

Bollettino d'Archivio

dell'Ufficio Storico della Marina Militare

Anno XXXIV • aprile - giugno 2020



Saggi

Vessilli navali italiani 1797-2020
di Paolo Reggiani, Claudio Rizza,
Marco Sciarretta

Fonti e documenti

Dopo la battaglia. Le notizie sulle
azioni navali della Regia Marina nella
Seconda guerra mondiale – 2ª parte
di Piero Cimbolli Spagnesi

Notizie sulle azioni navali della
Seconda guerra mondiale.
Le operazioni nel Mar Rosso (1940)
di Alessandro Vagnini

Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Periodico trimestrale - Anno XXXIV - aprile/giugno 2020

Bollettino d'Archivio

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE
Periodico trimestrale - Anno XXXIV - aprile/giugno 2020

PROPRIETARIO ED EDITORE



UFFICIO PUBBLICA INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE
Capo dell'Ufficio, *Contrammiraglio* Angelo VIRDIS

DIREZIONE E REDAZIONE

Via Taormina, 4 - 00135 Roma
Tel.: 06 3680 7220 - Fax: 06 3680 7222
Email: ufficiostorico@marina.difesa.it

DIRETTORE RESPONSABILE

Capitano di Vascello Giosuè ALLEGRINI

DIREZIONE EDITORIALE

Capitano di Fregata Marco SCIARRETTA

COORDINAMENTO EDITORIALE

1° *Luogotenente* Nicola HAZIDIMITRIOU

PROGETTO GRAFICO

G.M. (CM) Giorgio CAROSELLA

NUCLEO VENDITE

Tiziana PATRIZI
Via Taormina, 4 - 00135 Roma
Tel. 06 3680 7240
ufficiostorico.vendite@marina.difesa.it

DIRETTORE SCIENTIFICO

Prof. Piero CIMBOLLI SPAGNESI

COMITATO DI REDAZIONE

Nicola HAZIDIMITRIOU, Giorgio CAROSELLA, Stefano CORSI, Paola NOLI

COMITATO SCIENTIFICO

Pierpaolo RAMOINO, Antonello BIAGINI, Piero CIMBOLLI SPAGNESI, Massimo DE LEONARDIS, Mariano GABRIELE, Marco GEMIGNANI, Paolo CASARDI, Danilo CECCARELLI MOROLLI, Roberto DOMINI, Gabor HAMZA, Vincent O'HARA, Ferdinando SANFELICE DI MONTEFORTE

COMITATO EDITORIALE

Massimo ANNATI, Michele COSENTINO, Maurizio LUCARIELLO, Giuliano MANZARI, Giancarlo Poddighe, Claudio RIZZA, Marco SANTARINI, Marco SCIARRETTA, Desirée TOMMASELLI

Registrazione al Tribunale Civile di Roma (versione cartacea) n. 181 del 1° aprile 1987

Registrazione al Tribunale Civile di Roma (versione on line) n. 127 del 4 aprile 2011

La collaborazione al BdA è aperta a tutti.

Il pensiero e le idee riportate negli articoli sono di diretta responsabilità degli Autori.

Alla Direzione non è attribuita che la responsabilità inerente alla morale correttezza delle cose stampate nei riguardi delle patrie istituzioni, della disciplina morale e del rispetto civile.

Le norme di collaborazione sono consultabili al link:

<http://www.marina.difesa.it/storiacultura/ufficiostorico/Pagine/Normeperlacollaborazione.aspx>

Documentazione e fotografie dell'Archivio possono essere acquisite seguendo le istruzioni riportate nel link:

<http://www.marina.difesa.it/storiacultura/ufficiostorico/Pagine/fotoriproduzioni.aspx>

Il Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare è consultabile on line al sito:

http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/bollettino/Pagine/numeri_bollettino.aspx

ISSN 1826 - 6428

ISBN 978-88-99642-34-1

© Copyright Ufficio Storico della Marina Militare

Indice

Editoriale	Pag. 4
Saggi	
Vessilli navali italiani 1797-2020 <i>Paolo Reggiani, Claudio Rizza, Marco Sciarretta</i>	Pag. 9
Fonti e documenti	
Dopo la battaglia. Le notizie sulle azioni navali della Regia Marina nella Seconda guerra mondiale – 2 ^a parte <i>Piero Cimbolli Spagnesi</i>	Pag. 59
Notizie sulle azioni navali della Seconda guerra mondiale. Le operazioni nel Mar Rosso (1940) <i>Alessandro Vagnini</i>	Pag. 85

In Copertina: Napoli, 10 giugno 1964: consegna della Bandiera di combattimento all'incrociatore lanciamissili *Giuseppe Garibaldi*.

Editoriale

Col secondo numero del 2020 prosegue la nuova linea editoriale adottata dal Bollettino per le rinnovate intenzioni dello Stato Maggiore della Marina militare, al fine di rendere il periodico sempre più uno strumento di ricerca, conoscenza e diffusione nell'ambito delle pubblicazioni scientifiche di storia militare navale e marittima nazionale.

Come già nel numero precedente – e così come sarà in seguito – alle immagini è stato dato uno spazio importante rispetto al passato, nella consapevolezza che soprattutto dall'inizio del XX secolo in poi (cioè da quando la fotografia ha assunto un ruolo fondamentale nella documentazione degli eventi durante il loro svolgersi) una storia senza di esse apparirebbe tronca; perché i fatti di durata lunga e breve, le persone e con esse i loro modi di operare e di esistere, così come i mezzi e i tanti tipi di spazi per mare, per terra e in aria che sono serviti da strumento o da palcoscenico resterebbero come ombre, se privi di immagini, senza coglierne così l'intima sostanza e la loro essenza.

Se si eccettuano pochi paralleli di casi sporadici in ambito civile, il Bollettino d'Archivio dell'Ufficio storico della Marina militare costituisce un unicum per la sfera militare in Italia. Infatti, le sue pubblicazioni proseguono senza interruzione dal 1987 e già dal momento dell'esordio esso era stato impostato come strumento di dialogo e diffusione in chiave storiografica e per ricercatori di quanto era – e continua sempre a essere – relativo alla cultura dell'eterna vocazione marittima della penisola italiana nella sua più ampia accezione. In parallelo con quanto fatto dalla Rivista Marittima per la contemporaneità, da allora il Bollettino ha rappresentato un importante veicolo per la comprensione del ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e oltre, a testimonianza di come la nostra penisola sia sempre stata un luogo di vita unitario e con sue specifiche peculiarità nel corso delle sue tante forme di governo dall'Antichità a oggi e con particolare riferimento agli ultimi duecento anni.

Questo perché l'immanenza fisica dei suoi luoghi e dei correlati spazi strategici vitali per i suoi abitanti, la conformazione immutabile dei più di ottomila chilometri delle sue coste, quella dei suoi territori e dei relativi percorsi maggiori nell'interno, insieme alla sostanziale costanza dei venti e delle correnti dei suoi tanti mari sono stati determinanti per l'intera sua storia marittima e navale, così come continuano a esserlo ora.

A ottant'anni dall'entrata dell'Italia nella Seconda guerra mondiale e settantacinque dopo la sua conclusione definitiva in Oriente, tanti interessi globali appaiono ancora centrati sia nel Mediterraneo che sulle coste dell'Asia Minore, dell'Africa settentrionale e del Mar Rosso, tanto quanto nell'Oceano Pacifico e sulle coste dell'Asia orientale. Anche a causa di tutto questo ha quindi un senso affrontare ancora una volta questi e altri simili temi da parte di nuove generazioni di studiosi, e contestualmente riesaminarli alla luce di documentazione nuovamente rimessa in luce, per valutare quanto e come di tutto ciò e dei correlati argomenti già vi fosse consapevolezza piena in tempi trascorsi e apparentemente molto lontani.

La perdita di tanta memoria del passato anche recente verificatasi nell'ultimo ventennio quasi ovunque nel mondo e quasi per un rifiuto del vecchio, per un'indesiderata fatica d'astrazione intellettuale di fronte all'abbondanza di mezzi e di materiali sempre nuovi, ha determinato a cascata in tanti settori

della conoscenza almeno occidentale – così come in quelli che ruotano intorno alla vocazione navale e marittima dell'Italia – una serie di dimenticanze importanti a proposito delle basi scientifiche, tecniche, normative e professionali dove, in questo caso, poggia una parte fondamentale della storia del Paese.

Nonostante ciò, grazie proprio alla storia in questione, la consapevolezza dei fatti accaduti e il patrimonio insostituibile delle correlate esperienze di qualsiasi natura continuano sempre a essere un presupposto fondamentale per affrontare il futuro in ambito militare. Ciò perché dal passato possono e devono essere recuperati non tanto soluzioni vecchie a problemi nuovi, ma soprattutto mentalità e atteggiamenti critici utili a fronteggiare in maniera costante e risolutiva manifestazioni nuove di problemi sempre identici a sé stessi.

Questo è il motivo perché la storia è materia d'insegnamento corrente nella maggior parte delle Accademie delle Forze armate delle nazioni occidentali e orientali.

Senza una conoscenza approfondita e di carattere scientifico dello svolgersi nel tempo degli stessi temi, della natura, dei limiti e delle specialità dei luoghi, soprattutto delle persone che li affrontano ancora oggi, così come dei tanti casi particolari di combattimento e sofferenza, in pace e in guerra, non è possibile trasformare tutto ciò in lezioni fondamentali da tramandare per il futuro di quelle stesse persone e di quello del loro Paese: un futuro che altrimenti dovrà essere sempre reinventato ogni volta di fronte a ogni nuova situazione.

Prof. Piero Cimbolli Spagnesi
(Sapienza – Università di Roma)

SAGGI

Vessilli navali italiani 1797-2020

Paolo Reggiani, Claudio Rizza, Marco Sciarretta

Abstract

The Authors, with the present paper, would like to enlighten the evolution of the national flag and, actually, of the Naval Flag, through the heraldic evolution. The study is accompanied by several illustrations, which help the reader to comprehend the historical evolution too. In fact, if the heraldry is the 'science of coat of arms', is quite true that the flags express the values and ideals of what they represent.

Introduzione

Nel 1796 Napoleone Bonaparte, posto a comando dell'esercito francese d'Italia, varcò le Alpi sconfiggendo l'esercito austriaco e quelli di tutti gli stati preunitari del centro-nord della penisola. Tra la fine di dicembre 1796 e l'inizio di gennaio 1797 si riunì a Reggio Emilia, allo scopo di costituire uno stato italiano unitario, il secondo congresso dei rappresentanti di Bologna, Ferrara, Modena e Reggio Emilia dopo che il primo, tenutosi a Modena nell'ottobre del 1796 non aveva portato ad alcun risultato concreto.

Nel corso di tale assemblea, fu deciso di adottare, per la nuova Repubblica d'Italia, un tricolore simile a quello francese, bandiera sotto la quale l'esercito di Napoleone era riuscito a sconfiggere gli eserciti avversari nell'Italia settentrionale. La solenne inaugurazione della bandiera del nuovo stato, la Repubblica Cisalpina, avvenne a Milano il 9 luglio del 1797, ma solo nel maggio del 1798

la Repubblica rese ufficiale, tramite un decreto, il tricolore quale bandiera del nuovo Stato (*fig. 1*). Nel 1799 gli eserciti della coalizione europea rioc-



Fig. 1 - Bandiera della Repubblica Cisalpina, 1797 (fonte: Wikimedia Commons).

