
LA GUERRA NAVALE DEI “QUINDICI GIORNI”

Le operazioni navali dell'Italia e della Francia del giugno 1940
e il bombardamento di Genova e Vado

GIULIANO COLLIVA

Il breve periodo bellico tra il 10 e il 25 giugno 1940, cioè dall'entrata in guerra dell'Italia alla rapidissima e impreveduta resa della Francia e al fortunoso ritiro del British Expeditionary Force a Dunkerque, è rimasto un po' nelle pieghe dell'interesse degli storici, sia perché durato pochissimi giorni sia per la mancanza di episodi spettacolari. Tuttavia la ricostruzione delle operazioni, o meglio dei movimenti delle forze navali delle flotte italiana, francese e inglese, fornisce preziose indicazioni sugli avvenimenti degli anni seguenti.

La situazione al 10 giugno 1940

Al momento della dichiarazione di guerra la situazione delle forze navali italiane era veramente difficile. Nonostante negli ultimi tre anni gli stati maggiori avessero elaborato differenti piani strategici che prevedevano numerosi scenari differenti, non fu possibile predisporre un vero e proprio piano di guerra perché il capo del governo, sino all'ultimo momento, non fornì ai vertici militari indicazioni di carattere politico, cioè non precisò mai quali sarebbero state le forze del nemico (anche se non vi erano molti dubbi su chi sarebbe stato il nostro alleato) o dei nemici, e soprattutto “quando” l'Italia sarebbe entrata in guerra.

Così alla fine il Paese iniziò il conflitto secondo un documento scritto da Mussolini stesso il 31 marzo 1940, che altro non era che il P.R. 12 (Piano di Radunata 12) messo a punto dagli stati maggiori, e che gli era stato fornito già da tempo dal capo di stato maggiore generale Pietro Badoglio. In realtà il P.R. 12 era un documento piuttosto limitato, perché si trattava di un dispositivo che si occupava soltanto dello schieramento delle Forze Armate basato su presupposti molto diversi da quelli in atto il 10 giugno 1940.⁽¹⁾

Comunque il documento, che fu reso noto ai vertici militari il 6 aprile, prevedeva un atteggiamento difensivo sui fronti terrestre e aereo, mentre sul mare stabiliva "offensiva su tutta la linea nel Mediterraneo e fuori". Oltre a essere piuttosto vaga, la direttiva assegnava alla Marina un compito piuttosto ambizioso e troppo impegnativo per la flotta italiana, al momento ancora incompleta, che non si trovava in condizioni di affrontare la squadra francese e quella britannica, anche separatamente in scacchieri diversi. Otto giorni dopo il capo di stato maggiore, ammiraglio Domenico Cavagnari, inviò a Mussolini una memoria nella quale chiese che fossero precisati gli obiettivi assegnati alla Marina e faceva presente l'inferiorità dei mezzi della flotta italiana, "aggravata dalla situazione geografica a noi avversa". Cavagnari quindi osservò che "... non sembra giustificata l'entrata in guerra di nostra iniziativa, con la prospettiva di doverci mantenere sulla difensiva anche sul mare".⁽²⁾

Dopo un paio di riunioni dei massimi vertici militari, il 29 maggio 1940 Supermarina, il comando supremo operativo della Marina, organo creato allo scoppio della guerra, emanò la Di. N. A. Zero (Direttive Navali-Aeree Zero), direttiva che indicava la linea per le operazioni navali. Il documento stabiliva che nei due bacini del Mediterraneo, orientale e occidentale, bisognava assumere un atteggiamento difensivo e in quello centrale invece offensivo e controffensivo per evitare che le due flotte avversarie si potessero riunire. A questo

(1) Vedi ad esempio il giudizio di M. Montanari, *L'Esercito italiano alla vigilia della 2ª guerra mondiale*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1993, p. 157. Insieme al P.R. 9 "non erano 'piani di guerra' ma 'piani di schieramento' delle forze esclusivamente in funzione di difesa delle frontiere terrestri e marittime. Erano stati compilati in base al presupposto che l'Italia dovesse sostenere *da sola* la lotta o contro la Germania o contro la Francia, ed eventualmente contro Francia e Jugoslavia alleate." E. Faldella, *L'Italia nella seconda guerra mondiale*, Rocca San Casciano, Cappelli, 1959, p. 136.

(2) Il testo della memoria di Cavagnari in M. Montanari, *op. cit.*, p. 475 sg.

scopo erano previste operazioni insidiose con sommergibili e naviglio leggero.⁽³⁾

Come è noto né Mussolini né Badoglio avevano intenzione di condurre una guerra “vera”, in primo luogo perché l'intervento italiano aveva un carattere prevalentemente politico, e soprattutto pensavano a una guerra breve che si sarebbe conclusa con un accordo di pace. Mussolini soprattutto non intendeva irritare troppo la Francia in quanto, nelle future trattative di pace, voleva trovarsi di fronte a un paese più malleabile. Di conseguenza ordinò di tenere un contegno assolutamente difensivo verso i francesi. In caso di incontro con forze navali le nostre unità dovevano osservare il comportamento avversario e non attaccare per primi. Anche il presidente del consiglio francese, Paul Reynaud, preferì temporeggiare, sia perché non voleva inasprire ulteriormente i rapporti con l'Italia sia perché temeva rappresaglie italiane sulle coste della Provenza, e ordinò di rimandare le operazioni programmate dall'Armée de l'Air e dalla Marine Nationale.

Ma dopo che una formazione di aerei britannici partita dall'Inghilterra nella notte fra l'11 e il 12 giugno bombardò Torino e Genova, provocando nella prima 15 morti e 38 feriti, e dopo che il 12 un gruppo di S. 79 per ritorsione colpì il porto di Biserta e altre località della Tunisia, i belligeranti mutarono completamente il loro atteggiamento. I giorni che seguirono videro in azione principalmente le due aviazioni con attacchi, in genere non massicci, su porti e aeroporti militari. L'aviazione francese fu la meno attiva, soprattutto a causa del disastroso andamento della guerra contro la Germania.

Mussolini tuttavia continuò ad aspettare l'andamento della guerra, ma l'ormai imminente crollo della Francia lo costrinse a cercare di occupare qualche territorio francese per poi poter ottenere compensi territoriali al tavolo della pace. Solo il 20 giugno, quando ormai si sapeva che una delegazione francese stava partendo per iniziare le trattative di armistizio con i tedeschi, Mussolini ordinò di attaccare sul fronte alpino occidentale.⁽⁴⁾ Le operazioni dell'Esercito furono piuttosto infelici e, senza raggiungere risultati apprezzabili, costarono la perdita, fra morti e feriti, di 226 ufficiali e 5800 soldati.

(3) La Di. N. A. Zero in Ufficio Storico della Marina Militare [USMM], *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale* [MIT2GM], vol. XXI, *L'organizzazione della Marina durante il conflitto*, Roma, 1972, p. 353-355.

(4) R. De Felice, *Mussolini l'alleato. L'Italia in guerra 1940-1943*, tomo I, *Dalla guerra breve alla guerra lunga*, Torino, Einaudi, 1990, p. 117 sg., e E. Faldella, *L'Italia nella seconda ...*, cit., p. 176.

Lo schieramento iniziale

Sul fronte marittimo l'inferiorità italiana era più che evidente. La nostra flotta poteva allineare due corazzate (le vecchie ma ultrarimodernate *Giulio Cesare* e *Conte di Cavour*), sette incrociatori pesanti, dodici incrociatori leggeri, 53 cacciatorpediniere, 71 torpediniere e 115 sommergibili.⁽⁵⁾ Le nostre unità erano ripartite in due squadre, dislocate nel modo seguente:

- 1 - La prima squadra a Taranto, con le due navi da battaglia (*Cesare* e *Cavour*), tre incrociatori pesanti (*Zara*, *Gorizia* e *Fiume*), sei incrociatori leggeri e 24 cacciatorpediniere;
- 2 - La seconda squadra era invece suddivisa in tre gruppi distribuiti fra i porti di:
 - a - Napoli, con quattro incrociatori leggeri e quattro cacciatorpediniere;
 - b - Messina, con quattro incrociatori pesanti (*Pola*, comando 2^a Squadra, *Trento*, *Trieste* e *Bolzano*) e otto cacciatorpediniere;
 - c - Palermo, con due incrociatori leggeri e quattro cacciatorpediniere.

La Royal Navy alla fine dell'agosto 1939 disponeva nel Mediterraneo di tre corazzate, una portaerei, tre incrociatori pesanti, tre incrociatori leggeri e 26 cacciatorpediniere. Tutta la squadra si trovava ad Alessandria. Ma nel novembre seguente l'Ammiragliato britannico fu costretto a richiamare gran parte delle unità. A metà del mese le corazzate *Barham* e *Warspite* ritornarono in Gran Bretagna, seguite poco dopo da gran parte dei cacciatorpediniere. La corazzata *Malaya* e la portaerei *Glorious* furono inviate ad Aden per operare contro i corsari tedeschi nell'Oceano Indiano, mentre gli incrociatori pesanti raggiunsero la Home Fleet. Alla fine di dicembre la squadra di Alessandria era ridotta a quattro incrociatori leggeri, cinque cacciatorpediniere e due sommergibili.⁽⁶⁾

(5) Tutti questi dati e i seguenti in USMM-MIT2GM, *L'organizzazione della Marina ...*, cit., p. 338-345; USMM-MIT2GM, vol. IV, *Le operazioni navali in Mediterraneo*, Roma, 1970, p. 72-74, e R. de Belot, *La Marine française pendant la campagne 1939-1940*, Parigi, Plon, 1954, p. 8-11. Non riteniamo esatto considerare anche le due nuove corazzate classe "Littorio" perché il 10 giugno le due unità si trovavano a Taranto, erano state completate ma non avevano terminato il periodo di addestramento e perciò non erano ancora pronte a diventare operative, cosa che avvenne solo a luglio. Comunque nella loro "contabilità", britannici e francesi consideravano che la flotta italiana aveva a disposizione sei navi da battaglia.

