
UN “RAPPORTO DI FINE CAMPAGNA”

PIER PAOLO RAMOINO

Il Rapporto

Dall'aprile al settembre 1925 il Gruppo Esploratori formato dai nuovissimi *Pantera*, *Leone* e *Tigre* fu protagonista di una lunga campagna navale nelle acque dell'Atlantico e del Mare del Nord, e al rientro in madrepatria il comandante del gruppo redasse il consueto “rapporto di fine campagna”.

Tale rapporto, a nostro parere, presenta ancora oggi interessanti considerazioni, che non solo mostrano il clima politico, sociale e tecnico del tempo, ma indicano alcuni criteri sempre validi per pianificare una simile attività di “diplomazia navale”.

La particolarità del rapporto risiede nel fatto che fu pubblicato in un agile volumetto dalla Tipografia dell'Istituto Idrografico della R. Marina a Genova nello stesso 1925, e che il compilatore era il capitano di vascello Domenico Cavagnari, allora comandante del Gruppo Esploratori, divenuto poi nel novembre del 1933 sottosegretario di stato della Marina, carica mantenuta sino al dicembre del 1940. La stampa del Rapporto ci induce a pensare che il Ministero ne volesse una diffusione ampia, atta a servire da ammaestramento per il futuro e a testimoniare gli eccellenti risultati raggiunti. La figura del compilatore, che sarà l'indiscusso protagonista della creazione negli anni Trenta della cosiddetta “Grande Marina”, ci induce poi a studiare con particolare interesse le molte considerazioni di cui il Rapporto è cosparso, che ci paiono mettere in evidenza la particolare personalità di Cavagnari.

La Regia Marina nel 1925

La stagione in cui i tre esploratori lasciano l'Italia per questa lunga attività di rappresentanza è storicamente la conclusione di un lungo e complesso periodo di riorganizzazione della Forza Armata dopo la vittoriosa conclusione della 1^a guerra mondiale. La difficile fase della smobilitazione⁽¹⁾ guidata dal ministro Giovanni Sechi aveva portato alla riduzione numerica del numero delle unità in servizio e a una forte diminuzione degli organici, ma soprattutto all'arresto dei programmi di costruzioni navali, in considerazione sia della limitazione dei bilanci sia dei dubbi sorti durante il conflitto sul tipo di navi realmente utili alla Marina nella nuova situazione geopolitica venutasi a creare dopo la scomparsa dell'Austria. Il Paese inoltre aveva vissuto le difficili giornate dei vari governi parlamentari del dopoguerra, dell'affermazione del Partito Fascista e dei primi non semplici anni della nuova amministrazione affidata a Mussolini, con ministro della Marina il comandante vincitore del conflitto in Adriatico, l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel. Il bilancio del Dicastero navale aveva oscillato dai 2,5 miliardi dell'anno fiscale 1922-1923 ai soli 1,06 miliardi del 1924-1924 con un personale alle armi, dopo la smobilitazione, che si era attestato attorno alle 45 000 unità,⁽²⁾ numeri che ci consentono di affermare che, come in altri periodi della nostra storia navale, non ci fosse molto spazio per l'ammodernamento dello strumento e per l'esercizio dello stesso.

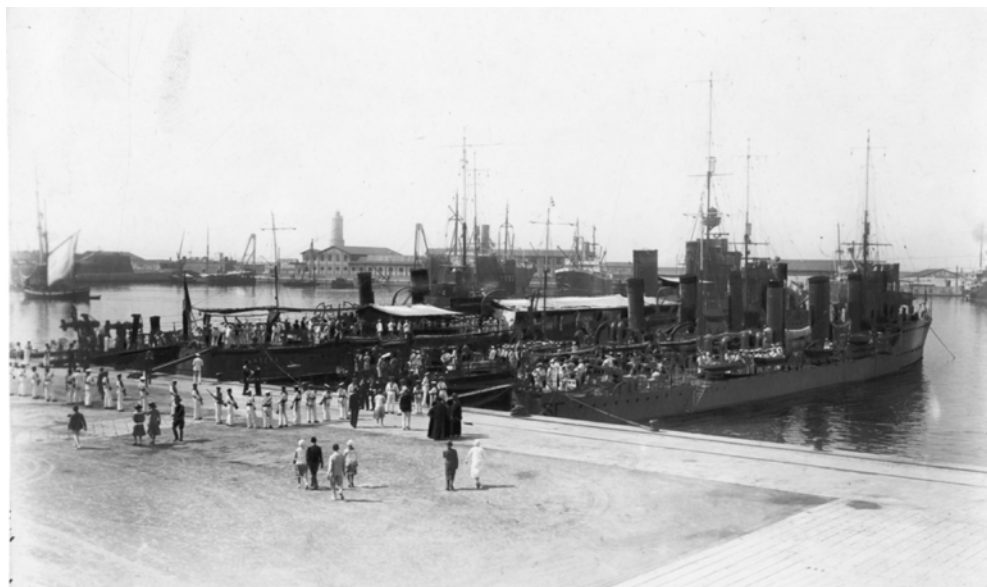
Pur in questa non rosea situazione la Marina non trascurava la sua peculiare attività di rappresentanza all'estero, inviando nel 1920-1921 la corazzata *Roma* in America del Sud, facendo compiere all'incrociatore *Libia* la circumnavigazione del globo nel 1921-1922 e inviando nel 1924 l'esploratore *Mirabello* in Nord Europa.⁽³⁾ Nei primi due casi si trattava di unità anziane di limitato valore militare, che se pur ebbero ottime accoglienze nei porti visitati non potevano rappresentare la Marina "di qualità" come avrebbero voluto i reggitori della Forza Armata. In quegli anni, infatti, le altre Potenze Navali inviavano in crociere all'estero moderne unità in formazioni consistenti, proprio a dimostrare l'efficienza dei propri cantieri e il potenziale militare delle loro Marine.