Tutti i disegni di bandiere e di stemmi a corredo di quest'articolo sono opera di Paolo Reggiani, salvo ove diversamente indicato.

cuparono infatti il paese costringendo Napoleone, nel frattempo divenuto primo console, a intraprendere una nuova campagna d'Italia.

La seconda Repubblica Cisalpina ripristinò il tricolore quale bandiera nazionale nel dicembre 1801. Nel gennaio successivo i 154 deputati cisalpini, riuniti da Bonaparte a Lione, acclamarono la nascita della prima Repubblica italiana.

Molto di ciò che si faceva nella nuova Repubblica era speculare a quanto realizzato in Francia, e così quando là apparvero, fra le bandiere di combattimento, alcune con i tre colori disposti a disegni geometrici di diversa forma, anche i governanti italiani ritennero di doversi adeguare al nuovo stile, tanto che il 20 agosto 1802 la bandiera dello Stato e quella della Marina, diverse soltanto nelle dimensioni, furono trasformate in un drappo rosso, caricato di una losanga bianca nella quale era inserito un rettangolo verde. La bandiera rimase nella nuova forma quando nel 1805 la Repubblica si trasformò in Regno (*figg. 2a e 2b*).

Alla caduta di Napoleone gli austriaci tornarono in Italia imponendo nuovamente al Lombardo-Veneto la bandiera asburgica. Dopo la Restaurazione, il "tricolore", divenuto ormai simbolo della nazionalità negata, tornò brevemente a sventolare nei moti rivoluzionari del 1821 in Piemonte (ad Alessandria), a Napoli e nelle Province unite italiane nel 1831, nelle sollevazioni in Sicilia e in Abruzzo, rispettivamente nel 1837 e nel 1841, e di nuovo nel 1844-45, durante i falliti tentativi insurrezionali nel Bolognese e dei fratelli Bandiera in Calabria.

Il 23 marzo 1848 Carlo Alberto di Savoia, sceso in campo contro gli austriaci insieme all'Italia insorta, scelse come vessillo delle proprie truppe «lo

scudo di Savoia sovrapposto alla bandiera tricolore italiana» che, invariato nel corso del Risorgimento, diventerà la bandiera nazionale del nuovo Regno d'Italia. Le bandiere presentavano lo scudo sannitico sabaudo sul bianco, aderente al verde e al rosso e contornato di una banda azzurra, e sono descritte per la prima volta nel Decreto luogotenenziale del 1° agosto 1848, n. 753. Precedendo quest'ultimo, il tipo della bandiera del naviglio da guerra è invece regolata da una regia patente che il 15 aprile 1848, emanata dal quartier generale di Volta Mantovana sul Mincio, proclamava quanto segue:

«Carlo Alberto, per grazia di Dio Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme, Duca di Savoia, di Genova, Principe di Piemonte

Volendo che la stessa bandiera che, qual simbolo dell'unione italiana, sventola sulle schiere da noi guidate a liberare il sacro suolo d'Italia, sia inalberata sulle nostre navi da guerra e su quelle della marineria mercantile;

Sentito il parere del nostro Consiglio dei ministri; Abbiamo ordinato ed ordiniamo:

Le nostre navi da guerra e le navi della nostra marineria mercantile inalbereranno qual bandiera nazionale la bandiera tricolore italiana (verde, bianco e rosso) collo Scudo di Savoia al centro. Lo scudo sarà sormontato da una corona per le navi da guerra. Il presidente del nostro Consiglio dei ministri, incaricato del portafoglio della Guerra e Marina, è incaricato della esecuzione del presente.

Dal nostro quartier generale a Volta, l'11 aprile 1848.

Carlo Alberto».

Quella della Marina da guerra, oltre che precedente, è quindi l'unica Bandiera tricolore del Regno a portare la corona regia prima del 1860. Anche dopo l'Unità d'Italia, la Bandiera navale sarà contraddistinta dal cosiddetto tocco rosso (ovvero il panno rosso all'interno della corona), che rimarrà una sua prerogativa rispetto alle Bandiere dell'Esercito (*fig. 3*).

È da segnalare come negli edifici pubblici in Italia, così come nelle legazioni italiane all'estero, fosse invalso l'uso della bandiera della Marina con

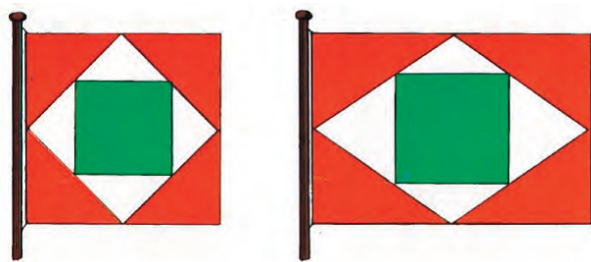


Fig. 2a e 2b - Le bandiere della Repubblica italiana adottate il 20 agosto 1802. A sinistra, quella per la Marina, a destra quella per l'Esercito e le fortezze (da: F. Gay, Storia della bandiera italiana, supplemento alla Rivista marittima n. 11/1976).



Fig. 3 - Bandiera navale del 1860.

il tocco rosso. Tale uso era giustificato dal fatto che, nell'ambito del Governo, lo stesso Ministero della Marina era stato distaccato da quello della Guerra e aggregato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, come da regio decreto del 18 marzo 1860, n. 4038, per esplicita volontà del primo ministro della Marina, Camillo Benso di Cavour.

Su tale base, la bandiera della Marina può essere considerata la prima insegna ufficiale del Governo italiano. Con il Regio decreto del 25 marzo 1860 viene infatti definitivamente disciplinata la bandiera del nascente stato unitario. Si stabiliva così che la bandiera civile, così come quella della Marina mercantile, avrebbero portato il solo scudo di Savoia; quella dell'Esercito lo scudo sormontato dalla corona regia senza il tocco rosso; quello della Marina da guerra e dello stesso Governo lo scudo sormontato dalla corona regia con il tocco rosso.

Tutti questi tipi di bandiere rimasero sostanzialmente invariati fino alla nascita della Repubblica Italiana nel 1946.

Cenni sull'evoluzione della bandiera navale italiana, 1947-2020

Nel 1947, in seguito alla mutata forma dello Stato conseguente all'esito del referendum istituzionale del giugno dell'anno precedente, la Bandiera nazionale perse al centro della striscia di colore bianco lo scudo dei Savoia. In conseguenza di ciò, con il decreto legislativo del 9 novembre 1947, n. 1305, fu istituita la nuova bandiera navale

sia per la Marina mercantile, sia per quella militare con le seguenti parole:

«il Capo provvisorio dello Stato

Vista la legge 24 dicembre 1925, n. 2264; Visto il decreto legislativo Presidenziale 19 giugno 1946, n. 1; Visto il decreto legge Luogotenenziale 25 giugno 1944 n. 151; Visto il decreto legislativo luogotenenziale 16 marzo 1946, n. 98; Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri; Sulla Proposta del Ministro per la difesa, di concerto con il Ministro per la Marina mercantile; ha sanzionato e promulga:

Art. 1

È istituita per la Marina militare e per la Marina mercantile una bandiera navale conforme ai modelli risultanti dalla tavola annessa al presente decreto, firmato dai Ministri per la difesa e per la marina mercantile.

Per la Marina militare, la bandiera navale è costituita dal tricolore italiano, caricato, al centro della banda bianca, dall'emblema araldico della Marina militare, rappresentante in quattro parti gli stemmi delle Repubbliche marinare (Venezia – Pisa – Genova – Amalfi) e sormontata da una corona turrita e rostrata.

Per la Marina mercantile, la bandiera navale è costituita dal tricolore italiano, caricato, al centro della banda bianca, dallo stemma araldico indicato nel precedente comma, senza corona turrita e rostrata, e con il leone di san Marco con libro, anziché con spada.

Art. 2

Il presente decreto entra in vigore nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 9 novembre 1947.

De Nicola».

Le bandiere così istituite iniziavano la loro vita (figg. 4, 5). Dopo qualche decennio fu aggiunta la quarta bandiera nazionale dell'Italia con la legge n. 321 del 24 ottobre 2003, che ratificava un memorandum fra il Ministero della Difesa e la NATO. Essa istituiva il *Registro delle navi e galleggianti in servizio governativo non commerciale* presso il Ministero della Difesa, assegnando a questi natanti «la bandiera nazionale costituita dal tricolore italiano caricato al centro della banda bianca dell'emblema araldico della Repubblica Italiana» (fig. 6).

Nel successivo decreto del Presidente della Repubblica del 28 novembre 2005, n. 300, fu specificato che le navi erano quelle delle amministrazioni dello Stato (Polizia di Stato e Penitenziaria, Vigili del fuoco, protezione ambientale, ricerche marine ecc.) e definite le caratteristiche essenziali della nuova bandiera.

È infine da notare che, storicamente, i tre colori della bandiera italiana non hanno mai avuto una definizione cromatica precisa, rimanendo individuati genericamente quali «verde come l'erba, bianco come la neve e rosso come il sangue». A colmare questa mancanza hanno provveduto due circolari della Presidenza del Consiglio dei Ministri nel 2002 e nel 2003, sostituite da una terza del 2 giugno 2004, che fu poi confermata dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 aprile 2006, che stabilì le caratteristiche cromatiche fondamentali del tricolore, con i colori seguenti: il *verde felce* (Pantone tessile 17-6153 TCX), il *bianco acceso* (Pantone tessile 11-0601 TCX) e il *rosso scarlatto* (Pantone tessile 18-1662 TCX).

L'emblema della Marina militare

Nel 1939, l'allora sottosegretario di Stato alla Marina e Capo di Stato Maggiore, l'ammiraglio Domenico Cavagnari, fece richiesta alla Consulta araldica del Regno d'Italia per uno stemma da applicare sulla prora delle navi.

Di fatto, questo avrebbe occupato il posto della stella usualmente applicata, a similitudine di



Fig. 4 - Bandiera della Marina Militare del 1947.



Fig. 5 - Bandiera della Marina mercantile del 1947.



Fig. 6 - Bandiera dei natanti in servizio governativo, istituita nel 2003.

quanto già avveniva per alcune unità, già munite di una propria insegna araldica.

Il nuovo stemma fu concesso con regio decreto del 28 aprile 1941, n. 3107, sebbene in seguito non fu usato per gli eventi bellici in atto. Principale caratteristica dell'emblema fu di aver messo in evi-

denza le quattro repubbliche marinare della storia italiana e la corona navale, importante ricompensa romana per grandi imprese navali (fig. 7).

Terminato il conflitto 1940-1945, il Regno d'Italia decadde a seguito del referendum istituzionale del 2 giugno 1946, che segnò l'avvento della Repubblica Italiana. Il decreto legislativo presidenziale n. 1 del 19 giugno 1946, che proclamò l'esito definitivo del referendum, dispose quindi anche di eliminare dalla bandiera italiana lo stemma regio. Il tricolore puro e semplice era però diventato simile a quello di altre bandiere mercantili, a rischio di produrre equivoci nell'identificazione delle navi. Fu quindi affidato l'incarico al Consiglio superiore della Marina di trovare una soluzione a questo inconveniente. In tale sede fu quindi determinato di utilizzare lo stemma della concessione reale del 1941, privato dello scudo sabaudo, dei fasci littori e con altre variazioni grafiche.