(6) I.S.O. Playfair, *The Mediterranean and Middle East*, Londra, H.M.S.O., 1954, vol. I, p. 42 e 47.

Quando nella primavera del 1940 la situazione internazionale peggiorò ulteriormente e tutto lasciava prevedere che l'Italia sarebbe entrata in guerra a fianco della Germania, l'Ammiragliato ritenne necessario rinforzare la Mediterranean Fleet di Alessandria, ma poté farlo solo all'inizio del maggio 1940, dopo la conclusione infelice della campagna di Norvegia. Il 3 maggio arrivarono dall'Atlantico le corazzate *Malaya* e *Royal Sovereign*, seguite, poco prima della fine del mese, dalla *Ramilles* e dalla portaerei *Eagle*. Il 14 maggio furono raggiunte anche dalla corazzata *Warspite*, sulla quale issò la sua insegna l'ammiraglio Cunningham, che ai primi di maggio aveva lasciato Malta per la base egiziana. Tra la fine di maggio e i primi di giugno giunsero alla spicciolata ad Alessandria anche cinque incrociatori leggeri, due incrociatori antiaerei e venti cacciatorpediniere.⁽⁷⁾ Cunningham aveva sotto il suo comando anche le unità francesi presenti ad Alessandria e a Beirut. Inoltre il 13 giugno entrarono nella rada di Gibilterra la corazzata *Resolution* e, il 28 seguente, la portaerei *Ark Royal*, che insieme all'incrociatore da battaglia *Hood* formarono la "Forza H". In questo modo le due porte di accesso al Mediterraneo erano attentamente presidiate dalla Royal Navy, efficacemente affiancata dalla Marine Nationale.

Da parte sua la Francia schierava cinque navi da battaglia (fra cui tre vecchie unità rimodernate), sette incrociatori pesanti, sette incrociatori leggeri, 41 cacciatorpediniere, 16 torpediniere e 42 sommergibili.

Molto complesso il loro schieramento. Le unità francesi erano così disposte:

1 - Force de Raid (Forza d'attacco)

- a - Mers-el-Kébir (Orano): quattro navi da battaglia (le due rimodernate *Provence* e *Bretagne* e le due nuovissime *Strasbourg* e *Dunkerque*), tre incrociatori leggeri e nove cacciatorpediniere;
- b - Algeri: tre incrociatori leggeri, cinque cacciatorpediniere e cinque avvisi;
- c - Tolone: quattro incrociatori pesanti (tra cui l'ottimo *Algerie*), 20 cacciatorpediniere, tre torpediniere, quattro avvisi e 16 sommergibili;
- d - Biserta: tre cacciatorpediniere, tre torpediniere e 17 sommergibili.

(7) I.S.O. Playfair, *The Mediterranean ...*, cit., p. 84. Sulla situazione delle unità vedi M. Simpson, *The Cunningham Papers*, Aldershot, Navy Record Society, 1999, p. 42-44. Gli incrociatori erano *Orion*, *Neptune*, *Sydney*, *Gloucester* e *Liverpool*.

2 - Forza X

a - Alessandria: una corazzata (la rimodernata *Lorraine*), un avviso e un sommergibile.

3 - Divisione Navale del Levante

a - Beirut: tre incrociatori pesanti, un incrociatore leggero e tre cacciatorpediniere, cinque sommergibili.



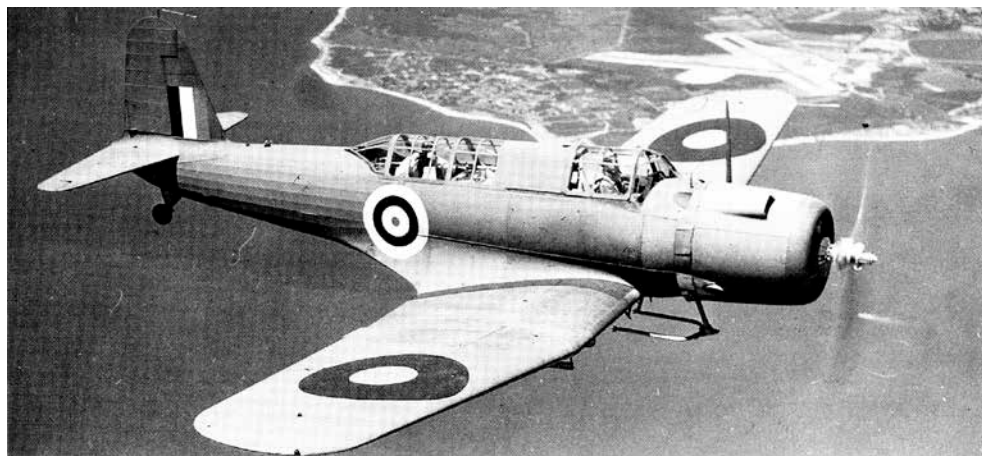
L'incrociatore pesante *Algérie*, la migliore unità francese di questo tipo.

La Marina francese poteva inoltre contare sulla portaerei *Bearn*, che imbarcava 40 aerei. Ricavata dalla trasformazione della nave da battaglia *Normandie*, era entrata in servizio nel 1927, ma a causa della sua modesta velocità fu destinata al trasporto aerei. Nel giugno 1940 si trovava ad Halifax, da dove nei giorni seguenti salpò per la Martinica. Anche la nave trasporto aerei *Commandant Teste* non era in grado di operare con le unità maggiori. Era dotata di quattro catapulte e imbarcava 26 idrovolanti. All'inizio della guerra con l'Italia si trovava a Tolone.

La Marine Nationale aveva nel Mediterraneo anche una parte della sua aviazione navale basata a terra. Questa era composta da 23 squadriglie schierate sulle coste della Provenza, in quelle dell'Algeria e della Tunisia. Il 5 giugno allineava 162 velivoli, 132 dei quali efficienti, suddivisi nelle specialità caccia, bombardamento, aerosilurante, bombardamento a tuffo, sorveglianza e ricognizione.⁽⁸⁾ Si trattava però di aerei non molto moderni ma era già stato appro-

(8) *La Bataille de France*, vol. VI, *L'Aéronavale* (seconda parte), *Icare magazine* n. 61, Inverno-Primavera 1972.

vato insieme a l'Armée de l'Air un vasto programma di potenziamento.⁽⁹⁾ Questo era basato soprattutto sull'acquisto negli Stati Uniti di 2160 apparecchi, che avrebbero dovuto essere consegnati entro l'ottobre 1941. Fra questi c'era anche l'ordine dell'Aéronavale di 40 bombardieri a tuffo Change Vought 156F Vindicator, 12 dei quali nel giugno 1940 erano in servizio nella base di Cuers, nel retroterra di Tolone.⁽¹⁰⁾



Il bombardiere a tuffo di produzione americana Vought SBU2 Vindicator.

Come si vede, le forze navali francesi erano distribuite in tutto il Mediterraneo, e avevano la possibilità di concentrarsi rapidamente, soprattutto nel bacino occidentale, mentre le forze dislocate ad Alessandria e Beirut tutelavano gli interessi francesi nel Medio Oriente. Dal canto loro le forze navali britanniche potevano tranquillamente battersi contro la flotta italiana, anche se dovevano scontare una notevole differenza di velocità delle navi da battaglia e una

(9) "Nel 1939 [tutta l'Aéronavale compresa quella dell'Atlantico e del Canale della Manica] non allineava che 350 apparecchi di una trentina di tipi differenti, di cui un centinaio appena potevano essere considerati come moderni", P. Masson, *La Marine Française et la guerre de 1939-1945*, Parigi, Tallandier, 1991, p. 28. Per un giudizio sull'aviazione navale francese e il conflitto su questa materia tra Marina e Aviazione tra le due guerre mondiali vedi G.P. Auphan & J. Mordal, *La Marine Française dans la Seconde Guerre Mondiale*, Ginevra, Edition Famot, 1978, p. 29 sg. e anche R. de Belot, *op. cit.*, p. 13 sg. e 179 sg.

(10) C. Christienne and P. Lissarague, *French Military Aviation*, Washington, Smithsonian Institution Press, 1986, p. 413 sg.

considerevole inferiorità negli incrociatori pesanti. Questa valutazione naturalmente aveva una certa validità in caso di una battaglia navale "classica", che poi per varie ragioni non si verificò praticamente mai.

Le forze navali italiane erano concentrate nel Mediterraneo centrale, come disposto dalla strategia voluta da Cavagnari, e oggettivamente secondo una concezione più realistica rispetto a quanto voluto da Mussolini. Come abbiamo visto, la Marine Nationale aveva schierato a Tolone una consistente formazione navale con un gran numero di cacciatorpediniere. La ricognizione dell'Aeronautica italiana del primo giorno di guerra confermò, come vedremo in seguito, la presenza delle unità nemiche nel porto francese. Dato che nel litorale italiano, dal confine francese a Napoli, e nemmeno in Sardegna, non si trovavano unità italiane, si dovrebbe ritenere che lo stato maggiore della Marina italiana avrebbe provveduto a dislocare nel Mar Ligure un reparto adeguato a contrastare le navi francesi. Ma nessun cambiamento fu attuato se non quando fu troppo tardi.

Gran parte delle coste occidentali e la Sardegna non erano difese da alcuna unità militare e potevano contare solo sulle difese costiere e sui treni armati nelle zone dove la linea ferroviaria si affacciava sul mare.

Il problema della difesa dell'Italia era stato a lungo studiato e dibattuto sin dall'Unità e soprattutto negli ultimi due decenni dell'Ottocento. Nel gennaio 1862 era stata costituita la "Commissione permanente per la difesa del Regno", che nove anni dopo partorì un "Piano generale della difesa d'Italia". Partendo dalla constatazione che il territorio nazionale era costituito da una zona continentale e da una peninsulare-insulare, il piano riteneva che il pericolo maggiore poteva venire dalle due grandi potenze confinanti, Francia e Austria-Ungheria. L'Italia poteva essere attaccata solo dalle Alpi, e in caso di un'invasione da parte di una di queste due nazioni la battaglia decisiva si sarebbe combattuta nella valle del Po; pertanto la maggiore attenzione doveva essere dedicata all'Esercito. Il territorio marittimo veniva ritenuto meno vulnerabile ed esposto ad attacchi non importanti.