La firma a Washington nel 1921 del Trattato Navale, che prende appunto il nome dalla capitale statunitense, ci aveva posto nel novero delle

(1) Vedi P.P. Ramoino, *La Regia Marina tra le due Guerre Mondiali*, suppl. *Rivista Marittima*, sett. 2011.

(2) Vedi U.S.M.M., *La Marina Militare nel suo primo secolo di vita*, Roma, 1961.

(3) *Ibidem*.



22 agosto 1926. L'esploratore *Pantera*, al centro, fotografato a Livorno in occasione della consegna della bandiera di combattimento.

grandi potenze, assicurandoci per via pattizia la parità navale con la Francia, e quindi era d'uopo anche per la nostra Marina dimostrare almeno nelle acque europee le sue qualità complessive con un nucleo di moderne unità della generazione successiva a quelle che avevano partecipato al conflitto appena concluso. Siamo certi che questa fosse l'idea del ministro Thaon di Revel e dell'intero Stato Maggiore del tempo (i capi di stato maggiore del periodo furono gli ammiragli Gino Ducci e Alfredo Acton).

Nel 1924 l'Italia attraversò una seria crisi politica dopo l'assassinio del deputato socialista Matteotti, e la Marina, pur non rinunciando alla sua normale apoliticità, risentì del difficile clima non solo interno, ma anche internazionale, che la recente attività operativa in relazione al nostro sbarco a Corfù aveva in qualche senso peggiorato. I rapporti fra il ministro e il capo del governo si erano fatti più tesi, e come sappiamo nel 1925 l'ammiraglio Revel lasciò il Ministero,⁽⁴⁾ assunto *ad interim* dallo stesso Mussolini, che scelse il giovane ammiraglio Sirianni quale sottosegretario di stato. Riteniamo però che l'idea di inviare all'estero un gruppo navale costituito da navi moderne fosse ormai avviata, per le motivazioni che abbiamo appena accennato. Per questa attività furono opportunamente scelti gli esploratori della classe "Leone".

(4) G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, Mondadori, 1989.

I "Leone"

La strategia dei mezzi adottata dall'Italia durante la prima guerra mondiale aveva privilegiato la costruzione di siluranti adatte alla "guerriglia navale" in Adriatico. Tale scelta, apparsa subito opportuna, aveva portato alla costruzione oltre che di caccia e di torpediniere anche di unità veloci, manovriere e ben armate, che vennero definite "esploratori". Il loro compito era quello di intervenire in modo decisivo nelle mischie fra siluranti con le proprie artiglierie di medio calibro. Nella realizzazione di queste nuove unità si tentarono soluzioni piuttosto avveniristiche e spesso criticabili, come l'imbarco di pezzi da 152 mm sulle navi delle classi "Aquila" e "Mirabello", facendone piccoli incrociatori con dislocamento di circa 2000 t. Negli anni fra il 1919 e il 1921, con Sechi al Ministero della Marina, si cercò di migliorare ulteriormente questo tipo di nave da guerra mettendo a frutto l'esperienza bellica, e si ordinò ai Cantieri Ansaldo di Sestri Ponente una nuova classe di "esploratori leggeri", che doveva essere su cinque unità.⁽⁵⁾



7 agosto 1924. Il varo dell'esploratore *Leone*.

(5) P.P. Ramoino, "Gli esploratori italiani 1919-1938", *Storia Militare*, sett. 2010.