Tale determinazione, comunicata al Consiglio di Difesa con lettera del 24 settembre 1947 dal segretario generale del Ministero della Difesa, entrò nella normativa italiana col decreto legislativo del capo provvisorio dello Stato n. 1305 del 9 novem-

bre 1947, in cui si precisava altresì che lo stemma della Marina mercantile, a differenza di quello della Marina militare, non aveva la corona navale e che il leone marciano non reggeva una spada, bensì il libro dell'evangelista.

La norma entrò in vigore il 30 novembre 1947: da allora a seguire il tricolore italiano espose sui mari del mondo l'insegna delle quattro Repubbliche marinare (fig. 8a, 8b). Lo stemma della Ma-



Fig. 7 - Stemma araldico della Marina Militare in base al R.D. 3107/1941.

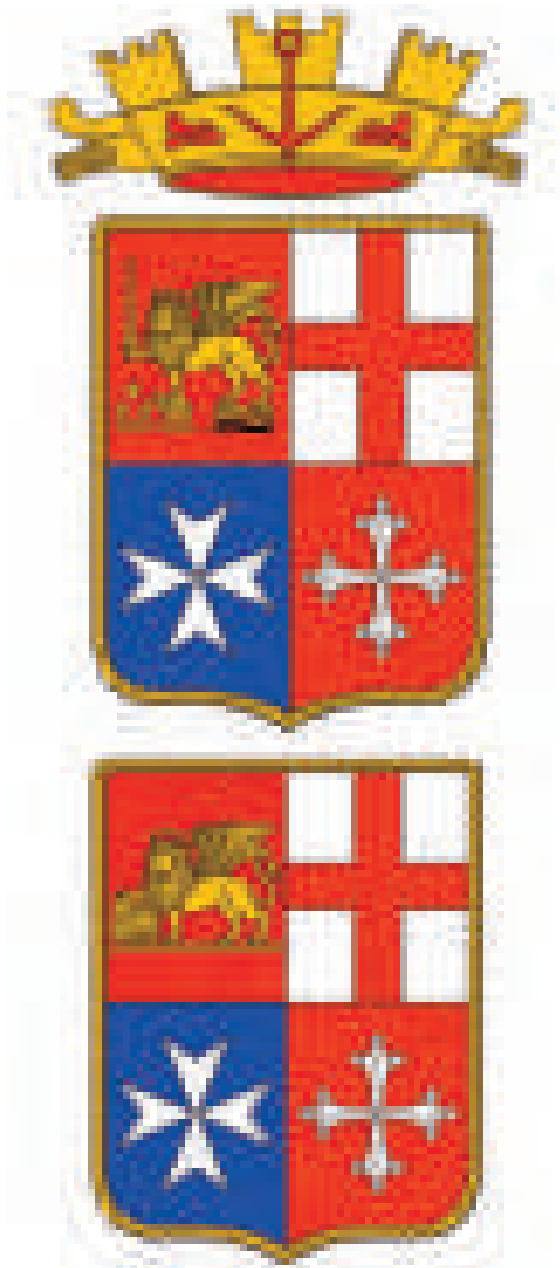


Fig. 8a e 8b - Stemmi araldici della Marina Militare (in alto) e della Marina mercantile (in basso) introdotti nel 1947.

rina militare del 1947 non era basato su una normativa precisa che ne avesse definito i dettagli rappresentativi, per quanto nella grafica tutte le bandiere del tempo ricalcassero alcuni canoni formali comuni.

Lo stemma ha avuto la sua ufficializzazione istituzionale col foglio d'ordini della Marina del 16 dicembre 2012, n. 52, che ha disposto uno stemma rinnovato nelle sue forme e dettagli (fig. 9).

Cenni di tipologia delle bandiere militari

Per completare, anche se succintamente, il quadro descritto finora, è doveroso accennare all'insieme delle bandiere militari, a quelle di combattimento e agli stendardi navali.

Tutte le bandiere nazionali delle Forze armate dello Stato italiano hanno il nome di *bandiere militari*. A loro volta, esse sono distinte in bandiere di guerra, bandiere degli istituti militari, bandiere di presidio e bandiere navali.

Le *bandiere di guerra* sono concesse:

- alle Forze armate, ai Corpi armati dello Stato e, nell'ambito dell'Esercito, alle singole Armi componenti;
- ai Corpi delle Forze armate destinati ad operazioni di guerra.

Nell'ambito della Marina militare, a ogni unità navale o raggruppamento organico di unità navali minori e di aeromobili, sono concesse, in base a norme apposite, bandiere di guerra distinte e così denominate:

- *bandiera di combattimento*, emblema di onore che simboleggia la Patria, che è spiegata soltanto a bordo, in azione o in occasione di cerimonie solenni, militari e civili;
- *stendardo navale*, che rappresenta le tradizioni militari dell'Unità navale e che è spiegato sia a bordo, sia a terra in occasione di cerimonie solenni, militari e civili.

Le *bandiere degli istituti militari* sono concesse agli istituti e alle Scuole militari, e sono equiparate

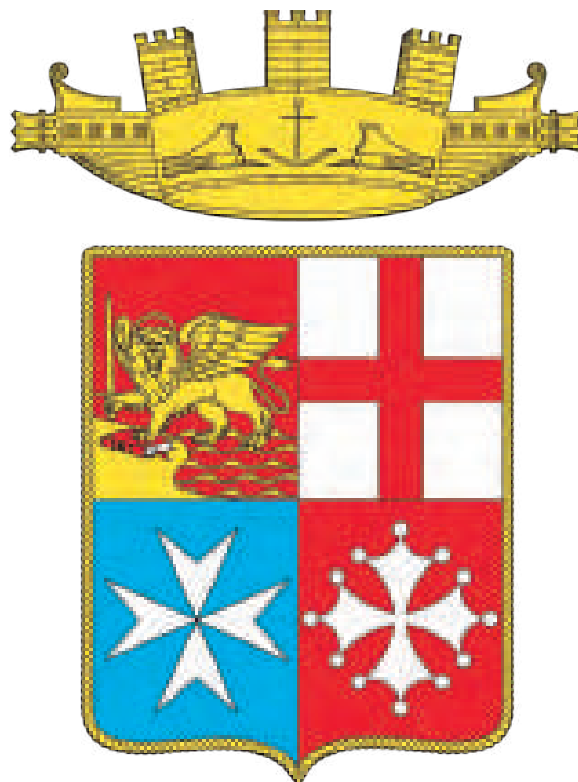


Fig. 9 - Stemma attuale della Marina Militare, dal 2012.

alle Bandiere di guerra. Le *bandiere di presidio* sono in dotazione al Ministero della Difesa e a tutte le sedi di enti militari. Le *bandiere navali* sono assegnate a comandi, enti, unità navali e imbarcazioni della Marina militare, nonché al naviglio ed alle imbarcazioni delle altre Forze Armate.

Le bandiere di guerra accompagnano le unità navali e terrestri in tutta la loro vita di pace e di guerra, e hanno la precedenza su tutte le altre bandiere. Le bandiere di guerra e le bandiere degli istituti militari sono concesse dal presidente della Repubblica e possono essere offerte da associazioni nazionali, da enti o da privati, previa autorizzazione ministeriale.

Le bandiere di guerra delle unità navali radiate dal quadro del naviglio dello Stato, delle unità terrestri e degli istituti militari disciolti sono custodite nel Sacratio delle bandiere presso il Vittoriano a Roma. Alle unità navali di nuova costruzione, cui siano assegnati gli stessi nomi di unità radiate, è offerta una nuova bandiera di combattimento. Alla nuova nave sono invece consegnati gli stendardi

navali, i cofani delle bandiere di combattimento e le decorazioni delle precedenti unità insignite dello stesso nome.

Detto ciò, vale la pena accennare anche alle bandiere di combattimento e agli stendardi navali. Secondo la tradizione, le repubbliche marinare di Venezia e Genova utilizzavano in combattimento una bandiera tenuta accuratamente da parte e, pertanto, nuova e dai colori brillanti. Gli ufficiali indossavano, in quelle occasioni, i loro abiti migliori e i più sgargianti, e alla gente era distribuita biancheria pulita. Lo scopo di quest'ultima misura era di ridurre i rischi d'infezione da ferita, mentre per gli ufficiali e per la bandiera servivano colori vivaci e non appassiti, dal sole e dal tempo, per permettere a tutti, amici e nemici, di riconoscerli nel fumo e nella confusione dello scontro e della mischia.

A queste abitudini, vecchie di mille e oltre anni, seguì la consuetudine, nella seconda metà del XIX secolo, dopo la concessione alle navi da guerra di alzare a riva il vessillo del Regno di Sardegna sardo piemontese, del dono della Bandiera di Combattimento da parte di città, province, comitati e associazioni legati al nome delle singole unità, ossia della *loro nave* (fig. 10, pag. 16).

Cucite a mano e realizzate con tessuti preziosi, queste Bandiere sono custodite in cofani che rap-

presentano, a loro volta, nel rispetto degli stili del momento, vere e proprie opere d'arte degne della migliore tradizione artigiana del nostro Paese (fig. 11, 12 e 13, pag. 20/21).

Conservata nell'alloggio del comandante, la bandiera di combattimento riposa per anni, talvolta per sempre, in attesa di un preciso momento, sempre uguale nei secoli, quando il più giovane guardiamarina di bordo la prende di persona e la trasferisce, pronta per essere issata nell'imminenza dello scontro dopo che la tromba ha suonato i tre squilli del posto di combattimento.

Conclusione

Le sintetiche note sopra esposte non concludono, ovviamente, l'argomento della vessillologia navale italiana in età contemporanea, in special modo per la parte relativa alle insegne araldiche utilizzate nel tempo dalla Marina.

Una Forza Armata le cui insegne continuano ad esprimere una continuità unica e millenaria, prerogativa della Marina e, per suo tramite, dell'intera comunità nazionale. Non potrebbe essere altrimenti, perché una bandiera è capace di racchiudere ideali e valori come forse nessun altro artefatto umano è capace.



16

Appendice n. 1

Decorazioni al Valore Militare concesse alle bandiere di guerra della Marina

La Medaglia d'Oro al Valor Militare è istituita sotto il Regno di Sardegna, il 21 maggio 1793. Sostituita dal 14 agosto 1815 con l'Ordine Militare di Savoia, la decorazione è ripristinata il 26 marzo 1833 nelle tre attribuzioni d'Oro, d'Argento e di Bronzo. Con il R.D. 1423 del 4 novembre 1932 le nuove disposizioni per la concessione integrano tra le decorazioni la Croce di Guerra al Valor Militare.

L'attuale normativa fa capo al riordino di cui al D. Lgs. 15 marzo 2010, n. 66 (Codice dell'ordinamento militare). Si riportano di seguito gli Articoli del Codice relativi alla concessione a reparti militari.

Art. 99 Concessione di ricompense alle Forze armate

1. Il conferimento alla bandiera della croce di cavaliere all'Ordine militare d'Italia, la concessione ai reparti di ricompense al valore militare, nonché al valore e al merito di Forza armata, sono disciplinati dal libro IV, titolo VIII, capo V, sezioni da I a VII del presente codice.

Art. 1410 Istituzione

1. Le decorazioni al valor militare sono istituite per esaltare gli atti di eroismo militare, segnalando come degni di pubblico onore gli autori di essi e suscitando, a un tempo, lo spirito di emulazione negli appartenenti alle Forze militari.