Questa visione *continentale* non incontrò molti consensi e fu seguita da una lunga serie di interventi, con articoli su riviste e pubblicazioni di diverso tipo, di scrittori militari e non che andò avanti fino agli ultimi anni del secolo. Alla fine l'opinione più diffusa era che la difesa dell'Italia si doveva basare su un sistema binario, cioè su un'importante forza navale e contemporaneamente

su un forte Esercito.⁽¹¹⁾ In particolare Domenico Bonamico, in alcuni articoli apparsi sulla *Rivista Marittima* tra il 1878 e 1879 e in altre opere successive, affermava che “ il pericolo maggiore al quale era esposta l'Italia era rappresentato dalla Francia e dall'offesa marittima che essa avrebbe potuto arrecare al territorio nazionale, sia sotto forma di sbarchi anfibi, sia mediante il bombardamento navale delle nostre coste e città marittime”, perciò la Marina “doveva provvedere essenzialmente alla difesa mobile e ad ampio raggio delle coste liguri e peninsulari”.⁽¹²⁾

Nello stesso periodo anche in Francia furono stampati diversi lavori in merito alla strategia navale della repubblica d'oltralpe, che tra l'altro si occupavano anche del confronto con l'Italia. Nel 1882 il *Journal des Sciences Militaires* pubblicò un particolareggiato progetto per l'invasione dell'Italia. Il piano prevedeva un potente attacco sulle Alpi, un contemporaneo sbarco nella zona di Vado, mentre la Marina francese bloccava o metteva fuori combattimento la flotta italiana. L'obiettivo principale delle unità francesi era però quello di bombardare le città costiere italiane.

Molto più interessanti le opere di due ufficiali francesi che, sotto lo pseudonimo di Commandant Z. ed Henri Montéchant, pubblicarono diversi volumi tra cui uno intitolato *Les Guerres navales de demain*, dato alle stampe nel 1891. Il volume analizzava le linee generali sulle quali si sarebbe dovuta basare la strategia navale francese, e soprattutto illustrava, in un apposito capitolo, uno schema molto approfondito e dettagliato sul quale si doveva orientare una possibile guerra contro l'Italia. I due ufficiali francesi partivano dall'osservazione che la difesa marittima della penisola era stata ben realizzata poiché disponeva di una ben attrezzata serie di fortificazioni e di un notevole numero di torpediniere. Dato che l'Italia disponeva anche di una buona flotta, anche se inferiore a quella francese, i due autori concludevano che l'azione più efficace era di attaccare le città e le zone di produzione delle estese coste e di terrorizzare la popolazione civile per indebolirne il morale. In primo luogo bisognava bombardare le città principali come Genova, Livorno, Napoli e Palermo. Dopo un breve scontro con la flotta italiana, che non presentava problema data la su-

(11) Per un panorama delle opinioni e delle pubblicazioni dei diversi autori vedi F. Zampieri, “Navalismo e pensiero marittimo nell'Europa di fine '800. Parte seconda: La grande divulgazione nel pensiero marittimo italiano”, *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, giugno 2004, p. 181-266.

(12) F. Zampieri, *op. cit.*, p. 229, e F. Botti (a cura di), *Domenico Bonamico, Scritti sul potere marittimo*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998, p. 17.

premazia numerica francese, sarebbero state bombardate ancora Livorno e Genova ed eseguite incursioni anfibe su alcuni punti del litorale.⁽¹³⁾

Infine, sin dagli ultimi due decenni dell'Ottocento la Marina francese aveva raccolto, soprattutto grazie all'attività dell'addetto navale a Roma, preziose informazioni sulle ferrovie e sulle città della costa tirrenica. Questo genere di operazioni, che potevano arrivare anche all'esecuzione di un consistente sbarco, avrebbe creato seri problemi al trasferimento di truppe italiane verso il confine francese. Nella primavera del 1895 lo stato maggiore della Marina, in collaborazione con quello dell'Esercito, aveva preparato un rapporto intitolato "Operazioni contro le ferrovie del litorale italiano da Ventimiglia a La Spezia".⁽¹⁴⁾ Queste informazioni e i relativi progetti, come adesso vedremo, non furono dimenticati ma rispolverati prima della dichiarazione di guerra italiana.⁽¹⁵⁾

Nel maggio 1934 il Comando in Capo del Dipartimento Marittimo dell'Alto Tirreno della Spezia compilò uno studio intitolato "Impiego dei mezzi navali ed aerei in caso di guerra", seguendo le precise indicazioni del capo di stato maggiore della Marina, ammiraglio Gino Ducci. Nell'ipotesi di un conflitto Est-Ovest (contro Francia e Jugoslavia contemporaneamente) l'ammiraglio Ducci (o meglio l'Ufficio Piani) indicava che "le previsioni sulle esigenze dell'intero teatro della guerra hanno imposto di limitare l'entità delle forze navali assegnate a codesto Comando in Capo, colle quali si dovrà provvedere al vasto scacchiere dipendente". Il documento proseguiva facendo notare che "nell'Alto Tirreno sono da considerare probabili ... anche offese ai centri industriali di Genova e Savona nonché al sistema Elba-Piombino", dove si trovavano due importanti acciaierie e le miniere di ferro dell'isola toscana.⁽¹⁶⁾

Lo studio elaborato dal Comando del Dipartimento della Spezia notava: "L'esame della situazione geografico-strategica generale ha condotto il nostro Stato Maggiore a ritenere necessario di dislocare ... la maggior parte della no-

(13) Per maggiori dettagli vedi F. Zampieri, *op. cit.*, p. 265-275.

(14) M. Gabriele e G. Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1982, p. 18 sg. Vi è elencato anche il dettaglio delle diverse possibilità operative.

(15) "È probabile che tali azioni non fossero state pensate solo nel 1939 a ridosso dello scoppio del conflitto, ma fossero legate a idee e piani redatti in tempi precedenti", P.P. Ramoino, "La 'minaccia' navale francese negli anni Venti e Trenta del XX secolo", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, giugno 2011, p. 26.

(16) AUSM-DG 11/A1, "Direttive per le operazioni in Alto Tirreno 1933-1936", Lettera del Capo di Stato Maggiore, Ufficio Piani del 9 febbraio 1934.

stre forze navali negli scacchieri meridionali, lasciando per la difesa del mare ligure e toscano un nucleo di forze che per numero e quantità [probabilmente è un errore di battitura; si dovrebbe leggere "qualità", n.d.a.] non potrà essere impiegato ... in azioni di carattere offensivo". Ancor più lucidamente il documento affermava: " ... È probabile che [la Marina francese] dislocherà al Nord ... forze nettamente superiori a quelle che noi abbiamo lasciato nell'Alto Tirreno. ... È logico prevedere che si servirà in ogni modo di gruppi leggeri rapidi, armati con artiglierie di calibro superiore a quelle delle nostre unità. ... Se si considera poi la situazione geografica delle basi principali francesi ... si vede come il nemico avrà sempre la possibilità di conservare alle sue azioni le caratteristiche della sorpresa, data la breve distanza che separa la base di partenza dall'obbiettivo, distanza ampiamente superabile con le attuali alte velocità nel corso della notte, così che il reparto avversario potrà sempre presentarsi all'azione alle prime luci del giorno, eludendo facilmente nella notte la nostra sorveglianza. Delle azioni nemiche innanzi elencate appaiono, almeno nei primi giorni della mobilitazione, come di più probabile attuazione ... l'attacco navale contro i centri demografici ed industriali e contro punti delicati del litorale".⁽¹⁷⁾

È esattamente la fotografia di quanto poi è avvenuto.

Un documento dell'Ufficio Piani di due anni dopo precisava, sempre nel caso di conflitto contro Francia e Jugoslavia nell'ipotesi A, cioè quella che prevedeva una maggiore attività difensiva, le forze navali a disposizione del Comando Alto Tirreno:

- 6 Esploratori (3 "Leone", 2 "Falco" e "Rossarol");
- 9 Torpedinieri ("Sirtori" e "Carini");
- 6 sommergibili da piccola crociera;
- 2 squadriglie di M.A.S.;
- 3 Squadriglie dell'Aviazione per la Marina.

Si trattava di forze non proprio moderne. I "Leone" erano unità impostate nel 1921-1922 dotate di otto pezzi da 120/45; i "Falco" erano stati impostati nel 1914 con armamento, nel 1936, di quattro pezzi da 120/45, e il *Rossarol* era un'unità germanica, impostata nel 1914 e consegnata alla Marina italiana nel 1920. Aveva un armamento di tre 120/45. Le torpediniere erano state tutte impostate nel 1916 con artiglierie da 102/45. Certamente uno schieramento di questo tipo non poteva impensierire la Marine Nationale.

(17) AUSM-DG 11/A1, Comando in Capo del Dipartimento Marittimo Alto Tirreno, *Impiego dei mezzi navali ed aerei in tempo di guerra*, La Spezia 15 maggio 1934, p. 6-9.

L'Ufficio Piani indicava la composizione delle modeste forze destinate allo scacchiere dell'Alto Tirreno e confermava quanto previsto dallo studio del Comando marittimo della Spezia del 1934. Indicava anche che le forze navali e aeree "devono costituire la prima linea difensiva al largo allo scopo di avvistare e prendere contatto con le forze avversarie, penetrarne le intenzioni, seguirne i movimenti e darne tempestivo avviso ai comandi interessati della difesa costiera".⁽¹⁸⁾

È evidente che la situazione "Est-Ovest" e una guerra contro Francia e Gran Bretagna erano due situazioni completamente differenti. Ma la minaccia della Marine Nationale era praticamente la stessa, anzi avendo nel Mediterraneo centrale la presenza della squadra britannica, era in grado di minacciare ancor più seriamente le coste tirreniche italiane. I vertici della Marina italiana erano più preoccupati del settore centrale del Mediterraneo dove del resto gravitava il baricentro sia della flotta britannica sia di quella francese. Inoltre, sbarchi di grandi dimensioni sulle coste liguri e toscane erano ritenuti abbastanza improbabili perché reputati troppo pericolosi per l'avversario.