Per questioni di bilancio si scese poi a costruirne solo tre esemplari: i nostri *Leone*, *Tigre* e *Pantera*. I nomi adottati ben si atteggiavano all'idea di una felina aggressività, e le loro principali caratteristiche sono indicate nel riquadro 1; di queste vogliamo mettere in evidenza la discreta autonomia a velocità economica (15 nodi) di circa 2000 miglia, che si riduceva a sole 530 alla velocità massima continuativa di 31 nodi. Le unità impostate tra la fine del 1921 e l'inizio del 1922 entrarono in Squadra nel secondo semestre del 1924, e subito si prepararono per una lunga crociera lontano dal Mediterraneo.

L'allestimento fu particolarmente curato, con alloggi ben suddivisi tra prora e poppa, con bei locali per l'equipaggio – che dati i tempi utilizzava ancora le brande – con camerini per i capi carico e due Quadrati per i sottufficiali, mentre gli ufficiali erano sistemati in otto camerini poppieri vicini all'ampio Quadrato, e il comandante utilizzava un piccolo appartamento ben arredato, dotato di studio, cabina e bagno. Tutti i locali di vita erano foderati di legno con pavimento di linoleum e riscaldati con impianti a termosifone.

La linea delle unità si presentava molto elegante, con due fumaioli di differente altezza e poche strutture in coperta, limitate alle plance (abbastanza alta quella normale a prora, di minor altezza quella di riserva nella zona centro-poppiera) e all'armamento, di notevole consistenza (quattro impianti binati scudati da 120/45, 2 pezzi a.a. da 76/40 e due impianti trinati di lanciasiluri da 450 mm).

1. PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEGLI ESPLORATORI CLASSE "LEONE"

Dimensioni:	111,41 x 10,36 x 3,63 m
Dislocamento:	standard 2000 t, pieno carico 2650 t
Apparato motore:	4 caldaie Yarrow a nafta, 2 gruppi turbine Parsons per 42 000 hp, due assi, 2 eliche, tempo di approntamento 4 ore
Velocità:	massima 31 nodi, alle prove oltre 33 nodi
Autonomia:	2070 miglia a 15 nodi, 1623 miglia a 20 nodi, 534 miglia a 31 nodi
Armamento (1925):	otto pezzi da 120/45 in quattro impianti assiali binati scudati, 2 pezzi singoli antiaerei da 76/40, 6 lanciasiluri da 450 mm in due impianti trinati, armi antisom: b.t.g. e torpedine da rimorchio
Equipaggio:	10 ufficiali e 194 sottufficiali e comuni

La campagna navale

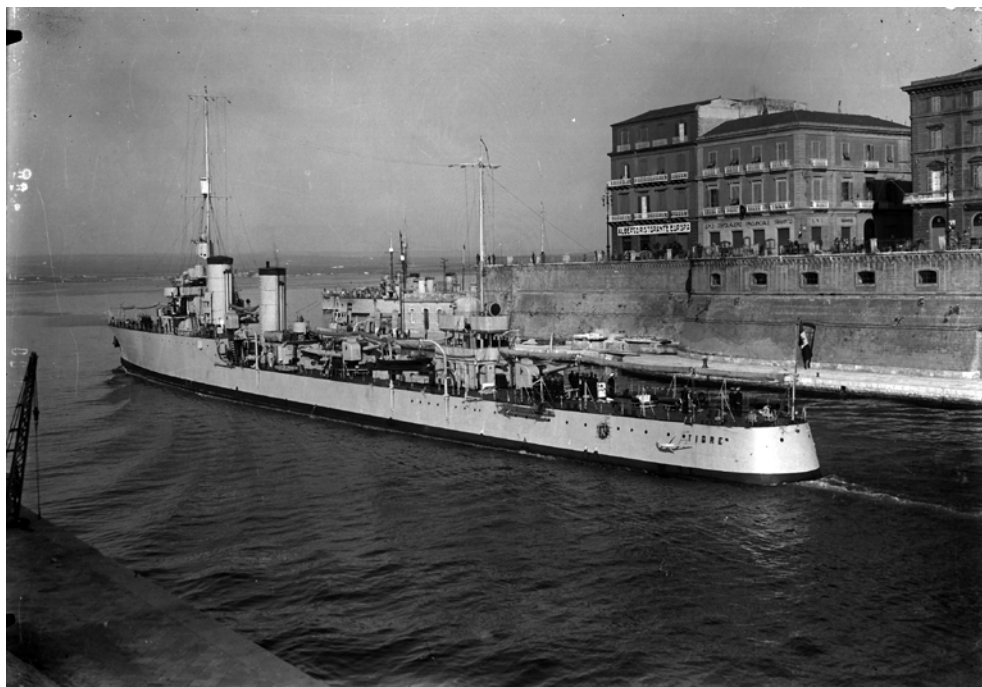
Il 6 marzo 1925, al termine delle prove e dell'addestramento iniziale delle tre navi, fu costituito nell'ambito dell'Armata Navale il "Gruppo Autonomo Esploratori Leggeri", al comando del capitano di vascello Domenico Cavagnari, che era il comandante del *Pantera*. Il Gruppo, come d'abitudine, fu posto alle dirette dipendenze del Ministero della Marina per la prevista campagna navale in Nord Europa. La campagna prevedeva soste in Spagna, Gran Bretagna, Norvegia, Danimarca, Finlandia, Stati Baltici, Germania, Olanda, Belgio e Francia. Rispetto a quanto accuratamente pianificato, la sequenza dei porti toccati ebbe pochissime varianti, dovute soprattutto a questioni legate ai rifornimenti. Il riquadro 2, ricavato dal Rapporto, mostra i vari porti toccati.