Art. 1411 Tipologia

1. Le decorazioni al valor militare sono: a) la medaglia d'oro; b) la medaglia d'argento; c) la medaglia di bronzo; d) la croce al valor militare.
2. La croce al valor militare assume la denominazione di croce di guerra al valor militare quando si conferisce per fatti compiuti durante lo stato di guerra o di grave crisi internazionale.

Art. 1412 Concessione

1. Le decorazioni al valor militare sono concesse a coloro i quali, per compiere un atto di ardimento che avrebbe potuto omettersi senza mancare al dovere e all'onore, hanno affrontato scientemente, con insigne coraggio e con felice iniziativa, un grave e manifesto rischio personale in imprese belliche.
2. La concessione di dette decorazioni ha luogo solo se l'atto compiuto è tale da poter costituire, sotto ogni aspetto, un esempio degno di essere imitato.

Art. 1413 Concessione in tempo di pace

1. Le medaglie d'oro, d'argento, di bronzo e la croce al valor militare possono essere concesse anche per imprese di carattere militare compiute in tempo di pace, se in esse ricorrono le caratteristiche di cui all'articolo 1412.
2. In tempo di pace il carattere militare deve essere riconosciuto a ogni impresa strettamente connessa alle finalità per le quali le Forze armate dello Stato sono istituite, qualunque sia la condizione e la qualità dell'autore. [...]

Art. 1414 Criteri per la concessione

1. Il grado della decorazione al valor militare si commisura alla entità dell'atto di valore compiuto, quale è determinata dagli elementi che lo costituiscono e, segnatamente, dalla elevatezza degli intendimenti dell'autore, dalla gravità del rischio e dal modo con il quale esso è stato affrontato, e dalla somma dei risultati conseguiti. [...]

Art. 1415 Atto di conferimento

1. Il conferimento delle decorazioni al valor militare si effettua con decreto del Presidente della Repubblica.
2. La potestà di conferire le dette decorazioni può, in tempo di guerra o di grave crisi internazionale, essere delegata agli alti comandi militari, non inferiori ai comandi di armata e denominazioni corrispondenti; anche in tale caso, il conferimento deve essere sanzionato con decreto del Presidente della Repubblica.
3. I decreti di conferimento di decorazioni al valor militare quando non sono emessi *motu proprio*, sono emanati su proposta del Ministro della difesa [...].

Art. 1419 Stato di guerra o di grave crisi internazionale

1. In tempo di guerra o di grave crisi internazionale, se l'entità dell'atto di valore e lo svolgimento delle vicende belliche lo consigliano, può farsi luogo al conferimento di decorazioni al valor militare immediatamente dopo il fatto o con procedura singolarmente accelerata, da determinarsi con apposite disposizioni.

Art. 1421 Atti di valore reiterati

1. Gli atti di valore militare reiterati, se non comportano una ricompensa di altra natura, possono essere premiati ciascuno con una appropriata decorazione al valor militare e senza limitazione di numero. [...]

Art. 1423 Concessione ai reparti

1. Le decorazioni al valor militare possono essere concesse anche a interi reparti non inferiori alle compagnie o a comandi che si sono collettivamente distinti per valore in azioni belliche.
2. Le insegne sono appese alla bandiera o al labaro se il reparto decorato ne è dotato.

1. Bandiere decorate di Croce di Cavaliere, Ordine Militare d'Italia

Ad oggi, le decorazioni collettive assegnate a Bandiere di guerra e a Stendardi di unità della Marina sono le seguenti:

- Bandiera d'arma della Marina, attuale Bandiera di guerra della M.M. (5 concessioni);
- Bandiera del Battaglione *San Marco*, attuale 1° Rgt. *San Marco* (4 concessioni);
- Bandiera della Flottiglia MAS Alto Adriatico;
- Bandiera di Guerra del Raggruppamento Subacquei e Incursori.

2. Bandiere decorate di Medaglia d'Oro al Valor Militare

Ad oggi, le decorazioni collettive assegnate a Bandiere di guerra e a Stendardi di unità della Marina sono le seguenti:

- Bandiera di guerra della Marina e delle Forze Navali (2 concessioni);
- Torpediniere d'alto mare della Squadriglia dei Dardanelli:
 - Regia Torpediniera *Spica*, attuale Pattugliatore;
 - Regia Torpediniera *Centauro*;
 - Regia Torpediniera *Perseo*;
 - Regia Torpediniera *Astore*;
 - Regia Torpediniera *Climene*;
- Flottiglia MAS Alto Adriatico;
- Regio Incrociatore corazzato *San Giorgio*, attuale Nave Anfibia;
- Regio Sommersibile *Scirè*;
- 10^a Flottiglia MAS, attuale Comando Subacquei e Incursori M.M.

3. Bandiere decorate di Medaglia d'Argento al Valor Militare

Ad oggi, le decorazioni collettive assegnate a Bandiere di guerra e a Stendardi di unità della Marina sono le seguenti:

- Cacciatorpediniere *Zeffiro*, attuale Fregata;
- Regia Torpediniera *24 OS*;
- Regia Torpediniera *9 PN*;
- Reggimento *San Marco*, attuale 1° Reggimento *San Marco*;
- Forza Aerea della Marina;
- Sommersibile *F 14*;
- Regia Torpediniera *Calatafimi*;
- Regia Nave *Giulio Cesare*;
- Reparti di terra e le unità navali del Comando Superiore dell'Africa Orientale (alla Bandiera delle Forze Navali);
- Regia Torpediniera *Lupo*;
- Regia Torpediniera *Sagittario*;
- Regio Incrociatore *Eugenio di Savoia*;
- Regio Cacciatorpediniere *Lanzerotto Malocello*;
- Regio Cacciatorpediniere *Ugolino Vivaldi*;



Fig. 11, 12 e 13 - I cofani delle Bandiere di combattimento della Nave da battaglia *Regina Elena*, della classe omonima, consegnata il 21 aprile 1907, e del cacciatorpediniere (già esploratore) *Ugolino Vivaldi*, classe "Navigatori", consegnata a Genova l'8 dicembre 1931. La bandiera del *Vivaldi* è decorata di Medaglia d'Argento al Valor Militare per le gesta compiute durante la battaglia di Pantelleria, 15 giugno 1942. Nella pagina a fianco, il cofano della bandiera di combattimento dell'Ariete torpediniere *Liguria*.



- Flottiglia MS e MAS Canale di Sicilia;
- Regio Sommergebile *Ambra*;
- Regio Sommergebile *Platino*;
- IV Flottiglia MAS;
- Battaglione *Grado* del Reggimento *San Marco*.

4. Bandiere decorate di Medaglia di Bronzo al Valor Militare

Ad oggi, le decorazioni collettive assegnate a Bandiere di guerra e a Stendardi di unità della Marina sono le seguenti:

- XIII Squadriglia MAS;
- Cacciatorpediniere *Augusto Riboty*;
- Reggimento *San Marco*.

5. Bandiere decorate di Croce di Guerra al Valor Militare

Ad oggi, le decorazioni collettive assegnate a Bandiere di guerra e a Stendardi di unità della Marina sono le seguenti:

- Regia Torpediniera *Lince*;
- Battaglione *Bafile* del Reggimento *San Marco*.





Fig. 14 - Brevetto della Medaglia d'Oro al Valor Militare alla bandiera delle Forze Navali.

Appendice n. 2

Repertorio delle bandiere

1. Bandiera di Guerra della Marina Militare e delle Forze Navali

Il 5 ottobre del 1911, su ordine del Governo, le unità della Squadra Navale dopo aver bombardato i forti turchi posti a difesa di Tripoli, inviarono a terra due reggimenti da sbarco costituiti da marinai delle navi presenti in zona d'operazione comandate dal capitano di vascello Umberto Cagni. Nonostante l'esiguità dei marinai sbarcati – solo 1732 uomini – la Forza da Sbarco della Marina riuscì a tenere Tripoli, nonostante alcuni contrattacchi turchi, fino all'arrivo del Corpo di Spedizione del Regio esercito il successivo 12 ottobre (*fig. 15*).

Per consentire la concessione di una decorazione al valore “collettiva” che premiasse l'eroico comportamento della Forza da Sbarco della Marina, non solo nell'occupazione di Tripoli ma nel corso dell'intera campagna, il Re Vittorio Emanuele III concesse al “Corpo da Sbarco” della Regia Marina l'uso della bandiera nazionale che, in pari data, fu insignita di Medaglia d'Oro al Valor Militare.



Fig. 15 - Marinai della Forza da sbarco in zona d'operazioni, Libia 1911.

Di seguito il decreto istitutivo pubblicato sul Foglio d'Ordini Ministeriale n. 330 del 26 novembre 1911:

«Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli Affari della Marina,

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

È concesso al Corpo delle forze da sbarco della Regia Marina l'uso della bandiera nazionale conforme a quella adottata per i Reggimenti di Fanteria.

La bandiera è data in consegna al Comando in Capo delle Forze Navali.

Il predetto Nostro Ministro è incaricato dell'esecuzione del presente decreto, che sarà registrato alla Corte dei Conti.

Dato a Roma li 26 novembre 1911.

VITTORIO EMANUELE».

La cosiddetta “Bandiera d’Arma” della Marina fu istituita con il Regio decreto n. 708 pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 120 del 23 maggio 1939, identificandola con quella concessa al Corpo delle Forze da Sbarco della Regia Marina con il decreto del 26 novembre 1911.

Con lo stesso decreto fu concesso l’uso della bandiera nazionale alla Regia Accademia navale e al Battaglione San Marco erede delle citate Forze da sbarco del 1911 e del Reggimento Marina che, dopo essersi distinto nella difesa di Venezia, ricevette il nome del Santo protettore del capoluogo veneto. Il decreto fissava, altresì, le norme per la concessione, confezionamento, custodia e impiego delle Bandiere di combattimento e degli Stendardi delle Unità navali della Marina.

Di seguito un estratto del decreto stesso:

«VITTORIO EMANUELE III

Per grazia di Dio e volontà della Nazione

RE D'ITALIA E DI ALBANIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto il R. decreto 11 aprile 1848, sull'uso della Bandiera nazionale da parte della Marina da guerra;

Visto il R. decreto 7 ottobre 1904, n. 583, che istituisce la Bandiera di combattimento per le navi da guerra, modificato dal R. decreto 15 dicembre 1912, n. 1344;

Visto il R. decreto in data 26 novembre 1911, che concede al Corpo delle Forze da Sbarco della Regia marina l'uso della Bandiera nazionale;

Vista la legge 24 dicembre 1925, n. 2264, concernente le norme per l'uso della Bandiera nazionale;

Udito il parere del Consiglio Superiore di Marina;

Sulla proposta del Duce del Fascismo, Capo del Governo,

Ministro per la Marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1

La Bandiera nazionale, conforme a quella adottata dai reggimenti di fanteria concessa al Corpo delle Forze da Sbarco della Regia Marina col Nostro decreto 26 novembre 1911, è la Bandiera d'Arma della Regia marina.

Art. 2

È concesso l'uso della Bandiera nazionale conforme a quella indicata all'articolo precedente alle seguenti unità territoriali della Regia marina:

- *Regia Accademia navale;*
- *Battaglione San Marco.*

...Omissis...

Art. 15

Il Presente decreto abroga i Regi decreti 7 ottobre 1904 n. 583, e 15 dicembre 1912, n. 1344, ed avrà vigore dal 24 maggio 1939-XVII.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 maggio 1939-XVII

VITTORIO EMANUELE».

