dopo aver portato a termine la missione" (R.D. 18 giugno 1925)

## Maresciallo di P.S. Benedetto Beltramin e la "Beffa di Buccari"

Il suo nome è legato alla leggendaria "Beffa di Buccari".

**Maresciallo di P.S. di prima classe Benedetto Beltramin.**

Nella notte fra il 10 e l'11 febbraio 1918 tre M.A.S. – uno dei quali al comando del capitano di corvetta Luigi Rizzo e sul quale Beltramin era imbarcato come sottocchiere – dopo un lungo percorso in munitissime e insidiose acque nemiche, penetrarono nella profonda Baia di Buccari, a sud di Fiume, e lanciarono i loro siluri contro piroscafi alla fonda, purtroppo senza esito.



Nelle acque fu lanciato un messaggio scritto da Gabriele D'Annunzio, che partecipò all'impresa, un messaggio di scherno per gli austriaci, che non osarono uscire dai rifugi in mare aperto.

Da questo messaggio il nome di “Beffa di Buccari”, con cui l'impresa è passata alla storia.

Il Beltramin per la sua partecipazione all'impresa fu decorato con Medaglia di Bronzo al Valore Militare.

Nel dopoguerra, si arruolò nel Corpo delle Guardie di P.S.

Dal 1° dicembre 1932 al 7 aprile 1955 fu “motoscafista” presso il presidio di Polizia di Venezia.

Il maresciallo di 1ª classe Benedetto Beltramin è deceduto quando era già in congedo, il 26 ottobre del 1973.

Era nato a Donada Rovigo il 24 agosto 1892.