Come possiamo vedere dalle date di arrivo e partenza dai vari porti, la campagna vide i tre esploratori navigare per uno o due giorni tra una sosta e l'altra a velocità sostenuta, mentre le soste medie furono di quattro-cinque giorni nelle città più importanti e di soli uno-due giorni nei sorgitori minori. Si



evince quindi che l'idea di addestrare gli equipaggi con sostanziose navigazioni sia stata ritenuta meno importante di quella di presentare le navi, e specialmente il *Pantera*, unità sede del capo gruppo, alle autorità e alle popolazioni dei porti visitati. Il risultato di questo concetto informatore dell'intera operazione è fortemente sottolineato da Cavagnari nel nostro Rapporto, in cui vengono sinteticamente trattati i risultati "diplomatici" delle varie soste attraverso paragrafi intitolati alle singole nazioni.

Domenico Cavagnari, comandante del Gruppo Autonomo Esploratori Leggeri.



L'esploratore *Tigre* (1924-1941), fotografato a Taranto quando faceva parte della Flottiglia Scuola Comando.

Si inizia quindi dalla Spagna, dove non si fa cenno alle numerose soste iniziali nei porti iberici (Valenza, Almeria, Malaga, Cadice, Vigo), ma si descrive puntualmente la visita dei Reali avvenuta a Santander, sulla via del rientro in Italia, che a detta del compilatore del Rapporto, *“ha avuto un carattere assolutamente eccezionale ed è stata una manifestazione che non sarà dimenticata da nessuno di coloro che vi presero parte”*. Cavagnari aggiunge che autorità e popolazione *“fecero a gara, seguendo l'esempio del loro Sovrano, a colmare di attenzioni, di cortesie, di manifestazioni di simpatia evidentemente sincera, cordiale e non ordinaria comandanti, ufficiali ed equipaggi”*.

L'abbondanza di aggettivi, non consueta nella prosa del capo gruppo, ci manifesta la profonda soddisfazione per la visita in una nazione in cui *“la affinità della razza e ... l'assenza di qualsiasi interesse [politico] divergente”* portava a una naturale amicizia tra i due Paesi.

2. PORTI VISITATI

PORTO	NAZIONE	DAL	AL	MIGLIA
Spezia	Italia	04-apr
Valenza	Spagna	06-apr	09-apr	542
Almeria	Spagna	10-apr	11-apr	260
Malaga	Spagna	11-apr	15-apr	105
Cadice	Spagna	15-apr	23-apr	148
Lisbona	Portogallo	24-apr	27-apr	267
Vigo	Spagna	28-apr	29-apr	225
Portsmouth	UK	01-mag	08-mag	685
Bristol	UK	09-mag	12-mag	380
Liverpool	UK	13-mag	17-mag	300
Glasgow	UK	18-mag	24-mag	230
Edimburgo	UK	26-mag	03-giu	440
Bergen	Norvegia	04-giu	10-giu	510
Oslo	Norvegia	11-giu	17-giu	400
Copenaghen	Danimarca	17-giu	24-giu	280
Leningrado	URSS	25-giu	29-giu	710
Helsingfors	Finlandia	30-giu	04-lug	180
Reval	Estonia	04-lug	06-lug	45
Riga	Lettonia	06-lug	08-lug	200
Brema	Germania	10-lug	14-lug	700
Amsterdam	Olanda	15-lug	21-lug	260
Gand	Belgio	21-lug	27-lug	140
Ostenda	Belgio	27-lug	31-lug	60
Le Havre	Francia	01-ago	06-ago	180
Lorient	Francia	07-ago	12-ago	340
Bordeaux	Francia	13-ago	20-ago	220
Santander	Spagna	21-ago	25-ago	230
Gibilterra	Col. UK	27-ago	28-ago	850
Orano	Col. Francia	29-ago	02-set	240
Tripoli	Col. Italia	04-set	15-set	890
Napoli	Italia	16-set	21-set	530
Spezia	Italia	22-set	...	300