L'originale Bandiera d'Arma della Regia Marina veniva ricostruita quale "Bandiera d'Arma della Marina Militare" con D. Lgs. del Capo Provvisorio dello Stato 1305 del 9 novembre 1947, secondo una foggia rinnovata e in accordo con i criteri del nuovo Stato Repubblicano. Nel 1949, il Presidente della Repubblica pro tempore, conferendo alla Bandiera navale l'onorificenza della Medaglia d'Oro al Valor Militare, usò per la Bandiera navale della Marina la specifica denominazione di "Bandiera di Combattimento delle Forze Navali della Marina Militare".

Il vessillo, a partire dal 1973 con l'emanazione del regolamento SMD-G-106, dall'originaria definizione di "Bandiera d'Arma" acquisiva quella definitiva di Bandiera di Guerra. A partire dal 1980, si disponeva la sua custodia presso il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV), nella sede di Santa Rosa. A partire dal 23 febbraio 2017 la Bandiera ha assunto la denominazione definitiva di *Bandiera di Guerra della Marina Militare e delle Forze Navali*.

2. Bandiera di Guerra del Comando Sommergibili

Il sommergibilismo italiano affonda le sue radici in una storia profonda, che trova origine nel 1890 (1889 se ci si riferisce all'impostazione del primo sommergibile italiano, il *Delfino*), sebbene non vi sia la possibilità di risalire ad una data specifica nella quale poter identificare la nascita della Componente, stante la segretezza all'epoca applicata su tali attività.

L'attuale vertice operativo della Componente Sommergibili, istituito nel dicembre 2012, è dal marzo 2013 denominato Comando Sommergibili della Marina Militare (MARICOSOM).

A coronamento di un anno storico per l'arma subacquea, nella ricorrenza dei 130 anni dalla sua fondazione, al Comando Sommergibili è stata concessa una propria Bandiera di Guerra, con il Decreto del Presidente della Repubblica in data 8 settembre 2020 sotto riportato:



Fig. 16 - Cofano e Bandiera di combattimento del Sommergibile *Alagi*, donati dalla città di Valenza (Alessandria), consegnati a Savona il 19 luglio 1937.

«IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 12 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 12 gennaio 1991, n. 13, recante «Determinazione degli atti amministrativi da adottarsi nella forma del decreto del Presidente della Repubblica»;

Visto il codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, che disciplina la concessione della bandiera per le Forze armate e per i corpi ausiliari;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 12 novembre 1976, n. 846, recante «Assegnazione e concessione di bandiere di guerra a reparti di nuova costituzione dell'Esercito»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 7 aprile 2000, n. 121, con il quale e' stato emanato il regolamento sulla disciplina dell'uso delle bandiere della Repubblica italiana e dell'Unione europea da parte delle amministrazioni dello Stato e degli enti pubblici;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 15 marzo 2010, n. 90, recante il testo unico delle disposizioni regolamentari in materia di ordinamento militare;

Considerata l'opportunità di concedere la Bandiera di guerra al Comando dei sommergibili della Marina militare;

Sulla proposta del Ministro della difesa;

Decreta:

E' concessa la Bandiera di guerra al Comando sommergibili della Marina militare

Il presente decreto sara' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Dato a Roma, addi' 8 settembre 2020

MATTARELLA

Guerini, Ministro della difesa».

3. Bandiere di Guerra del 1° e 3° Reggimento San Marco

Il 9 novembre 1917 una compagnia di marinai della difesa M.M. di Venezia dette origine al "Battaglione Marina" che andò a presidiare la zona di Cortellazzo, fra le foci del Piave e Casa Cornoldi. Il 20 novembre dello stesso anno fu costituita la "Brigata Marina" composta da un reggimento di marinai fucilieri su tre Battaglioni che assunsero i nomi di *Monfalcone*, *Grado* e *Caorle*, che si aggiungevano al Raggruppamento di Artiglieria di Marina ripartito in otto Gruppi. Il 20 gennaio 1918 fu costituito un quarto Battaglione, che assunse la denominazione di *Golametto*, mentre il 9 aprile, in seguito all'eroica morte del suo comandante, tenente di vascello Andrea Bafile, il *Monfalcone* assunse il nome di *Bafile*.

In dodici mesi di durissima lotta la Brigata Marina ebbe 384 caduti, 772 mutilati, 752 feriti e 12 dispersi. Catturò 1268 prigionieri, oltre a ingenti quantitativi di materiale e, caso unico di una Grande unità, non ebbe a lamentare alcun prigioniero. Per questo, le furono meritatamente concesse 557 ricompense al Valore Militare, di cui 4 all'O.M.S., 2 Medaglie d'Oro, 89 d'Argento, 183 di Bronzo, 121 Croci al Merito, 42 promozioni per meriti di guerra e 114 Encomi Solenni.

La Bandiera di combattimento, offerta in segno di riconoscimento dai cittadini della laguna veneta, fu consegnata solennemente al Reggimento Marina dal sindaco di Venezia in Piazza San Marco il 19 maggio 1918 (*fig. 17 e 18*,



Fig. 17 e 18 - La solenne cerimonia di consegna, il 19 maggio 1918 a Venezia in Piazza San Marco, della Bandiera di combattimento al Reggimento Marina. Nell'immagine in basso, da sinistra: il tenente motonauta Felice Gessi; il sindaco di Venezia, conte Filippo Grimani; il comandante del Reggimento Marina, capitano di fregata Giuseppe Sirianni; l'alfiere, guardiamarina Alberto Berti; alle spalle di quest'ultimo, con il lutto al braccio, l'aiutante maggiore del Reggimento, capitano Alberto Mazzi; il capitano Antonino Bisconti.

pag. 28-29). L'anno successivo, il 17 marzo, in seguito alla richiesta fatta dalla popolazione di Venezia, S.M. il Re concesse al Reggimento Marina di assumere il nome di Reggimento *San Marco*, e la bandiera venne insignita di Medaglia d'Argento al Valore Militare.

In esito al Regio decreto n. 708 del 23 maggio 1939 fu concesso l'uso della bandiera nazionale alla Regia Accademia navale e all'allora Battaglione *San Marco*, erede delle Forze da sbarco del 1911 e del Reggimento Marina del 1918. Su tale base furono concesse le Bandiere di guerra al Reggimento *San Marco* e al Reggimento *Carlotto*, entrambi eredi del retaggio storico della Fanteria di Marina nell'ambito della Forza da Sbarco della M.M., con il DPR 6 maggio 2000 sotto riportato:

«IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 12 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 12 gennaio 1991, n. 13, ed in particolare, l'art 1, lettera dd);

Visto il regio decreto-legge 24 settembre 1923, n. 2072, convertito dalla legge 24 dicembre 1925, n. 226, concernente norme per l'uso della bandiera nazionale;

Visto il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 25 ottobre 1947, n. 1152, sull'adozione di una bandiera per l'Esercito e l'Aeronautica nonché per i reparti a terra della Marina militare;

Viste le disposizioni sul servizio territoriale e di presidio (regio decreto 18 febbraio 1932; regio decreto 11 maggio 1936; atto di approvazione ministeriale 19 maggio 1973);

Visto il regio decreto 12 maggio 1939, n. 708, e, in particolare, l'art 2, con il quale viene concesso, tra l'altro, l'uso della bandiera di guerra al Battaglione S. Marco;

Visto il decreto legislativo 28 novembre 1997, n. 464, sulla riforma strutturale delle Forze armate, in attuazione del quale è stato sciolto, tra l'altro, il citato Battaglione S. Marco ed è stata costituita la Forza da sbarco della Marina militare che inquadra il Reggimento S. Marco, il Reggimento Carlotto e il Gruppo mezzi da sbarco;

Ravvisata l'opportunità di dotare i reparti di nuova costituzione di una propria bandiera;

Sulla proposta del Ministro della difesa;

Decreta:

Ai seguenti reparti della Marina militare è concessa la bandiera a fianco di ciascuno indicata:

Reggimento S. Marco: bandiera di guerra;

Reggimento Carlotto: bandiera di guerra;

Gruppo mezzi da sbarco: bandiera di combattimento.

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Dato a Roma, addì 6 maggio 2000

CIAMPI

Mattarella, Ministro della difesa».

In particolare, il Reggimento *San Marco* era destinatario della Bandiera di guerra del Battaglione *San Marco*, consegnata il 10 giugno 1965 a Napoli a bordo dell'Incrociatore *Giuseppe Garibaldi*, mentre la bandiera del Reggimento *Carlotto* venne consegnata a Brindisi, il 25 aprile 2001, dal Comune di Ceva (CN) che dette i natali al sottotenente di vascello Ermanno Carlotto, Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Gli attuali titolari delle due Bandiere di Guerra sono il 1° Reggimento *San Marco* e il 3° Reggimento *San Marco*, naturali eredi rispettivamente dei predecessori *San Marco* e *Carlotto*.



4. Bandiera di Guerra delle Forze Aeree della Marina

Il 30 settembre del 1920, con il R.D. n. 1438 fu istituita la Forza Aerea della Regia Marina costituita da «*gli ufficiali di tutti i corpi della Regia Marina abilitati al Servizio di aeronavi e di idrovolanti e alla categoria del corpo Reale Equipaggi "Forza Aerea" (fig. 19)*».



Fig. 19 - La solenne cerimonia di consegna, il 30 settembre 1920 a Roma presso il Quirinale, della Bandiera di combattimento alla Forza aerea della Regia Marina. Al centro, in qualità di alfiere, il tenente di vascello Francesco De Pinedo, con alla sua destra il capitano di corvetta Giovanni Roberti di Castelveto e alla sinistra il tenente di vascello Ugo Rossini.

Il 17 ottobre successivo, con il Regio Decreto n. 1489, il Re concesse le bandiere d'arma all'Aeronautica del Regio Esercito e alla Forza Aerea della Regia Marina:

«VITTORIO EMANUELE III

Per grazia di Dio e volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 25 marzo 1860;

Visto il R. decreto 20 aprile 1920;

Visto il R. decreto 3 settembre 1920;

Su proposta dei Nostri Ministri segretari di Stato per gli affari della Guerra e della Marina:

Abbiamo decretato e decretiamo:

articolo unico.

E' concesso all'arma di aeronautica del Regio Esercito e alla Forza Aerea della Regia Marina l'uso della Bandiera nazionale conforme a quella adottata per i reggimenti di fanteria.

Le bandiere saranno custodite presso gli Enti che saranno designati dai rispettivi Ministeri.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 ottobre 1920

VITTORIO EMANUELE».

La Forza Aerea della Regia Marina conflui nella Regia Aeronautica al momento della sua istituzione il 23 gennaio 1923.

Attivato nel 1999, il Comando delle Forze Aeree della Marina (COMFORAER), direttamente dipendente dal Comando in Capo delle Forze navali (CINCPNAV) e responsabile dell'addestramento, approntamento ed impiego dei velivoli e degli elicotteri della Forza Armata, è stato istituito formalmente a far data dal 1° gennaio 2000. Il Comando, erede diretto della Forza Aerea della Regia Marina, ha ricevuto la bandiera di combattimento il 10 giugno 2005, nel corso della celebrazione della Giornata della Marina solennemente festeggiata a Napoli con una imponente parata navale.