Pertanto i vertici di Supermarina erano perfettamente consapevoli della vulnerabilità delle coste liguri, della Toscana e dell'Isola d'Elba. Particolarmente esposta era la linea ferroviaria a binario unico da Ventimiglia alla Spezia, sebbene l'ultimo tratto fosse molto vicino alla base navale italiana. Le basi di partenza di un attacco francese potevano essere il naturale e comodo porto di Tolone oppure qualche punto della Corsica. Gravi danni potevano essere inflitti, oltre che alla linea ferroviaria, ai numerosi ponti e gallerie come agli impianti industriali della Liguria di ponente, di Livorno e dell'Isola d'Elba. Forse sarebbe stato opportuno dislocare alla Spezia una divisione di incrociatori pesanti, come ad esempio i tre della classe "Trento", con un gruppo di cacciatorpediniere. Questo schieramento in passato era già stato ritenuto il più opportuno. Quando nel marzo del 1928 fu riformato il comando in capo dell'Armata Navale, e il gruppo di unità più importanti fu diviso in due squadre, proprio la divisione "Trento" fu dislocata alla Spezia.

Dal punto di vista della 'geografia militare' appare chiara l'ottima collocazione della base della Spezia per il controllo delle acque liguri e della Corsica, isola che poteva essere anche controllata dalle basi minori di Livorno, Portoferraio e La Maddalena. Tali basi tirreniche consentivano sia

(18) AUSM-DG 11/A1, Ufficio Piani, *Alto Tirreno*, 18 marzo 1936, p. 1 e 9. L'ipotesi B prevedeva un minor numero di unità e un'attività esclusivamente di sorveglianza.

una discreta difesa delle nostre coste, sia eventuali veloci puntate offensive verso quelle francesi.⁽¹⁹⁾

Non solo, ma i nostri incrociatori dalla Spezia avrebbero potuto minacciare il traffico francese necessario per il trasposto di truppe dal Nord Africa alla madrepatria e anche scoraggiare possibili attacchi ai nostri litorali del Tirreno.

Un chiarimento alla decisione di Supermarina ci viene da un documento che definiremmo curioso. Si tratta di una breve relazione, poco più di una pagina, dell'Ufficio del capo di stato maggiore, diretta probabilmente al sottosegretario della Marina, in data 15 giugno 1940, proprio il giorno dopo l'attacco francese alle coste liguri.

L'esame della situazione geografico-strategica nel Tirreno dimostra chiaramente che Forze Navali Francesi dislocate nelle basi del Golfo del Leone e della Corsica possono rapidamente e facilmente, in qualunque momento, offendere le coste liguri e toscane.

La Marina può contrastare tali attacchi soltanto con agguati di sommergibili e con sbarramenti di torpedini ... Il dislocare in Tirreno una delle nostre Squadre Navali non risponderebbe allo scopo e, per contro, presenterebbe notevoli inconvenienti al suo impiego tempestivo, sia preventivo che punitivo.

Il nemico potrebbe in conseguenza trasferire a Tolone un reparto equivalente o più potente. Le nostre forze navali non avrebbero obiettivi facili e importanti ... e la loro azione ... potrebbe risultare in ritardo nel contrastare le azioni nemiche. Infine lo spostamento di una Squadra al Nord sguarnirebbe il settore più importante per i nostri fini operativi, quello della Sicilia, ed il nemico potrebbe portare sulle coste sicule le offese che si vorrebbe evitare alle coste tirreniche. ...

Poiché, in definitiva la Marina non può provvedere ai compiti difensivi di tutto il litorale, occorre che almeno in un settore, quello dell'Alto Tirreno, l'Aeronautica assuma l'onere di contrastare con mezzi adeguati le azioni aereo-navali inglesi e francesi contro la nostra costa.⁽²⁰⁾

(19) P.P. Ramoino, *op. cit.*, p. 23 sg.

(20) Archivio Centrale dello Stato [ACS], *Ministero Marina [MM], Gabinetto 1934-1950 [GAB]*, b. 265, Situazione Strategica nel Tirreno, documento senza firma.

Il documento lascia perplessi. Innanzi tutto risulta redatto il giorno dopo l'operazione della Marine Nationale nel mare della Liguria, e quindi potrebbe sembrare quasi una spiegazione tardiva. Inoltre si parla dello spostamento di un'intera squadra quando sarebbe stato sufficiente il trasferimento della divisione "Trento" per riequilibrare la situazione senza provocare un pericoloso indebolimento nelle nostre forze nel Mediterraneo centrale. In ogni modo nella zona rimaneva pur sempre la divisione "Zara", una formidabile divisione alla quale l'ammiraglio Cunningham non aveva nulla da contrapporre. Comunque la presenza o meno della divisione "Trento" non cambiava la situazione generale, perché il bilancio delle forze contrapposte ci era nettamente sfavorevole: "Limitando il raffronto alle navi di Squadra (cioè corazzate, portaerei, incrociatori e cacciatorpediniere) la relatività globale era espressa nel rapporto $76/112 = 0,68$ ".⁽²¹⁾

Se la squadra britannica di Alessandria avesse deciso di ingaggiare battaglia con un modesto rinforzo francese, la nostra flotta non sarebbe potuta uscire da Taranto senza andare incontro a una grave disfatta.

Intenzioni e piani di guerra

Come abbiamo visto, la flotta italiana aveva assunto un atteggiamento essenzialmente difensivo: in pratica il suo obiettivo era quello di assicurarsi il controllo del Canale di Sicilia per impedire il congiungimento delle due flotte britannica e francese e bloccare il traffico commerciale. Controllo che, almeno nei quindici giorni di guerra con la Francia, non funzionò completamente.

Per quanto riguarda la Mediterranean Fleet il suo comandante in capo aveva l'intenzione di impegnarsi in una battaglia navale al più presto. La Marina francese aveva anch'essa intenzioni molto aggressive ma con piani e problemi più complessi. Sin dal gennaio del 1939 (quindi prima della conclusione da parte dell'Italia del Patto d'Acciaio con la Germania del 22 maggio dello stesso anno) aveva iniziato una serie di colloqui con la Royal Navy per concordare una strategia comune nel Mediterraneo. Fra gli argomenti trattati, anche i problemi della fornitura di carbone da parte della Gran Bretagna e dell'approvvigionamento di petrolio dalla Siria e dalle Indie Olandesi. Tra febbraio e maggio la Marina francese mise a punto una serie di piani per attaccare Pantelleria, l'Isola d'Elba (a Portoferraio era in funzione un'importante acciaieria

(21) USMM-MIT2GM, vol. IV, *Le operazioni navali nel Mediterraneo*, cit., p. 73.

dell'Ilva), Vado e Genova, Palermo, e anche un'incursione sul traffico con la Libia. Seguirono una serie di incontri fra i rappresentanti militari britannici e francesi a Rabat, Aden e Gerusalemme. Il Mediterraneo venne diviso in due zone, con una linea che congiungeva più o meno il centro della Sicilia meridionale con Tripoli: la parte occidentale sarebbe stata di competenza della Francia, e quella orientale, compresa Malta, della Gran Bretagna.

Ma non mancavano le difficoltà: in primo piano vi erano i rapporti fra i due alleati. I francesi ritenevano che era più pratico costituire un comando unico per un bacino come il Mediterraneo, anche perché il nemico era uno solo, l'Italia. Naturalmente essi reputavano che questa responsabilità doveva essere affidata a mani francesi, ma l'ammiraglio Cunningham, che era estremamente sensibile al problema della protezione degli interessi britannici in Medio Oriente, era fortemente contrario. Un'altra complicazione si aggiunse a causa della decisione dell'ammiraglio Jean François Darlan di assumere la direzione strategica delle forze di alto mare. Le carte così si imbrogliacono ancora di più: "Se fossimo rimasti in guerra" – ha scritto l'ammiraglio de Belot – "i vizi di una tale organizzazione sarebbero ben presto esplosi".⁽²²⁾ La Marine Nationale sostenne questa tesi sino ai primi mesi del 1940, ma dopo il progressivo rafforzamento della Mediterranean Fleet l'idea fu abbandonata. I problemi organizzativi alleati trovarono un altro intralcio nella presenza nel Mediterraneo orientale della divisione francese del Levante, sotto il comando dell'ammiraglio Jean-Pierre Esteva. Il desiderio del governo di Parigi di mantenere una certa autonomia nel Medio Oriente lasciò immutata l'organizzazione alleata.

Nel luglio 1939 i colloqui tra i due alleati furono estesi alla Turchia per esaminare la possibilità di un attacco alle isole italiane del Dodecaneso e, sempre nello stesso mese in un incontro nell'isola di Malta, i comandanti delle flotte britannica e francese stabilirono un coordinamento di operazioni condotte in maniera indipendente dalle rispettive formazioni.

Nei primi giorni di agosto del 1939 i capi di stato maggiore delle due Marine si incontrarono a Portsmouth, dove definirono i vari problemi relativi alla guerra nel Mediterraneo anche sui fronti terrestri e aerei. Dal punto di vista navale emerse che la collaborazione avrebbe riguardato operazioni concordate ma non necessariamente da eseguirsi nello stesso momento.

(22) R. de Belot, *op. cit.*, p. 174.