Cavagnari si dilunga maggiormente nel commentare le soste in Gran Bretagna (da lui indicata come Inghilterra), in cui l'accoglienza non solo nei porti militari, ma anche in quelli commerciali quali Bristol o Liverpool fu molto cordiale. Alcune frasi del Rapporto sono da ricordare: *“Poiché i nostri ufficiali e i nostri marinai hanno, come tutti della nostra razza, buoni occhi per vedere e buona memoria per ricordare, la visita ai porti inglesi sarà stata per loro splendidamente istruttiva. Così, mentre a Portsmouth poterono vedere quanto possa la forza della tradizione e dell'ordine a tenere alta la possanza non solo quantitativa ma qualitativa di una grande Marina, così a Bristol ebbero l'impressione di un'attività mercantile alla quale anche grandissima parte della forza è data da una tradizione di successo legato a una mai smentita abitudine di laboriosità, di tenacia e soprattutto di scrupolosità commerciale”*. Come vediamo si tratta della tradizionale ammirazione di un ufficiale di Marina per la *Royal Navy* e per il senso di “marittimità” del Regno Unito. Ma anche in Gran Bretagna le cose stavano cambiando e Cavagnari sottolinea pure che non poteva sfuggire a un attento osservatore *“il senso diffuso di progressivo disamore al lavoro e la generale ricerca di ogni forma di piacere che va guadagnando rapidamente tutti gli strati sociali dai più alti ai più bassi in quella nazione troppo ricca”*. Le differenze ancora molto forti tra la società italiana e quella britannica, e il differente grado di benessere sono racchiuse in queste osservazioni.

Le visite ai porti norvegesi e danesi sono più brevemente descritte, ma ugualmente ritenute molto riuscite. Interessante è la considerazione che in Danimarca *“l'Italia sia soprattutto conosciuta come un paese di gioia serena”*, e che *“le nostre Fiat, le nostre Lancia, le nostre Alfa-Romeo sono diffusissime e nei migliori ritrovi offrono vermouth italiano e spumante italiano”*. Il comportamento sobrio e corretto dei nostri equipaggi fu particolarmente lodato dalle autorità confrontandolo con quello di altre Marine e questo fu certamente di soddisfazione per il comandante del gruppo.

La visita a Leningrado fu certamente quella più interessante dell'intera campagna. La situazione della giovane Unione Sovietica, da poco uscita dalla Rivoluzione, attirava certo la curiosità degli italiani degli anni Venti, e Cavagnari pur molto soddisfatto dell'ottima accoglienza ricevuta non può fare a meno di descrivere le navi del paese ospitante in cui si cerca di *“supplire con la quantità alla deficienza della qualità e mostrare la ricerca affannosa di una efficienza attraverso l'inesorabile ritorno ai metodi ed alle forme del passato”*. La visita fu politicamente assai apprezzata perché di fatto rompeva l'isolamento in cui l'Europa teneva l'URSS, e i sovietici furono molto prodighi di cortesie, ma *“nessuno ... potrà dimenticare la visione di miseria, di rovina, di terrore diffuso che presenta quella povera immensa città. E nessuno ... dei nostri marinai scesi a terra a Leningrado*

diverrà mai comunista!". Il futuro sottosegretario di Mussolini conclude così le sue osservazioni sulla visita in Russia; sappiamo come il Nostro fosse molto sensibile al concetto di "ordine" tradizionale, e quindi non potevamo aspettarci altre considerazioni.

Sulle soste in Finlandia, Estonia e Lettonia Cavagnari fa solo brevi considerazioni sulla simpatia dimostrata dalle popolazioni ai nostri equipaggi e sulla gratitudine espressa dalle autorità finniche per l'ospitalità offerta nelle nostre scuole militari agli allievi ufficiali di quel Paese, pratica di "diplomazia militare" ancor oggi tradizionale per il nostro Paese.

Piuttosto scarsa è la parte riguardante la visita a Brema, lasciata appena ultimati i rifornimenti a seguito della freddezza dimostrata dalle autorità locali nonostante i "gesti cavallereschi" dei nostri equipaggi. La guerra contro la Germania era forse ancora troppo vicina, e quella sosta probabilmente non opportuna.