Quanto sopra, in esito al sotto riportato DPR 28 maggio 2004:

«IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 12 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 12 gennaio 1991, n. 13, ed in particolare, l'art 1, lettera dd);

Visto il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 25 ottobre 1947, n. 1152, sull'adozione di una bandiera per l'Esercito e l'Aeronautica nonché per i reparti a terra della Marina militare;

Vista la legge 5 febbraio 1988, n. 22, contenente disposizioni generali sull'uso della bandiera della Repubblica italiana e di quella dell'Unione europea;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 7 aprile 2000, n. 121, concernente il regolamento recante disciplina dell'uso della bandiera della Repubblica italiana e dell'Unione europea da parte dello Stato e degli enti pubblici;

Viste le disposizioni sul servizio territoriale e di presidio approvate dal Ministro della difesa in data 19 maggio 1973;

Considerato che il Comando delle Forze aeree della Marina Militare, costituito il 1° gennaio 2000, erede diretto della Forza aerea della Regia Marina, svolge l'importante e delicato compito di dare unità di indirizzo al settore aereo della Marina Militare;

Ravvisata l'opportunità di dotare il Comando in questione di una propria bandiera di guerra;

Sulla proposta del Ministro della difesa;

DECRETA

È concessa la bandiera di guerra al Comando delle Forze aeree della Marina Militare

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Roma, addì 28 maggio 2004

CIAMPI».

5. Bandiera di Guerra del Raggruppamento Subacquei e Incursori

Sulla base delle esperienze tecniche ed operative maturate durante la Grande guerra, il nucleo originario di quella che sarebbe diventata la prima unità di Forze Speciali al mondo venne formato nel 1935, come sezione all'interno del 1° Gruppo Sommergibili. Nel 1938 venne definitivamente costituita la 1^a Flottiglia MAS nel cui ambito vennero sviluppati e preparati i primi mezzi d'assalto e il relativo personale. Il 14 marzo 1941 il reparto, nel frattempo denominato temporaneamente Flottiglia MAS Speciale, assunse la denominazione definitiva di 10^a Flottiglia MAS (successivamente indicata anche come X^a) con la quale passerà alla Storia.

Dopo la Seconda guerra mondiale il reparto di subacquei e incursori erede della Decima Flottiglia, ricostituito ufficialmente nel 1952 come Gruppo Arditi Incursori assunse il 15 febbraio 1960 la denominazione definitiva di Raggruppamento Subacquei e Incursori "Teseo Tesei", universalmente noto come COMSUBIN.

La Bandiera di guerra venne successivamente concessa al Comando con il DPR 22 maggio 1991, firmato dall'allora Presidente della Repubblica, Capitano di Fregata Francesco Cossiga.

«IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 12 e 87 della Costituzione;

Visto il r. decreto legge 24 settembre 1923, n. 2072, convertito nella legge 24 dicembre 1925, n. 2264, contenente norme per l'uso della Bandiera nazionale;

Visto il r. decreto 10 febbraio 1932 concernente l'approvazione del regolamento sul servizio territoriale;

Visto il r. decreto 11 maggio 1936 concernente l'approvazione del regolamento sul servizio di presidio;

Visto il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 25 ottobre 1947, n. 1152, sull'adozione di una bandiera per l'Esercito e per l'Aeronautica militare nonché per i Reparti della Marina militare;

Ritenuto di dover dotare della Bandiera di Guerra il Raggruppamento Subacqueo ed Incursori Teseo Tesei della Marina Militare;

Sulla proposta del Ministro della difesa;

DECRETA

*È concessa la bandiera di guerra al Raggruppamento Subacquei ed Incursori Teseo Tesei della Marina Militare
Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.*

Roma, addì 22 maggio 1991

COSSIGA».



Fig. 20 - Roma, Caserma Grazioli Lante, giugno 1943: celebrazione della quinta giornata della Marina.



Fig. 21 - Consegna delle Bandiere di combattimento ai cacciatorpediniere *Carabiniere* e *Corazziere*, Anzio (Roma), 11 novembre 1910.



Fig. 22 - Pola, 29 giugno 1934: consegna della Bandiera di combattimento all'omonimo incrociatore pesante classe "Zara".

6. Bandiere di Combattimento e Stendardi, Navi e Reparti della Marina

Sentendo l'esigenza di normare l'istituzione della Bandiera di combattimento, nell'ottobre del 1904, il Ministro della Marina, vice ammiraglio Carlo Mirabello, presentò al Re la seguente relazione:

«Maestà,

La consuetudine invalsa già da molti anni della offerta della bandiera di combattimento alle navi da battaglia per parte di comitati, di cittadini, di gentildonne, in rappresentanza di città, di provincie o di regioni, consuetudine che la Maestà del Vostro Augusto Genitore e S.M. la Regina Madre vollero confermare, donando la bandiera alle navi Re Umberto e Regina Margherita, rende ormai conveniente lo stabilire con sovrana deliberazione che ogni nave da battaglia della R. Marina abbia la propria bandiera di combattimento.

Qualora a V. M. piaccia approvare in massima questa nuova istituzione regolamentare, l'unito decreto, che ho l'onore di sottoporre alla augusta firma di V. M., provvede anche alle modalità per le funzioni di consegna ed a quelle per la conservazione della bandiera e passaggio di essa ad altra nave, qualora quella, cui la bandiera fu consegnata, venisse per vetustà ad essere radiata dai ruoli».

Il Regio decreto col quale, da Racconigi, il 7 ottobre 1904, Vittorio Emanuele III istituì la Bandiera di combattimento per le navi da guerra della Regia Marina, riportava quanto segue:

«Sentito il Consiglio superiore di Marina;

Sulla proposta del Nostro Ministro della Marina;

abbiamo decretato e decretiamo

Art. 1

Ad ogni nave da guerra, meno quelle sussidiarie, dalla 3^a classe in giù, e quelle di uso locale, sarà consegnata, durante il primo armamento o nell'epoca da stabilirsi dal Ministero, all'infuori della dotazione normale di bandiere, una bandiera nazionale che prende il nome di «Bandiera di combattimento». Questa bandiera, costruita secondo le norme regolamentari, sarà per ogni singola nave del tipo di grandezza immediatamente inferiore alla massima assegnata nell'inventario della medesima.

La bandiera di combattimento dovrà essere di stamigna di ottima qualità o eccezionalmente di stoffa di seta, ma senza alcun fregio speciale e porterà ricamato in bianco sulla tela aderente alla inferitura la scritta «Bandiera di combattimento».

La bandiera di combattimento sarà custodita a bordo in apposito cofano o Cassetta, debitamente installata nell'alloggio del comandante o dell'ammiraglio.

Art. 2

Alla consegna della bandiera di combattimento, fatta al comandante di ogni Singola nave, presiederà in massima il comandante in capo del dipartimento o della forza navale cui la nave è aggregata.

In caso che la nave sia isolata, fuori della sede dipartimentale, alla funzione della consegna presiederà lo stesso comandante della nave.

Dell'avvenuta consegna si compilerà apposito verbale, che verrà custodito insieme alla bandiera stessa.

Art. 3

La consegna della bandiera di combattimento al comandante della nave verrà fatta in presenza dello stato maggiore e dell'equipaggio riunito, e se la nave fa parte di una forza navale o trovasi nella sede di un dipartimento o di un comando militare marittimo, con l'intervento altresì di una rappresentanza degli stati maggiori e degli equipaggi delle altre navi presenti.

Consegnata la bandiera di combattimento al comandante della nave, essa verrà alzata a segno e salutata da una salva di 21 tiri sulle navi che possono eseguire salve e da una scarica di fucileria sulle altre navi. Essa verrà mantenuta alzata fino al tramonto nel giorno in cui avrà avuto luogo la consegna.



Fig. 23 e 24 - I cofani delle Bandiere di combattimento dell'Incrociatore torpediniere *Agordat* e del cacciatorpediniere *Animoso*.



Art. 4

La bandiera di combattimento dovrà alzarsi sempre in combattimento e se le condizioni di tempo e di navigazione lo consigliano anche nelle grandi solennità (festa dello Statuto e genetliaco di S.M. il Re) ed allorquando è presente a bordo S.M. il Re.

Art. 5

La bandiera nazionale offerta ad una nave da guerra dalle LL. MM. il Re e la Regina o da qualsiasi membro della Famiglia Reale è sempre considerata come bandiera di combattimento.

Art. 6

Le rappresentanze ufficiali della città o della regione di cui una nave porta il nome o comitati di signore o di cittadini potranno, previo il consenso del Ministero della Marina, offrire alla nave medesima la bandiera di combattimento.

Art. 7

Allorquando una nave da guerra venga radiata, il cofano con la bandiera di combattimento e l'atto di consegna verranno depositati e custoditi nei musei navali o nelle sale di ricordi navali esistenti o da istituirsi presso i singoli dipartimenti o comandi militari marittimi.

Art. 8

Quando il nome di una nave già radiata sia assegnato ad altra nave, a questa sarà, in seguito ad ordini ministeriali, consegnata, con le stesse formalità prescritte dal presente decreto, la bandiera di combattimento che appartenne alla nave o alle navi che portarono in passato lo stesso nome».



Fig. 25 - 19 maggio 1918, la Bandiera di combattimento del Reggimento Marina.

Nel 1912, con un ulteriore decreto - il n. 1344 del 15 dicembre - fu poi istituita la “Bandiera di combattimento” anche per le navi sussidiarie iscritte nei quadri del regio naviglio, per quelle da battaglia di classe inferiore alla 6^a e, infine, per le unità siluranti. Il successivo decreto n. 708, pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 120 del 23 maggio 1939, che regolava la concessione delle bandiere della Regia Marina, della Regia Accademia navale e del Battaglione *San Marco* si fissavano, altresì, le norme aggiornate per la concessione, confezionamento, custodia e impiego delle Bandiere di combattimento e degli Stendardi delle Unità navali della Marina. Di seguito un estratto del decreto:

«VITTORIO EMANUELE III

Per grazia di Dio e volontà della Nazione

RE D'ITALIA E DI ALBANIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto il R. decreto 11 aprile 1848, sull'uso della Bandiera nazionale da parte della Marina da guerra;

Visto il R. decreto 7 ottobre 1904, n. 583, che istituisce la Bandiera di combattimento per le navi da guerra, modificato dal R. decreto 15 dicembre 1912, n. 1344;

Visto il R. decreto in data 26 novembre 1911, che concede al Corpo delle Forze da Sbarco della Regia marina l'uso della Bandiera nazionale;

Vista la legge 24 dicembre 1925, n. 2264, concernente le norme per l'uso della Bandiera nazionale;

Udito il parere del Consiglio Superiore di Marina;

Sulla proposta del Duce del Fascismo, Capo del Governo,

Ministro per la Marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

...Omissis...

Art. 3

Ad ogni nave da guerra, escluse le unità ausiliarie e quelle di uso locale, e ad ogni squadriglia di M.A.S., all'infuori della dotazione normale di bandiere, sono consegnati secondo le norme di cui agli articoli seguenti: una Bandiera nazionale che prende il nome di «Bandiera di combattimento» e uno «Stendardo».

La Bandiera di combattimento, come bandiera nazionale inalberata a bordo di una Regia nave, è emblema di onore che simboleggia il RE e la Patria, ricorda al militare i fasti della Nazione e lo stimola ad accrescerli.

Lo Stendardo rappresenta la nave o la squadriglia nel suo complesso di uomini e di armi, nelle sue tradizioni militari, e il suo spirito guerriero.