L'ammiragliato francese espresse comunque un atteggiamento decisamente offensivo anche di fronte a una maggiore prudenza britannica.⁽²³⁾

Gli ammiragli alleati, Jean-Pierre Esteva e Andrew B. Cunningham, si incontrarono un'ultima volta il 1° maggio 1940 a Biserta, dove riconfermarono i loro progetti offensivi. Da parte francese fu espressa anche l'intenzione di lanciare dalla Tunisia un attacco contro la Libia e di bombardare Genova, Savona e Vado con quattro incrociatori pesanti con artiglierie da 203 mm e un gruppo di cacciatorpediniere.⁽²⁴⁾

Allo scoppio della guerra nel settembre 1939 l'Italia, come è noto, dichiarò la sua "non belligeranza", una delle molte, incredibili e geniali "invenzioni lessicali" create dalla politica italiana in ogni tempo. Nell'inverno seguente anche sul fronte marittimo si svolse una "strana guerra", come su quello terrestre. Gli alleati, ma soprattutto la Royal Navy, cercarono di ostacolare i traffici marittimi fra la Germania e l'Italia, e in primo luogo le forniture di carbone. Il mezzo usato fu all'inizio il blocco navale della Germania e quindi il controllo delle navi mercantili, anche quelle che battevano bandiera neutrale, con lo scopo ufficiale di impedire il contrabbando di eventuali merci dichiarate strategiche. In realtà lo scopo era quello di bloccare tutto il commercio destinato ad alimentare l'economia tedesca. Poco dopo, dal novembre 1939, la Gran Bretagna introdusse il "Navicert", cioè un documento che consentiva al mercantile che lo aveva ottenuto di navigare tranquillamente e di consegnare la sua merce nel porto di destinazione.⁽²⁵⁾ Le navi che ne erano sprovviste venivano fermate e dirottate per essere sottoposte ad accurata ispezione.⁽²⁶⁾

"Complessivamente" – scrisse Luca Pietromarchi, capo dell'Ufficio Guerra Economica del Ministero degli Affari Esteri – "i fermi e i dirottamenti di navi nazionali [italiane] sono giunti alla cifra di 1.347 alla data del 25 maggio. ... Anche i transatlantici di lusso addetti alle linee celeri con le Americhe sono stati costretti a subire ritardi tali da portare grave pregiudizio all'esercizio delle

(23) Sui colloqui franco-britannici del 1939-1940 vedi I.S.O. Playfair, *The Mediterranean ...*, cit., p. 23-29 e M. Gabriele, 1939: "Vigilia di guerra nel Mediterraneo", *Rivista Marittima*, luglio 1984, p. 17-40.

(24) M. Gabriele, *op. cit.*, p. 36.

(25) Per la creazione e l'attività dei Navicert vedi soprattutto i diversi paragrafi di W.N. Medlicott, *The Economic Blockade*, 2 vol., HMSO, Londra 1952 e 1959. Per i dati sui certificati vol. 1, p. 100 e vol. 2, p. 159.

(26) Alcuni storici francesi hanno trovato che l'iniziativa fu piuttosto infelice, vedi G.P. Auphan & J. Mordal, *op. cit.*, p. 126.

linee stesse ...”.⁽²⁷⁾ Per il Mediterraneo i bastimenti venivano controllati a Gibilterra, Malta, Marsiglia o altri importanti scali controllati naturalmente dagli alleati. Il traffico italiano subì notevoli danni sia per i ritardi che tali controlli comportavano sia per i sequestri anche temporanei subiti dai trasporti diretti in Italia. Particolarmente preoccupanti furono le interruzioni delle forniture di carbone, perché le scorte nel nostro paese erano sufficienti per circa un mese. Questo severo controllo cessò all'inizio del giugno 1940, quando le armate tedesche cominciarono a occupare il territorio francese.⁽²⁸⁾

Gli alleati attribuivano alla Marina italiana un atteggiamento nettamente offensivo che poteva arrivare al controllo delle Baleari e a impossessarsi di alcune isole greche, operazioni che avrebbero rafforzato le posizioni dell'Italia nei due bacini e sicuramente avrebbero portato all'interruzione del traffico tra il Nord Africa e la Francia. Ma come vedremo in seguito non fu così.

Le prime operazioni

Poiché le direttive emanate dal capo del governo italiano erano ispirate a una chiara prudenza, Supermarina predispose un piano basato principalmente sull'impiego dei sommergibili, su azioni insidiose con M.A.S. e siluranti, e su un'ampia ricognizione aerea per controllare accuratamente i movimenti delle forze nemiche. L'alto comando pertanto emanò l' "Ordine generale di operazione N. 8 ter per l'impiego iniziale dei sommergibili" e la Di. N. A. 2 per l'impiego dell'Aviazione per la Marina.⁽²⁹⁾

Tra il 4 e il 9 giugno furono inviati nelle varie zone del Mediterraneo 55 sommergibili in missione di agguato, oltre a due in Atlantico. Dopo tre giorni di guerra era stato disposto che gli agguati fossero ridotti a 26. Era stato inoltre pianificato un ampio servizio di sorveglianza aerea con un complesso di 45 ricognizioni che dovevano essere eseguite dai velivoli dell'Aviazione per la Marina

(27) Lettera di Luca Pietromarchi dell'8 giugno 1940 al capo del governo, Ministero degli Affari Esteri, *I Documenti Diplomatici Italiani*, Nona Serie 1939-1943, vol. IV, 9 aprile-10 giugno 1940, Roma, Libreria dello Stato, 1960, p. 610 e anche p. 315.

(28) Un'accurata ricostruzione di quegli avvenimenti in C. De Risio, "Aspetti della crisi politico-militare nel 1939-40. La non belligeranza italiana e il blocco navale anglo-francese", *Rivista Marittima*, aprile 1984, p. 17-35.

(29) Archivio Ufficio Storico della Marina Militare [AUSMM], *Documenti di Guerra* [DG], 10 b. 1/f. 5, 25 maggio 1940, n. 29 S.R.P./A.C.M. L'ultima Di. N. A. 2 non è mai stata trovata.



Schema dei movimenti delle unità francesi. È riportato anche un attacco di M.A.S. che in realtà non si verificò.

e da quelli dell'Armata Aerea; quest'ultima aveva il compito di effettuare ricognizioni fotografiche giornaliere sulle basi nemiche.⁽³⁰⁾

Infine fu messo in funzione il cosiddetto dispositivo del Canale di Sicilia, che aveva lo scopo di impedire il traffico mercantile nemico e di "far pagare a caro prezzo qualsiasi tentativo di riunione delle squadre avversarie di Gibilterra e di Alessandria".⁽³¹⁾ Il dispositivo prevedeva la posa di sbarramenti di mine tra la Sicilia e Pantelleria e tra Lampedusa e Kerkennah con l'affondamento di 3452 armi. Inoltre era stata predisposta la sorveglianza di due zone fra Malta e la costa tunisina con due flottiglie di torpediniere, quattro squadriglie di M.A.S. e con quattro sommergibili (ridotti a due dopo tre giorni di guerra). Completavano il sistema alcuni voli di ricognizione giornalieri nella zona del Canale (probabilmente sei), con percorsi diversi, e due eventuali su Biserta e Malta. Fu

(30) USMM-MIT2GM, vol. IV, *Le operazioni navali*, cit., p.14-16 e USMM-MIT2GM, vol. XIII, *I sommergibili in Mediterraneo*, Roma, 1967, p. 37 e 46 sg.

(31) USMM-MIT2GM, vol. IV, *Le operazioni navali*, cit., p. 17.

infine stabilito un servizio di sorveglianza nello Stretto di Messina, e venne eseguito il taglio di alcuni cavi telegrafici sottomarini nemici.⁽³²⁾

Da segnalare un avvenimento minore ma molto indicativo delle condizioni in cui si muovevano le forze navali italiane. La sera dell'11 giugno un ricognitore segnalò due incrociatori nemici a sud di Creta diretti a ovest. Nella notte uscirono (poco dopo la mezzanotte) da Taranto e da Messina sei incrociatori pesanti (quattro classe "Zara" e due classe "Trento"), due leggeri (classe "Abruzzi") e 16 cacciatorpediniere per cercare di intercettarli. Il gruppo italiano non entrò però in contatto con le unità nemiche e, dato che la ricognizione aerea del mattino del 12 giugno non aveva avvistato nessuna unità avversaria, gli incrociatori furono richiamati.



La costa francese fra Tolone e le Salins d'Hyères.

(32) AUSMM-DG 10/A1, b. 2 B, "Operazioni iniziali. Direttive per il dispositivo del Canale di Sicilia", 30 maggio 1940, n. 89 S.R.P./A.C.M. Un'iniziativa simile era già stata studiata nel 1936, vedi sempre AUSMM-DG 10/A1, b. 2 B.

E fu una vera fortuna. È evidente che si tratta di un episodio minore, è però indicativo delle condizioni in cui si muoveva la Marina italiana. In primo luogo è decisamente chiaro che la ricognizione marittima era uno strumento piuttosto insufficiente, così come le informazioni sul nemico provenienti da altre fonti. Di conseguenza le nostre forze navali operavano con disposizioni che non potevano tenere in considerazione la situazione generale del teatro di operazioni. Infatti i due incrociatori avvistati facevano parte di una forza navale britannica composta da due corazzate (*Warspite* e *Malaya*), una portaerei (*Eagle*), due incrociatori e nove cacciatorpediniere con la quale l'ammiraglio Andrew B. Cunningham era salpato da Alessandria alle 13 dell'11 giugno. Si può facilmente immaginare cosa sarebbe successo se i nostri incrociatori avessero dovuto misurarsi con le navi da battaglia britanniche, anche se realisticamente è facile supporre che il nostro gruppo avrebbe potuto facilmente ritirarsi, data la notevole differenza di velocità. È evidente che l'esplorazione aerea non aveva coperto una zona abbastanza vasta, o che era stato impiegato un numero di velivoli inadeguato. Sta di fatto che mancarono le informazioni sufficienti per controllare i movimenti delle forze nemiche ed evitare al gruppo italiano di correre questo grave pericolo. La sorte volle invece che il nostro sommergibile *Alpino Bagnolini*, in agguato in quelle acque, riuscisse ad affondare l'incrociatore leggero britannico *Calypso* con il lancio di un solo siluro.

Anche i francesi, impiegando un gruppo di sommergibili posamine, disposero nelle acque della Tunisia alcuni campi minati. Proprio su uno di questi, quello posato di fronte a Sfax (Tunisia), affondò tra il 12 e il 15 giugno il sommergibile *Morse*, che era in missione di sorveglianza. La Marina francese infatti aveva stabilito una stretta vigilanza con i sommergibili di Tolone fra la Corsica e l'Italia, e con quelli di Biserta nel Mediterraneo centrale per controllare le rotte fra l'Italia e la Libia.