Buona fu invece l'accoglienza in Olanda, ma Cavagnari sottolinea che quel Paese "è fiorente, ricco, ma non ha fatto la guerra. Quale differenza di attività spirituale fra i Paesi che passarono nell'ardente crogiuolo e quelli che vi si mantennero estranei!". Questa considerazione ci rivela come anche un ufficiale superiore della cultura e del carattere di Cavagnari avesse interiorizzato l'esperienza del conflitto mondiale in modo molto particolare e che ancora a una certa distanza di anni considerasse il tedesco quale "nemico" e il neutrale quale "egoista". Se queste erano le sensazioni intime del Nostro nella sua piena maturità, probabilmente quando – divenuto il massimo responsabile della Regia Marina – dovette subire l'alleanza con la Germania sarà stato fortemente perplesso.

La visita in Belgio del Gruppo Navale fu certamente un grande successo, e il Rapporto si dilunga sull'amabilità delle accoglienze e sulla considerazione della popolazione per i nostri marinai. Quasi commovente è la descrizione del cimitero di Gand, ove è presente un bassorilievo commemorativo della Grande Guerra in cui sono anche raffigurati i bersaglieri italiani all'assalto. Re Alberto ricevette in udienza a Bruxelles sia il capo gruppo sia i comandanti e alcuni ufficiali, coronando così una sosta molto riuscita.

"La visita ai porti francesi dette luogo a numerose manifestazioni di fraternità". Con questa frase Cavagnari inizia il breve paragrafo con cui descrive le soste nei porti della consorella latina, dimostrando che nonostante le note divergenze di politica navale avutesi con il Trattato di Washington la sentita alleanza durante il passato conflitto era soprattutto dalla Marina francese e dalla

popolazione considerata vera fratellanza di armi. A Parigi, ove il capo gruppo si recò per deporre una corona sulla tomba del Milite Ignoto, la delegazione italiana fu oggetto di manifestazioni di vera simpatia.

Interessante è anche la breve conclusione sulla fine della campagna, che vide le nostre navi fare sosta nella Colonia della Tripolitania ancora in via di pacificazione e poi raggiungere la Madrepatria nel Golfo Partenopeo. Cavagnari dice che *“Tripoli ... ha destato nei nostri equipaggi una grata impressione di orgoglio nazionale”*, e conclude: *“E il golfo di Napoli nel quale le navi giunsero in un pomeriggio di luminosità e di limpidezza veramente eccezionali, disse loro che di tutti i paesi visitati senza dubbio il più bello è pur sempre l'Italia”*.

Considerazioni sulle attività di rappresentanza e sui contatti con i diplomatici italiani

Nel commentare l'itinerario della campagna navale, Cavagnari, pur considerando che la sua forma definitiva fosse da ritenersi *ben congegnata* in relazione alle stagioni e ai tempi (di fatto si trattò di navigare in primavera ed estate), critica le soste troppo corte perché non consentono di svolgere con la dovuta serenità le attività di rappresentanza, che possono essere considerate l'obiettivo primario della missione. Un programma di “cortesie” ben studiato richiede almeno quattro o cinque giorni di sosta, e quindi questo deve essere il periodo da pianificare in accordo con le autorità diplomatiche nelle varie sedi. L'osservazione che *“una traversata, specialmente se fatta con mare mosso e tempo piovoso riduce le navi in modo impresentabile ed occorrono uno od anche due giorni di lavoro per metterle in quello stato di eleganza navale che è indispensabile alla loro missione rappresentativa”* ci rivela non solo le difficoltà d'impiegare unità sottili di limitato dislocamento e basse di bordo in crociere oceaniche, ma anche la necessità del tradizionale “rassetto” per ben presentarsi alle visite di autorità competenti a bordo, preoccupazione costante di tutti i comandanti e soprattutto dei secondi in queste occasioni. Nei programmi di permanenza comunque furono scelti criteri abbastanza tradizionali di visite alle autorità militari, amministrative e religiose nel primo giorno di sosta, seguite non solo dalle relative restituzioni, ma anche da una colazione a bordo e spesso da un ricevimento pomeridiano con parecchi invitati secondo le indicazioni dei consoli italiani della sede. L'apertura alle visite della popolazione e soprattutto alle comunità nazionali fu sempre seguita con reciproca soddisfazione, inoltre il relatore mette particolarmente in evidenza l'organizzazione di partite di calcio tra la squadra del

Gruppo e squadre locali. Furono giocate ben 15 partite, di cui vinte 11 con risultati brillanti, e viene citato il centravanti e capitano della squadra, il sottotenente Asso, ufficiale di rotta del *Pantera*.