Le decorazioni conferite all'unità sono portate dallo Stendardo secondo norme regolamentari.

Art. 4

La Bandiera di combattimento deve alzarsi sempre in combattimento e se le condizioni di tempo e di navigazione lo consigliano allorquando è presente a bordo Sua Maestà il RE e nelle grandi solennità.

Lo Stendardo, in combattimento, è posto su apposito sostegno nell'interno della torre, del ponte o della camera di comando.

Esso è usato nelle seguenti circostanze:

- nelle cerimonie militari a terra, in Patria e all'estero;*
- nelle cerimonie militari a bordo;*
- nelle funzioni del passaggio di Comando.*

Art. 5

La Bandiera di combattimento confezionata secondo le norme regolamentari è per ogni singola nave o squa-

driglia di M.A.S. del tipo di grandezza immediatamente inferiore alla massima assegnata alla nave medesima ed è offerta da Enti, Associazioni nazionali o da privati previa autorizzazione del Ministero della marina.

Essa deve essere di stamigna di ottima qualità o eccezionalmente di stoffa di seta, ma senza alcun fregio speciale e deve portare ricamato in bianco sulla tela aderente alla inferitura la scritta «Bandiera di combattimento».

Art. 6

La Bandiera nazionale offerta ad una nave di guerra o ad una squadriglia dalle Loro Maestà il RE e la Regina o da altro membro della Famiglia Reale, è sempre considerata come Bandiera di combattimento.

Art. 7

La Bandiera di combattimento è consegnata al comandante dell'unità alla data stabilita dal Ministero della Marina con cerimonia solenne secondo le disposizioni del regolamento su le bandiere, le insegne, gli onori e le visite.

Dell'avvenuta consegna si compila apposito verbale che è custodito insieme alla Bandiera.

Art. 8

La Bandiera di combattimento è custodita a bordo in apposito «cofano» od astuccio.

Art. 9

Lo Stendardo di cui all'art. 3 del presente decreto è costituito da: una freccia, un drappo, una fiamma, un nastro azzurro ed un cordone.

La freccia è la parte moralmente più importante dello Stendardo. Essa è di bronzo ed è formata da una parte cilindrica ornata dal fascio littorio e da due aquile sabaude, sormontata da una galletta sferica con sovrapposta la Corona Reale.

La Corona, la galletta e gli ornamenti sono dorati. Sulla parte cilindrica della freccia è incisa la scritta che riporta le decorazioni concesse alla nave, i fatti d'arme e le date relative.

Il drappo, in seta con frangia dorata, è di forma quadrata e porta nel recto la bandiera nazionale e nel verso la bandiera di bompresso. Sopra al drappo è inferita una fiamma tricolore di seta.

L'asta, in metallo brunito, composta di due pezzi che si congiungono con ghiera a vite e porta inferiormente un puntale in bronzo.

Il nastro azzurro con frangia dorata, sul quale è ricamato in oro il nome dell'unità e il cordone dorato con fiocchi sono annodati all'asta superiormente al drappo.

Lo Stendardo è di due grandezze regolamentari la prima per le navi corazzate e per gli incrociatori, la seconda per il naviglio sottile e per i sommergibili.

La forma e le dimensioni regolamentari si rilevano dalla tavola allegata.

Art. 10

Lo Stendardo è fornito dal Ministero della Marina. Esso è consegnato al comandante dell'unità quando questa entra a far parte effettiva delle Forze navali.

La consegna avviene in forma solenne ed è effettuata dall'autorità, indicata volta per volta dal Ministero.

Art. 11

Lo Stendardo è conservato in apposita custodia accanto al cofano della Bandiera di combattimento.

Art. 12

Alle riparazioni del drappo, della fiamma, dell'asta, del nastro azzurro e del cordone dello Stendardo provvede il comandante della nave o della squadriglia di M.A.S. Ove invece sia necessario rinnovare il drappo deve rinnovarsi l'intero Stendardo meno la freccia.

Tale rinnovazione è disposta dal Ministero della marina direttamente o su proposta del comandante dell'unità.





Fig. 26, 27, 28 e 29 - Cofano della Bandiera di combattimento della Regia nave Dante Alighieri. In questa pagina, lato sinistro (sopra) e posteriore (sotto); nella pagina a fronte: lato anteriore (sopra) e destro (sotto).

Art. 13

Allorquando una nave da guerra è radiata dal quadro del Regio naviglio, il «cofano» con la Bandiera di combattimento e l'atto di consegna sono depositati nel Museo della Regia Marina designato dal Ministero e lo Stendardo con le relative decorazioni viene inviato al Ministero della Marina per essere trasferito al Sacrario del Vittoriano.

Art. 14

Quando il nome di una nave già radiata sia assegnato ad altra nave, a questa sono, in seguito ad ordini ministeriali, consegnati con le stesse formalità prescritte dal presente decreto il cofano della Bandiera di Combattimento e lo Stendardo che appartennero alla nave o alle navi che portarono in passato lo stesso nome.

Il drappo della antica Bandiera di combattimento con l'atto di consegna, resta invece nel Museo navale, mentre per la Bandiera di combattimento della nuova nave valgono le norme del precedente art. 5.

Art. 15

Il Presente decreto abroga i Regi decreti 7 ottobre 1904 n. 583, e 15 dicembre 1912, n. 1344, ed avrà vigore dal 24 maggio 1939-XVII.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 maggio 1939-XVII

VITTORIO EMANUELE».

7. Bandiere d'Istituto della Marina Militare

Con lo stesso Regio decreto n. 708, pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 120 del 23 maggio 1939, che istituiva la cosiddetta "Bandiera d'Arma" della Marina e aggiornava le norme relative a Bandiere di combattimento e Stendardi, fu concesso l'uso della bandiera nazionale alla Regia **Accademia Navale**. Di seguito un estratto del decreto stesso:

«VITTORIO EMANUELE III

Per grazia di Dio e volontà della Nazione

RE D'ITALIA E DI ALBANIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto il R. decreto 11 aprile 1848, sull'uso della Bandiera nazionale da parte della Marina da guerra;

Visto il R. decreto 7 ottobre 1904, n. 583, che istituisce la Bandiera di combattimento per le navi da guerra, modificato dal R. decreto 15 dicembre 1912, n. 1344;

Visto il R. decreto in data 26 novembre 1911, che concede al Corpo delle Forze da Sbarco della Regia marina l'uso della Bandiera nazionale;

Vista la legge 24 dicembre 1925, n. 2264, concernente le norme per l'uso della Bandiera nazionale;

Udito il parere del Consiglio Superiore di Marina;

Sulla proposta del Duce del Fascismo, Capo del Governo,

Ministro per la Marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1

La Bandiera nazionale, conforme a quella adottata dai reggimenti di fanteria concessa al Corpo delle Forze da Sbarco della Regia Marina col Nostro decreto 26 novembre 1911, è la Bandiera d'Arma della Regia marina.

Art. 2

È concesso l'uso della Bandiera nazionale conforme a quella indicata all'articolo precedente alle seguenti unità territoriali della Regia marina:

- *Regia Accademia navale;*
- *Battaglione San Marco.*

...Omissis...

Art. 15

Il Presente decreto abroga i Regi decreti 7 ottobre 1904 n. 583, e 15 dicembre 1912, n. 1344, ed avrà vigore dal 24 maggio 1939-XVII.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 maggio 1939-XVII

VITTORIO EMANUELE».

La Bandiera d'Istituto della **Scuola Navale Francesco Morosini** di Venezia è stata istituita nell'aprile del 2001 allorché l'istituto di formazione cessò di essere "Collegio Navale" divenendo Scuola Militare a tutti gli effetti (D.P.R. 4 agosto 2000 n. 302).

La Bandiera d'Istituto della "Scuola Navale Francesco Morosini" fu consegnata ufficialmente alla Scuola nel corso del solenne giuramento avvenuto a Venezia in Piazza San Marco il 4 maggio 2002 al quale presenziò il Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi.

Di seguito il testo del D.P.R. con il quale è stata istituita la suddetta bandiera:

«**IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA**

Visti gli articoli 12 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 12 gennaio 1991, n. 13, concernente la determinazione degli atti amministrativi da adottarsi nella forma del decreto del Presidente della Repubblica;

Visto il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 25 ottobre 1947, n. 1152, sull'adozione di una bandiera per l'Esercito e per l'Aeronautica nonché per i reparti della Marina militare;

Visto il decreto del Ministro della difesa 19 maggio 1973, recante l'atto di approvazione del regolamento sul servizio territoriale e di presidio;

Visto il decreto legislativo 28 novembre 1997 n. 464, che nel dettare le disposizioni in materia di riforma strutturale delle Forze armate, all'art. 2, comma 1, lettera l), dispone la soppressione del collegio Francesco Morosini di Venezia;

Visto il decreto del Ministero della difesa 4 agosto 2000, n. 302, con il quale è stata istituita la Scuola navale militare "Francesco Morosini" ed è stato adottato il suo regolamento;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 7 aprile 2000, n. 121, con il quale è stato emanato il regolamento sulla disciplina dell'uso delle bandiere della Repubblica italiana e dell'Unione europea da parte delle amministrazioni dello Stato e degli enti pubblici;

Considerata l'opportunità di dotare la Scuola navale militare "Francesco Morosini" di una propria Bandiera di Istituto;

Su proposta del Ministro della difesa;

DECRETA:

Art. 1

È concessa la Bandiera di Istituto militare alla Scuola navale militare "Francesco Morosini" in Venezia Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Dato a Roma, addì 2 aprile 2001

CIAMPI

Mattarella, Ministro della difesa».



Fig. 30 - Livorno, 14 febbraio 1981: la Bandiera di combattimento di Nave *Lupo* di nuovo al vento.

Appendice n. 3

Repertorio delle Decorazioni

1. Decorazioni alla Bandiera di Guerra della Marina Militare

Per consentire la concessione di una decorazione al valore “collettiva” che premiasse l’eroico comportamento della Forza da Sbarco della Marina nella Guerra di Libia, il Re Vittorio Emanuele III concesse al “Corpo da Sbarco” della Regia Marina l’uso della bandiera nazionale che, in pari data, fu insignita di **Medaglia d’Oro al Valor Militare**. Di seguito il decreto pubblicato sul Foglio d’Ordini Ministeriale n. 330 del 26 novembre 1911:

«Visto il Regio Viglietto in data 26 marzo 1833,

Sentito il Consiglio Superiore di Marina,

Sulla proposta del Nostro Ministro per la Marina,

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

È concessa la medaglia d'oro al valor militare alla bandiera del Corpo da sbarco della Regia Marina, per l'ardire e l'eroismo dimostrato dal detto Corpo nelle varie azioni compiute nel mese di ottobre 1911 per l'occupazione della Tripolitania e della Cirenaica.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei Conti

Dato a Roma li 26 novembre 1911».

VITTORIO EMANUELE»

La Bandiera d’arma della Marina veniva quindi insignita della **croce di cavaliere dell’Ordine militare d’Italia** (di Savoia), in prima concessione, con R.D. n. 193 del 27 gennaio 1937, con la seguente motivazione:

Durante la campagna d'Africa, per virtù di capi e abnegazione dei gregari, assicurava con l'azione dei suoi mezzi le comunicazioni marittime, il presidio e la difesa delle coste, concorrendo efficacemente al successo delle operazioni che davano alla Patria l'Impero.

(Guerra Italo - etiopica, 3 ottobre 1935 – 5 maggio 1936).