Il traffico mercantile francese con il Nord Africa si svolse praticamente indisturbato. Tra il 12 e il 25 giugno, 176 bastimenti, in 21 convogli, e un certo numero di mercantili in navigazione isolata attraversarono il Mediterraneo occidentale.⁽³³⁾ Inoltre, nonostante il blocco italiano del Canale di Sicilia, una diecina di mercantili (britannici, greci e turchi) passarono senza problemi dal baci-

(33) AUSMM, fondo *Segreteria dell'Ufficio Storico della Marina [SUSMM]*, classifica A, b. 16, f. 159, "Lettera del Capitano di Vascello Hamel capo del Service Historique de la Marine Française" in data 30 dicembre 1949 diretta all'addetto navale italiano a Parigi, capitano di fregata Pighini, nota II, p. 2, numero 5.

no occidentale a quello orientale e raggiunsero Alessandria, Costantinopoli, il Pireo e Haifa.⁽³⁴⁾

L'attacco navale francese nel Golfo di Genova

L'attacco navale contro alcune località della Liguria, come abbiamo visto, era stato programmato dalla Marina francese per l'inizio delle ostilità e fu fissato in un primo momento alla mezzanotte fra il 10 e l'11 giugno. L'Operazione Vado, come era stata battezzata dai francesi, doveva essere eseguita la mattina del 12, perciò la terza squadra, al comando del vice ammiraglio Émile André Henri Duplat, si trasferì da Tolone alla vicina rada delle Salins d'Hyères in attesa, calde in pressione, della notte per la partenza.

Ma verso le 18 arrivò il contrordine: il presidente del consiglio Reynaud aveva convinto l'ammiraglio François Darlan, comandante in capo della Marina, a rimandare l'operazione soprattutto perché temeva una ritorsione italiana con bombardamenti aerei su Marsiglia e gli altri centri abitati della Provenza, la cui difesa aerea non era in grado di fornire una buona protezione.⁽³⁵⁾ Motivo per cui la squadra di Duplat dovette rientrare a Tolone.

Il 12 giugno, per ritorsione al bombardamento britannico di Torino, un gruppo di S. 79 colpì il porto di Biserta e altre località della Tunisia, e nella notte otto velivoli BR 20 bombardarono il porto di Tolone.⁽³⁶⁾ Così la "strana guerra" finì anche sul fronte italo-francese. Di conseguenza l'operazione Vado fu riprogrammata per la mattina del 14 giugno, proprio il giorno in cui le truppe tedesche entrarono a Parigi.

Le forze impiegate erano:

- 1 - Incrociatori pesanti *Algérie* e *Foch* e sei cacciatorpediniere (*Vauban*, *Lion*, *Aigle*, *Tartu*, *Chevalier Paul* e *Cassard*) con il compito di bombardare gli impianti di Vado;

(34) AUSMM-SUSMM, "Lettera del Capitano di Vascello Hamel ...", cit., nota II, p. 3, numero 8.

(35) P. Masson, *La Marine Française ...*, cit., p. 62 sg., e G.P. Auphan & J. Mordal, *op. cit.*, p. 128-130.

(36) Per una completa ricostruzione delle operazioni aeree di questo periodo vedi P. Ferrari, giugno 1940, *Storia Militare*, giugno 2002, p. 4-15 e, per l'azione navale, il breve "Dialogo" di P. Herveux, *Storia Militare*, novembre 2002, p. 48-49.

- 2 - Incrociatori pesanti *Dupleix* e *Colbert* e i cacciatorpediniere *Vautour* e *Albatros* con l'obiettivo di colpire la zona industriale di Sestri Ponente (Genova);
- 3 - I cacciatorpediniere *Guépard*, *Valmy* e *Verdun* dovevano mantenersi a sud-est del secondo gruppo in posizione di vigilanza;
- 4 - Quattro sommergibili dovevano sorvegliare la zona davanti alla Spezia: *Iris*, *Venus* e *Pallas* si schierarono a una ventina di miglia dalla base navale italiana, mentre l'*Archimède* si piazzò tra l'isola di Gorgona e quella di Capraia.



L'incrociatore pesante *Dupleix* nel 1937.

Infine l'aviazione marittima avrebbe assicurato la protezione antisommergibile mentre un gruppo di aerei da caccia doveva provvedere alla copertura aerea della zona operativa delle unità francesi in una fascia fino a circa 20 miglia lungo le coste francesi.

Alle 21 della notte del 13 la squadra al comando di Duplat salpò da Tolone e diresse alla velocità di 25 nodi verso il Golfo di Genova per percorrere le 160 miglia che la separavano dal capoluogo ligure prima dell'alba (a Genova verso le 5 e a Tolone verso le 6:30).⁽³⁷⁾ Dopo sette ore e mezza di navigazione

(37) R. de Belot, *La guerra aeronavale nel Mediterraneo 1939-1940*, Longanesi, Milano 1971, p. 26-29; R. de Belot, *La Marine française ...*, cit., p. 192-196; G.P. Auphan & J. Mor-

le unità francesi giunsero a poco meno di 15 km dalla costa ligure: erano quasi le quattro e trenta.

Le misure difensive stabilite da Supermarina per l'alto Tirreno, secondo le direttive già viste, prevedevano lo schieramento dei seguenti dieci sommergibili in agguato:

Veniero e *Neghelli*, uno di fronte a Tolone l'altro a sud dell'isola di Hyères, ma entrambi molto al largo; *Gondar*, *Ettore Fieramosca* e *Mocenigo* disposti fra il confine francese e Capo delle Mele; quattro sommergibili costieri tipo "H" a sud-est del Golfo di Genova molto vicini tra loro, e il *Medusa* di fronte alla base di Ajaccio. Come previsto dal piano di operazione "8 ter", dopo i primi giorni di guerra gli agguati furono ridotti e il 14 giugno tutte le unità erano rientrate alle loro basi, tranne il *Veniero* e il *Neghelli*, che presero posizione rispettivamente a sud dell'isola di Hyères e a sud di Cap d'Antibes, dove rimasero sino al 21 di giugno.⁽³⁸⁾ Nessun sommergibile avvistò navi nemiche.

Erano inoltre state programmate, sempre per l'alto Tirreno, sei ricognizioni giornaliere assegnate alla 187ª squadriglia della Ricognizione Marittima e alla prima sezione costiera della Spezia. La ricognizione denominata "V₁" doveva "rilevare movimenti della base di Tolone. Servizio continuo dall'alba al tramonto" con l'impiego di due apparecchi al giorno che dovevano alternarsi con sostituzione "in volo in ore e punti prestabiliti".⁽³⁹⁾ Si trattava di una disposizione molto impegnativa. Poiché, nella regione, l'alba era verso le 5 e il tramonto intorno alle 21 e 30, gli aerei avrebbero dovuto restare in aria per circa otto ore e mezza al giorno, senza contare le difficoltà di azzeccare l'appuntamento per la sostituzione. Lo stesso ammiraglio Giuseppe Fioravanzo nel suo lavoro sulle operazioni navali afferma che "la ricognizione marittima [nel suo complesso, n.d.a.] era chiamata a fornire una prestazione altamente logorante per gli uomini e il materiale".⁽⁴⁰⁾ La ricognizione "S₁" doveva costituire uno "sbarramento notturno per segnalare eventuali azioni offensive contro la Riviera Ligure. Per impiegare un solo apparecchio, l'esplorazione [doveva essere] limitata alle ultime ore della notte". Comunque doveva essere "eseguita solo nelle notti chiare o con luna".

dal, *op. cit.*, p. 128-130, e F. Stahl, "De Vado à Mers el-Kebir, 14 juin 1940, l'opération 'Vado'", *Navires & Histoire*, n. 43, agosto-settembre 2007, p. 64.

(38) USMM-MIT2GM, vol. XIII, *I sommergibili ...*, cit., p. 37.

(39) Queste disposizioni e le successive erano già state inserite nelle Di. N. A. 2 dell'aprile 1939 e ribadite in quella del gennaio 1940.

(40) USMM-MIT2GM, vol. IV, *Le azioni navali ...*, cit., p. 14.

Il compito forse più importante, la ricognizione "R₁" era stato assegnato all'Armata Aerea, che doveva "verificare l'entità delle forze nemiche nella base [di Tolone]". Si trattava di una ricognizione fotografica la cui frequenza doveva essere stabilita da Supermarina in accordo con l'Aeronautica.

Il sistema difensivo italiano poteva contare inoltre sulle batterie costiere, i treni armati e un gruppo di M.A.S. Sembra un sistema che avrebbe dovuto funzionare ma, come vedremo, non tutto andò per il verso giusto.

Il bombardamento delle unità francesi e la reazione italiana

Prima che gli incrociatori francesi entrassero in azione, verso l'una del mattino una squadriglia di una dozzina di bombardieri LeO 451 colpì l'aeroporto di Novi Ligure e i depositi di nafta di Vado. Allo stesso tempo una squadriglia di Swordfish della British Advanced Air Striking Force, decollata dall'isola di Hyères, bombardò la centrale elettrica nei pressi dell'idroscalo di Genova, senza provocare gravi danni.

La squadra di incrociatori del vice ammiraglio Duplat aveva navigato in formazione sino a circa 20 miglia a sud di Capo Vado. Alle 3:48 i due gruppi si separarono: l'*Algerie* e il *Foch* si diressero verso Savona e Vado mentre il *Colbert* e il *Dupleix* puntarono su Genova, entrambi accompagnati in copertura dai cacciatorpediniere.