In questo quadro le relazioni con le autorità diplomatiche nazionali avevano un ruolo centrale, e Cavagnari vi dedica un lungo paragrafo del Rapporto. A Lisbona il nostro ambasciatore, principe Borghese, andò a bordo in forma ufficiale, e ugualmente a Portsmouth il marchese della Torretta visitò l'unità capo-gruppo. Sono successivamente nominati il ministro a Cristiania, Cambiagio, l'incaricato d'affari a Copenaghen, Cittadini, l'ambasciatore a Mosca, conte Manzoni, il ministro in Finlandia, marchese Paternò, l'ambasciatore a Berlino, conte Bosdari, il ministro all'Aja, marchese Maestri Molinari, l'incaricato d'affari a Bruxelles, Daneo, tutti ben presenti nelle più importanti manifestazioni a bordo. Infine si sottolinea la particolare cura avuta dall'ambasciatore in Spagna, marchese Paolucci e da quello in Francia, barone Avezzana nei rapporti sia formali sia di amicizia con le navi.

Un passo particolare è riservato all'opera degli addetti navali, che avevano preparato le visite con "*la massima cura ed in ogni particolare*". Molti di essi sono singolarmente ricordati, come il comandante Ranieri Biscia in Gran Bretagna, il comandante Di Giamberadino in Germania e nei Paesi Baltici, e il comandante Bogetti per la Francia, il Belgio e l'Olanda. Il relatore si sofferma poco sui consoli, ma conclude che "*in genere siamo ben rappresentati sia dai Consoli di carriera che da quelli onorar*". Interessante è la considerazione sui pagamenti per gli acquisti nei vari porti della nafta e dei lubrificanti, che ci rivela come le tratte in lire italiane non erano bene accette, mentre i pagamenti in sterline ottenevano ottimi risultati. Anche queste testimonianze ci portano a considerare le condizioni economiche dell'Europa del 1925 e la tradizionale importanza negli scambi del tempo della moneta britannica.

Considerazioni tecniche

"È innegabile che buona parte del successo di questa campagna è dovuta al fatto che i tre esploratori erano esteticamente belli, nuovi ben rifiniti". Così Cavagnari inizia un importante paragrafo del Rapporto dedicato alla scelta delle navi, in cui si sottolinea l'efficacia di inviare in missione di rappresentanza all'estero squadriglie o flottiglie di navi nuove anziché utilizzare "grandi navi" di costruzione superata. Inoltre, "*non si deve lesinare la pittura, i mezzi di pulizia, i materiali di consumo*", per dare il corretto aspetto alle unità in porto. Il nostro capo gruppo dà poi molta importanza alle imbarcazioni di bordo e alla loro

attrezzatura perché vengono giudicate da tutti alla banchina, e per loro non si deve fare *“economia nelle bandiere e nelle insegne, che devono essere sempre fiammanti e non troppo piccole”*.

Il Rapporto prosegue con alcuni importanti paragrafi che illustrano sia la gestione delle attività di navigazione e di rappresentanza sia l'andamento tecnico della campagna. In allegato Cavagnari mette ben otto relazioni dei principali capi servizio, che completano le informazioni sulla crociera, che aveva fatto compiere ai tre esploratori ben 12 000 miglia in cinque mesi e mezzo, costituendo per tutto il personale un periodo estremamente istruttivo, navigando in mari con bassi fondali, correnti e nebbie non consueti nelle acque di normale dislocazione. Interessanti considerazioni tecniche sono proprio contenute nei suddetti allegati, da cui ci perviene un panorama molto variegato sulla condotta di una missione all'estero negli anni Venti sia per quanto riguarda la pianificazione delle navigazioni, sia per la gestione dei mezzi e del personale. Il commissario ci ha poi lasciato un'importante relazione economica sui costi della campagna, che riportiamo di seguito:

Costo dei viveri	378 603,64 Lit
Costo delle spese di campagna	2 111 791,62 Lit
Combustibili:	
Nafta	1 862 708,90 Lit
Materiali di consumo	94 346,96 Lit

Per un totale di spesa di campagna di 4 447 450,31 Lit, che Cavagnari giudica non eccessivo. Non ci soffermeremo su altri dati riportati dai capi servizio pur se tecnicamente interessanti e che coprono la buona situazione sanitaria, la corretta gestione dei viveri e del vestiario, le comunicazioni RT con l'Italia, ma sottolineiamo come non vi siano state esercitazioni con Marine estere, a significare che tale pratica, oggi molto in uso, non era allora prevista, sia per mantenere una certa riservatezza sulle proprie attività, sia per difficoltà nelle comunicazioni.