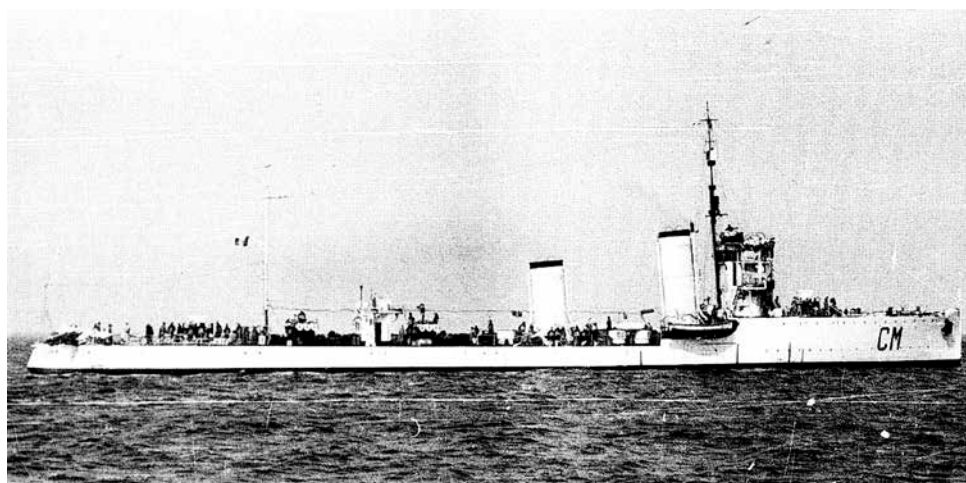
Alle 4:26 il primo gruppo aprì il fuoco da 14 500 m sui depositi di Vado seguito un minuto dopo dagli altri due incrociatori, che spararono sul porto di Genova da circa 13 000 m. Contemporaneamente, i cacciatorpediniere del primo gruppo, che si erano avvicinati notevolmente alla costa, tirarono il *Tartu* sullo stabilimento della società Nafta, il *Chevalier Paul* su quello della Petrolea e il *Cassard* sull'acciaieria Ilva di Savona. Il mare era calmo, ma la visibilità era scarsa a causa della foschia e di una leggera pioggia.

La reazione italiana fu immediata, anche se i mezzi a disposizione erano modesti. Alle 4:10 (quindi circa un quarto d'ora prima che le navi francesi iniziassero il fuoco) la vecchia torpediniera *Calatafimi*, che stava scortando il posamine ausiliario *Gasperi*, avvistò il nemico e, dopo aver ordinato al posamine di rientrare in porto, diresse a tutta forza verso le navi francesi: si trattava del gruppo di Genova con *Colbert* e *Dupleix*.

I due incrociatori cinque minuti dopo aprirono il fuoco sulla torpediniera, che rispose con un buon tiro centrato. La *Calatafimi* fu colpita da alcune schegge, che non causarono danni, e giunta a 3000 m, in due manovre succes-

sive lanciò due coppie di siluri. Dopo aver tentato un terzo lancio la torpediniera si ritirò verso Genova.⁽⁴¹⁾

Alle 4:17 i semafori di Genova e Portofino avvistarono le navi francesi. Poco dopo il gruppo di Vado fu attaccato dalle due sezioni della 15^a squadriglia di motosiluranti (MAS 539, 535, 538 e 534). Tre unità lanciarono i loro siluri da circa 2000 m, senza alcun risultato. Dopo la guerra si è tentato di ricostruire l'esatta posizione e lo svolgimento dell'azione dei M.A.S. italiani, ma la cosa non è stata possibile. Comunque tutte le fonti riportano l'avvenimento più o meno con gli stessi dettagli.⁽⁴²⁾



La torpediniera *Calatafimi*.

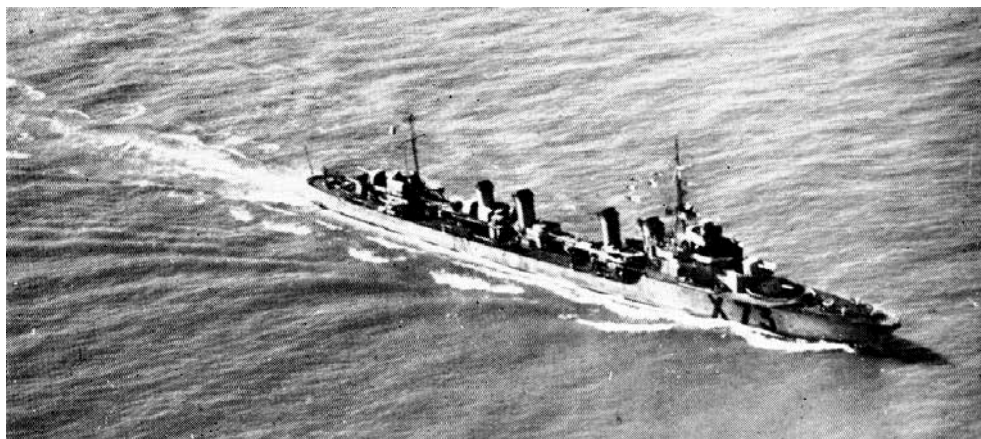
Seppure con un po' di ritardo risposero al fuoco anche le batterie della difesa costiera e i treni armati, che reagirono in maniera molto vivace ma con scarsi risultati. Il Treno Armato N. 3 di Albissola, con i suoi quattro pezzi da 120/45, sparò 93 colpi, nessuno dei quali andò a segno. Lo stesso esito negativo ebbero i tiri della batteria costiera A.T. 171 di Savona, dotata di artiglierie da 152 mm.

(41) La *Calatafimi* era una torpediniera della classe "Curtatone" varata nel 1920 e completata nel 1924: dislocamento 876 t, armamento quattro cannoni da 102/45, velocità all'epoca 28 nodi.

(42) Vedi in proposito USMM- MIT2GM, vol. IV, *Le azioni navali ...*, cit., p. 89.

Il cacciatorpediniere *Aigle* invece riuscì a inquadrare il treno con suoi cannoni da 138/40 e riuscì a colpirlo.

La batteria *Mameli* di Pegli con i suoi 152 sparò 54 proiettili, uno dei quali colpì il cacciatorpediniere *Albatros*. Il proiettile penetrò nel locale caldaie di poppa, dove esplose provocando gravi ustioni a 14 uomini, 12 dei quali morirono durante il ritorno alla base. Intervennero anche i pontoni armati, ormeggiati nella zona del porto di Genova. Il *GM-194*, ex *Faà di Bruno*, sparò due colpi da 381/40 e il *GM-269* sparò un colpo da 190.



La torpediniera francese *Albatros*, l'unica unità colpita dalle artiglierie italiane.

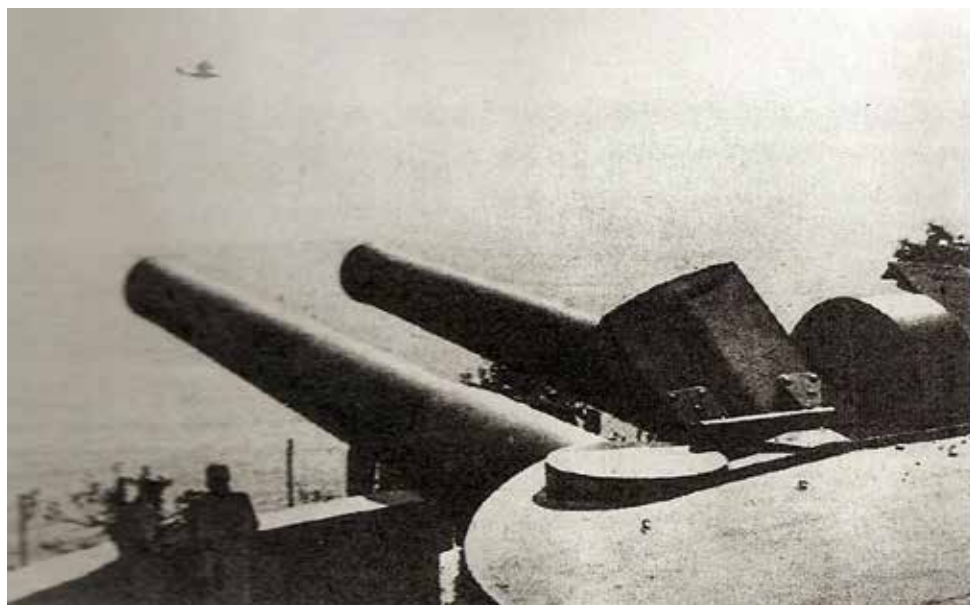
Alle 4:40 la squadra francese cessò il fuoco, si diresse in un primo momento verso sud per poi assumere la rotta verso Tolone, dove giunse poco prima di mezzogiorno. Durante questa fase, dieci bombardieri S. 79 del 49° Stormo dell'Armata Aerea decollarono per rintracciare le navi nemiche e quindi attaccarle, ma non riuscirono ad avvistarle a causa delle cattive condizioni del tempo.

“Da parte italiana” – scrisse l'Ufficio Storico della Marina italiana nella nota diretta all'omologo ufficio francese – “si rilevò che le navi francesi spararono circa 800 colpi da 203 e 138 (in realtà ne spararono intorno ai 1.500)”.

Per la verità una fonte francese precisa che gli incrociatori lanciarono più di 500 proiettili da 203 mm e 800 da 138 mm. Aggiungendo i colpi delle

artiglierie secondarie degli incrociatori si arriva a un totale di circa 1600 munizioni dei diversi calibri.⁽⁴³⁾

La squadra degli incrociatori francesi prese sotto tiro, continua il documento, nella zona orientale: la valle deserta del Leirone, scambiandola probabilmente con quella del Polcevera; i colpi risultarono quasi tutti lunghi rispetto all'unico stabilimento industriale esistente sul quale caddero circa 20 proiettili. Nella zona occidentale: l'abitato di Albissola (circa dieci colpi); la zona industriale di Vado con danni alla Carbonifera, alla S. I. A. P., alla società Ossigeno, alla Monteponi, alla ferrovia e ad alcune abitazioni.



Due pezzi da 152 dell'artiglieria della difesa costiera di Genova.

I vari stabilimenti colpiti non subirono menomazioni tali da provocare ritardi nella produzione; i danni furono riparati entro i giorni 14 e 15, salvo per gli impianti della Monteponi, che ripresero il normale ritmo delle lavorazioni entro dieci giorni. In tutto nove morti e 34 feriti.

(43) F. Stahl, "De Vado à Mers el-Kebir ...", cit., p. 67.

Il tiro delle navi francesi fu diretto anche contro la torpediniera *Calatafi-mi* ed il posamine *Gasper* senza colpire; ... sulla batteria di Pegli, però con colpi lunghi che caddero tutti sulla collina retrostante; sul treno armato di Albissola, anche in questo caso con salve lunghe dopo la prima d'apertura molto corta.⁽⁴⁴⁾

Analisi e conclusioni

L'incursione della squadra francese su Vado e Genova fu tutto sommato una breve scaramuccia di poco più di mezzora, con pochi danni e perdite umane da entrambi le parti. Si potrebbe dire né vincitori né vinti.

Ma le cose sarebbero potute andare in altro modo? Certamente se la visibilità fosse stata migliore gli incrociatori avversari avrebbero potuto individuare i bersagli più facilmente e dirigere il tiro con maggiore precisione. Questa situazione avrebbe agevolato anche la nostra difesa costiera ma non avrebbe migliorato di molto la nostra reazione, perché le artiglierie da 120 mm non avevano una gittata sufficiente per colpire unità navali a quella distanza. L'operazione francese era stata pianificata con molta attenzione, tanto che era stata predisposta una copertura aerea e la sorveglianza delle zone da dove potevano transitare unità navali italiane. La prima fu assicurata dalla squadriglia AC3 con caccia Bloch 151, dalla AB3 con i bombardieri a tuffo Vought 156F Vindicator, e dalla HS5 con idrovolanti a scafo Loire 130 imbarcati sugli incrociatori.⁽⁴⁵⁾ La prima aveva il compito di assicurare la difesa aerea del dispositivo, mentre le altre due quello della protezione antisommergibile. Inoltre tre som-

(44) AUSMM- SUSMM, classifica A, b. 16, f. 159, Lettera del direttore dell'Ufficio Storico della Marina, ammiraglio Paolo Moroni, in data 29 ottobre 1949 N. 19 R.P. all'addetto navale presso l'ambasciata d'Italia in Francia. Le perdite furono a Savona sei morti e 22 feriti e a Genova tre morti e 12 feriti. Per i dettagli sui danni agli edifici civili di Savona vedi R. Aiolfi e N. De Marco, *Bombe su Savona e provincia*, Savona, Sabatelli Editore, 2004.

(45) Tutte e tre le squadriglie appartenevano all'Aéronavale. Il Bloch 151 aveva un motore da 950 CV, velocità 405 km/h e armato con 4 mitragliatrici da 7,5 mm; il Vought 156F, di produzione americana, era un bombardiere in picchiata della Marina, aveva un motore da 750 CV, velocità 390 km/h e due mitragliatrici da 12,5 mm; il Loire 130 aveva un motore da 750 CV, velocità 220 km/h, autonomia di 7,5 ore alla velocità di 164 km/h, due mitragliatrici da 7,5 mm e due bombe da 75 kg.

mergibili avevano preso posizione attorno alla base della Spezia, e un quarto controllava il passaggio tra le isole di Gorgona e Capraia.

Le difese italiane erano largamente inadeguate, e altrimenti non avrebbe potuto essere. Come abbiamo visto, la nostra Marina non era in condizioni di affrontare le flotte della Francia e della Gran Bretagna, nemmeno separatamente. Ma cosa ancor più grave e non rimediabile era l'estrema vulnerabilità delle coste della nostra penisola. Con circa 8000 km del territorio che si affacciava sul mare, un sistema di protezione affidabile avrebbe richiesto non solo una potente flotta ma anche una serie di approntamenti navali, terrestri e aerei di vaste dimensioni, con un complesso apparato di comunicazioni e una rete di sorveglianza e avvistamento imponenti, complessi e costosi. Comunque il fatto di non aver predisposto una contromossa alla presenza degli incrociatori nel porto di Tolone e un'appropriata sorveglianza fu una leggerezza o anche un'eccessiva preoccupazione di impedire al nemico la riunione delle due flotte alleate attraverso il Canale di Sicilia. Inoltre, la sorveglianza con i sommergibili davanti alla base francese invece di essere ridotta a sole due unità, e forse in posizione non adeguata, avrebbe dovuto essere rinforzata proprio perché nell'area erano presenti unità navali di una certa importanza.

Ma la parte più carente fu il funzionamento della ricognizione aerea. Tutti i voli programmati non fornirono notizie che permettessero di avere almeno un sospetto dei possibili movimenti della squadra francese. Alcune ricognizioni non poterono essere eseguite a causa del cattivo tempo: si cominciava a vedere che anche l'aeronautica aveva limiti non superabili.

Però non mancarono "sintomi" che non tutto era tranquillo. L'11 giugno un BR 20 di Armera eseguì la ricognizione fotografica su Tolone, che fu sorvolata al mattino presto e a metà giornata. Il rapporto segnalò la presenza di due corazzate (che sappiamo non c'erano), un piroscafo da 7000 t e 5-6 sommergibili. Il giorno dopo, l'esplorazione giornaliera dell'Aeronautica riportò che nel pomeriggio nella base nemica si trovavano tre incrociatori, dieci cacciatorpediniere e, con una comunicazione successiva, segnalò che le navi in porto erano in aumento. Da un altro documento relativo alle ricognizioni sulle basi (quindi di Armera, e che in archivio si trova nella stessa collocazione, ma nel fascicolo successivo che riguarda l'Aviazione per la Marina) si deduce che il 12 giugno, giorno in cui la squadra di Duplat si spostò da Tolone alla rada delle Salins d'Hyères, furono effettuati due voli di ricognizione su Tolone. Il primo, decollato alle sette, dopo l'analisi delle fotografie riportò che nel porto erano presenti, oltre alla *Condorcet* (vecchia corazzata adibita a nave caserma), tre incrociatori da 10 000 ancorati in rada alle boe, un altro attraccato alla banchina e uno infine in bacino. Il secondo volo, eseguito nel tardo pomeriggio, segnalò dodici

navi da guerra alla fonda e altre minori. I due rapporti hanno una stesura differente: il primo è di tipo riassuntivo in forma di tabella mentre il secondo contiene una descrizione più dettagliata.

La discordanza in pratica non esiste per la loro natura diversa. Però la redazione della seconda potrebbe essere spiegata ipotizzando che i due incrociatori non ancorati fossero in realtà cacciatorpediniere. Sarebbe pertanto sfuggito alla valutazione delle ricognizioni lo spostamento e il ritorno a Tolone della squadra di Duplat, fatto che avrebbe potuto mettere in allarme Supermarina.

Intorno alla mezzanotte fra il 12 e il 13, come abbiamo visto, otto bombardieri BR 20 colpirono il porto di Tolone, ma con grandi difficoltà a causa sempre del tempo cattivo. Le informazioni dello stesso 12 dicevano "unità in aumento". Il 13, sempre Armera riferì "navi in numero maggiore del giorno precedente". Nei due giorni successivi non furono effettuate le previste missioni su Tolone a causa del cattivo tempo.⁽⁴⁶⁾ Nella mattinata dello stesso giorno 13 le condizioni atmosferiche migliorarono sensibilmente e l'Aeronautica poté lanciare una serie di incursioni sugli aeroporti della Provenza. Alle 11 e 40 fu bombardata anche Tolone da 28 velivoli BR 20, che poterono operare in tutta tranquillità in quanto la caccia francese era sotto attacco delle squadriglie da caccia e bombardamento italiani che stavano colpendo i vicini aeroporti di Hyères e di Fayence.⁽⁴⁷⁾ Tutte queste incursioni e voli su Tolone avrebbero potuto fornire indicazioni preziose, ma così non fu.

La ricognizione dell'aviazione marittima dal canto suo eseguì la vigilanza diurna davanti a Tolone per controllare i movimenti della base, ma i suoi velivoli non rilevarono niente di rilevante da segnalare.

Come contromisura la Marina italiana la sera del 14 giugno spostò da Trapani alla Spezia l'XI squadriglia torpediniere (*Altair, Andromeda, Antares e Aldebaran*). Il 21 seguente le difese furono rinforzate, ma ormai la Francia era arrivata alla fine della sua guerra. Furono dislocate a Imperia e Savona tre torpediniere, una squadriglia di M.A.S. e due sommergibili, e a San Remo due torpediniere. L'unica perdita subita nelle operazioni contro la Francia fu

(46) AUSMM, *Supermarina*, Raccolta tabelle esplorazioni, 9-19 giugno 1940, ed Esplorazioni sulle basi, sino al 21 settembre 1940, b. unica, e AUSMM, *Supermarina-Armera 1940-1943*, Corrispondenza e relazioni Supermarina-Superaereo, b. 1, Telegramma-Bollettino ore 18 del 13 giugno. Alcune date però non coincidono con il documento precedente.

(47) G. Santoro, *L'Aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale*, Milano-Roma, Edizioni Esse, 1966, vol. 1°, p. 104 sg.

l'affondamento il 16 giugno del sommergibile *Provana* da parte di cacciatorpediniere francesi.

L'incursione francese non provocò danni di notevole gravità (a parte i caduti), ma per quanto riguarda il prestigio morale fu un punto a favore dei nostri cugini, soprattutto se si tiene presente la tragedia che la Francia stava vivendo. Per l'Italia rappresentò la conferma, se c'è n'era bisogno, della nostra fragilità e l'impossibilità di garantire al paese una rassicurante difesa delle coste. Questa debolezza fu ribadita nel corso della guerra dalla Mediterranean Fleet, che poté compiere diverse incursioni su importanti zone sensibili delle nostre coste, fra cui proprio un secondo bombardamento di Genova il 9 febbraio 1941.

L'incursione nel Golfo di Genova non rappresentò una sconfitta per il nostro paese, ma la conferma che l'Italia non poteva affrontare un conflitto contro la Gran Bretagna e i suoi alleati. I motivi politici e di prestigio adottati per giustificare tale decisione furono solo un espediente per spiegare una scelta troppo impegnativa per il paese, e che comunque non serviva alla soluzione dei problemi dell'Italia. D'altra parte il capo del governo (secondo la sua visione) non poteva fare diversamente: i giochi erano conclusi da tempo, come ormai la storiografia ha ampiamente confermato.