Conclusioni e ammaestramenti

La lettura di un rapporto di fine campagna di tanti anni fa, redatto da un ufficiale di grande prestigio e noto per una successiva carriera molto brillante che lo porterà al grado apicale di ammiraglio d'armata e a reggere per molti anni il dicastero della Marina, ci è parso molto stimolante pur nella sua prosa piuttosto burocratica e contenente espressioni linguistiche e di stile molto legate al tempo.

La campagna navale in Nord Europa e, soprattutto, la visita a Leningrado possono essere inquadrata nella politica estera mussoliniana, ricercante un riconoscimento più significativo del nostro Paese non solo da parte dei vecchi alleati del trascorso conflitto, ma anche dagli Stati europei nati proprio dal cambiamento geopolitico del 1919-1920 quali la Finlandia, le Repubbliche Baltiche e l'Unione Sovietica. Non si trascurò anche una nostra amichevole presenza nelle nazioni scandinave, in Olanda e in Spagna, che erano rimaste neutrali nella conflagrazione mondiale. Gli obiettivi di diplomazia navale appaiono quindi molto ben studiati, e l'appoggio costante e spesso entusiasta delle nostre ambasciate e legazioni ci fanno comprendere come questa attività di rappresentanza sia stata certamente coordinata dalla Marina con il Ministero degli Affari Esteri. In tutti i porti oltre alle visite di prammatica il capo gruppo ha svolto un'intensa attività di rappresentanza, con colazioni e ricevimenti a bordo in cui la collaborazione per gli inviti e gli orari con i consoli è stata ottimale.

L'atteggiamento delle autorità locali sia militari sia civili è stato in tutte le nazioni molto cortese, in qualche caso, come in Francia e in Spagna, addirittura affettuoso; solo nel porto di Brema le cose non devono essere andate come sperato, viste le osservazioni del relatore. Probabilmente la visita a un porto tedesco non era gradita, e non si comprende come una tale situazione non sia stata preventivamente segnalata dall'ambasciata a Berlino. Sul comportamento dell'ambasciatore e dell'addetto navale Cavagnari comunque non registra che lodi. Appare oggi anche non chiaro perché di tutte le nazioni nordeuropee visitate si sia voluto escludere la Svezia, con cui il nostro Paese ha avuto sempre ottimi rapporti; nel Rapporto non se ne fa cenno, e quindi anche noi, lettori del XXI secolo, non possiamo azzardare giudizi.

Nel concludere il suo scritto Cavagnari non fa particolari elogi ai suoi equipaggi e si limita a trascrivere sia il messaggio di elogio inviato dal capo del governo e ministro della Marina al rientro del Gruppo in Patria sia l'Ordine del Giorno dell'ammiraglio Molè, comandante in capo del dipartimento della Spezia, incaricato di svolgere la tradizionale "ispezione di fine campagna", che contiene parole di vivo compiacimento.

Il carattere di Cavagnari, poco propenso ai facili entusiasmi, e il suo stile asciutto e sintetico si aprono assai raramente nell'intero Rapporto. Una di queste aperture è nella descrizione della sosta a Gand, che merita la citazione: *"Le navi giunsero il giorno della festa nazionale, quando nella grande piazza illuminata, per antichissima tradizione, è lecito alle fanciulle che danzano sotto i platani scegliere il proprio cavaliere nella folla ed il cavaliere chiedere loro un bacio. Quella sera i nostri marinai dai solini azzurri ebbero – perché negarlo? – il più lusinghiero dei successi."*

Infine, affermando che lo scopo per cui il Gruppo navale aveva effettuato la campagna era stato raggiunto, il nostro capo gruppo si apre in modo inconsueto dicendo che *“il desiderio di dare l'impressione diretta di una Italia attiva, progredita, ordinata ed esuberante di giovanile energia fu in noi ardente ed appassionato e che ricorderemo sempre la missione affidataci con fierezza ed orgoglio, per tutto l'ardore e tutta la passione che infiammano il nostro indissolubile fascio di anime nell'amore della nostra Patria divina”*.

La lettura di questo Rapporto ci pare che ancor oggi possa darci ammaestramenti su come devono essere programmate simili missioni di “diplomazia navale”, in particolare sulla scelta delle unità da inviare, sul comportamento da tenere nelle attività di rappresentanza e nei rapporti con le autorità diplomatiche e sull'attenzione anche alle piccole cose, che divengono importanti all'estero, come le partite di calcio o la tenuta delle imbarcazioni e del personale.

Il documento pubblicato nel lontano 1925 dall'Istituto Idrografico ritrovato in una fortunata ricerca nella biblioteca dell'Accademia Navale ci fa pensare a quanti rapporti simili, anche di attività a noi molto più vicine, non sono stati conservati in modo così accessibile, e anche questo, a parer nostro, è un importante ammaestramento.