Per il valore dimostrato dagli equipaggi nelle azioni navali, e dei marinai impegnati nelle azioni terrestri per la difesa di Massaua, di Assab, nelle battaglie di Gombolcià, di Chisimaio, di Cheren e sulla linea del Giuba, la Bandiera delle Forze Navali veniva successivamente insignita della **Medaglia d’Argento al Valor Militare** “per i reparti di terra e le unità navali del Comando Superiore dell’Africa Orientale”. Il D.P.R. 5 aprile 1950, con la seguente motivazione:

“Nei mari e in terra d’Africa orientale, superando gravi privazioni morali e materiali, mantenendo intatto sino all’ultimo lo spirito combattivo.

Con mezzi decisamente inferiori alle necessità, insidiò l’avversario infliggendogli più volte gravi perdite fino a che, cadute dopo estrema lotta le difese terrestri, esaurito ogni mezzo di offesa, rimpatriato o perduto in combattimento le Unità efficienti, venne sopraffatta dalla preponderanza delle forze attaccanti. In ogni occasione dette prova di ineguagliabile spirito di sacrificio e di indomito valore”.

(Africa Orientale Italiana 10 giugno 1940 – 8 aprile 1941).

Il 9 novembre del 1949 l’allora Presidente della Repubblica ha concesso alla Marina Militare la **Medaglia d’Oro al Valor Militare** (Fig. 14, pag. 22) con la seguente motivazione:

«IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Con decreto del 9 novembre 1946 ha conferito

“ Motu proprio ”

La Medaglia in Oro al Valore Militare
alla **Bandiera di Combattimento delle**
Forze Navali della Marina Militare

“Per l’eroico comportamento della sua gente, per il glorioso sacrificio delle sue Navi e dei suoi uomini migliori, estremamente impegnati in lunga e asprissima lotta contro agguerrito, preponderante avversario”

(Zona di Operazioni, 10 giugno 1940 – 8 settembre 1943)».

La Bandiera della Marina veniva nuovamente insignita della **croce di cavaliere dell’Ordine militare d’Italia**, in seconda concessione, con D.P.R. n. 445 del 9 gennaio 1989, con la seguente motivazione:

“Forza Navale inviata in missione di pace nelle acque del Golfo persico, teatro di cruenti avvenimenti bellici, conduceva per quindici mesi una intensa protratta attività operativa a protezione delle unità mercantili nazionali, cui garantiva condizioni di piena sicurezza, ed a salvaguardia del diritto alla libera navigazione in acque internazionali. Mantenendo un comportamento costantemente improntato ad una rigorosa equidistanza fra belligeranti ed onorando le più elevate e nobili tradizioni militari sul mare, dava significativo contributo al processo di pacificazione nell’area e all’affermazione dell’immagine e del prestigio dell’Italia nell’intera regione”.

(Golfo Persico, settembre 1987 – dicembre 1988).

La Bandiera della Marina è stata quindi insignita della **croce di cavaliere dell’Ordine militare d’Italia**, in terza concessione, con D.P.R. n. 454 del 13 settembre 1991, con la seguente motivazione:

“Nel quadro di una grave crisi internazionale, una consistente aliquota delle Forze Navali veniva dislocata nelle acque del Golfo Persico per assicurare, in concorso con le altre Forze Multinazionali, l’applicazione delle risoluzioni del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Nell’ambito di tale missione, le Unità del Ventesimo Gruppo Navale partecipavano al controllo dell’embargo, conducendo ripetutamente delicate e rischiose azioni di fermo e visita di naviglio sospetto e potenzialmente ostile. Successivamente, per oltre tre mesi in situazione di aperto conflitto, concorrevano alla protezione diretta delle principali Unità Alleate, nell’immediata prossimità di costa ostile, in area esposta a minaccia aerea e navale, riprendevano poi l’attività di embargo e, nel contempo, concorrevano alla bonifica delle acque del Golfo dai campi minati avversari. In tale intesa e protratta attività

bellica, resa delicata e rischiosa dalle complesse situazioni operative, i Comandanti e gli Equipaggi dimostravano grande perizia, coraggio e determinazione, distinguendosi per l'efficacia del contributo fornito al ripristino della pace e della sicurezza nell'area ed all'affermazione del prestigio della nazione, in linea con le più nobili tradizioni della Marina Militare".

(Golfo Persico, agosto 1990 – agosto 1991).

La Bandiera della Marina è stata poi insignita della **croce di cavaliere dell'Ordine militare d'Italia**, in quarta concessione, con D.P.R. n. 262 del 23 aprile 2012, con la seguente motivazione:

"La Marina Militare ha preso parte all'operazione NATO 'Unified Protector' a protezione della popolazione libica su mandato del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. L'ardimento ed il valore degli equipaggi, sostenuti da perizia e generoso impegno, brillavano in tutte le operazioni navali ed aeree svolte, quali pattugliamento, neutralizzazione di obiettivi militari, trasporto di aiuti, evacuazione dei cittadini italiani e stranieri in pericolo e soccorso ai feriti, esaltando la flessibilità dello strumento aeronavale. La Marina contribuiva in maniera determinante alla positiva conclusione della campagna militare, eccellendo per la straordinaria efficacia, precisione e competenza del proprio personale nella condotta delle operazioni. Meritava in tal modo il plauso degli alleati e della comunità internazionale ed accresceva il lustro delle Forze Armate italiane e della nazione".

(Operazione NATO "Unified Protector" - Acque della Libia, marzo - ottobre 2011).

La Bandiera della Marina è stata infine insignita della **croce di cavaliere dell'Ordine militare d'Italia**, in quinta concessione, con D.P.R. del 9 luglio 2015, con la seguente motivazione:



Fig. 31 - Bandiera al picco sul *Cesare*.

“Agli equipaggi delle Forze Aeronavali della Marina Militare impegnate nella delicatissima operazione ‘Mare Nostrum’, conducevano con straordinaria abnegazione, professionalità, elevatissima perizia marinairesca ed eccezionale umanità, una instancabile e meritoria missione di contrasto all'uso illegittimo dell'alto mare ed al tempo stesso di salvaguardia della vita umana. Sovente esponevano la propria vita a manifesto pericolo in condizioni estreme, per catturare unità ed equipaggi dediti al traffico illecito di migranti in mare. Salvando oltre centocinquantamila persone ha meritato l'incondizionato plauso della nazione e della comunità internazionale, dando lustro e prestigio alla Forza Armata e all'Italia”.

(Mar Mediterraneo, 18 ottobre 2013 - 31 ottobre 2014).

Oltre alle decorazioni al Valor Militare, la Bandiera di guerra della Marina Militare e delle Forze Navali è decorata di:

- Medaglia d'Oro al Merito della Sanità Pubblica (Mar Cinese meridionale, 1979);
- Medaglia d'Oro al Merito Civile (L'Aquila, 6 aprile 2009);
- Medaglia d'Oro al Merito della Sanità Pubblica (Mar Mediterraneo, 18 ottobre 2013 – 31 ottobre 2014)
- Medaglia di Bronzo al Valor Civile (Italia Centrale, agosto 2016 – febbraio 2017);
- Medaglia d'Oro al Merito Civile (Canale di Sicilia, luglio 2016).

2. Decorazioni alla Bandiera di guerra del Rgt. *San Marco*

Dopo lo sfondamento di Caporetto, in aggiunta alle forze della Marina già presenti con il Raggruppamento artiglierie, i marinai furono schierati sul Piave a difesa di Venezia, inquadrati nella Brigata Marina e partecipando a tutte le successive operazioni del 1917 e 1918. Al termine del conflitto, la città di Venezia chiese al Governo che il Reggimento Marina potesse assumere il nome e lo stemma del Suo santo Patrono, in riconoscimento della strenua resistenza opposta al nemico dai fanti di Marina nel corso della battaglia del Piave. Il 25 marzo del 1919, in Piazza San Marco, una rappresentanza del Reggimento, agli ordini del capitano di vascello Giuseppe Sirianni, ricevette l'investitura con la benedizione del Patriarca di Venezia e la Bandiera fu insignita della **Medaglia d'Argento al Valor Militare**, come da R.D. del 5 giugno 1920, con la seguente motivazione:

“Arrestò a Cortellazzo l'avanzata nemica, e si affermò su una testa di ponte che tenne saldamente per otto mesi, ampliandola con ardite azioni tenacemente dirette a logorare la resistenza dell'avversario; concorse con fulgido valore e generosi sacrifici di sangue alle ulteriori operazioni per la liberazione della Patria”.

(Delta del Piave, dicembre 1917 – luglio 1918).

La Bandiera del Battaglione *San Marco*, erede della Brigata Marina della Grande guerra, veniva quindi insignita della **croce di cavaliere dell'Ordine militare d'Italia** (di Savoia), in prima concessione, con R.D. del 20 novembre 1920:

“Per la valorosa condotta tenuta durante la guerra 1915/18”.

Ricostituito come Reggimento durante la Seconda guerra mondiale, il *San Marco* veniva insignito della **croce di cavaliere dell'Ordine militare d'Italia**, in seconda concessione, con D.P.R. del 06 marzo 1951:

“Per l'alto valore e l'abnegazione insuperati che distinsero il contegno dei suoi reparti, nei molteplici fatti

d'arme ai quali parteciparono durante le campagne dell'A.S. dal 1941 al 1943, chiarissimo esempio di ciò che possono tradizioni elette e spirito militare fervidamente assimilati".

(Africa Settentrionale 1941 – 1943).

Nel corso della campagna in Africa Settentrionale, il Battaglione *Grado* del Reggimento, più volte vittorioso contro l'avversario, fu l'ultimo Reparto delle armate italo - tedesche in Tunisia ad arrendersi. Per le sue gesta il Battaglione *Grado* è stato decorato di **Medaglia d'Argento al Valor Militare**, come da D.P.R. del 2 agosto 1951, con la seguente motivazione:

"Ognora distintosi per elevatissimo spirito combattivo, valore ed abnegazione, primeggiò tra i fanti, con i quali in Tunisia, per circa sei mesi di aspra campagna, fu costantemente impegnato".

(Tunisia 17 novembre 1942 – 9 maggio 1943).

Nel corso della stessa campagna in Africa Settentrionale, il Battaglione *Bafle* del Reggimento è stato decorato di **Croce di guerra al Valor Militare**, come da D.P.R. del 2 agosto 1951, con la seguente motivazione:

"Per l'elevato spirito combattivo dimostrato nella campagna di Tunisi".

(Guerra d'Africa, 19 novembre 1942 – 9 maggio 1943).

Il Reggimento *San Marco*, al termine della Seconda guerra mondiale, veniva inoltre insignito della **Medaglia di Bronzo al Valor militare**, con D.P.R. in data 24 luglio 1947, per il ciclo operativo della Guerra di liberazione:

"In un lungo periodo difensivo, con azioni di pattuglie, continue, ardite e spregiudicate, imponeva costantemente la propria iniziativa all'avversario. Con decisi contrassalti a bombe a mano ed all'arma bianca respingeva numerose puntate offensive, infliggendo all'avversario ingenti perdite in uomini e materiali. Nella offensiva della Vittoria, in quindici giorni di duri combattimenti contro le migliori truppe tedesche, sistemate su successive posizioni dominanti e fortemente organizzate, con inesausto slancio e senza risparmio di sangue costringeva il nemico a continue ritirate catturando prigionieri e materiali. Degno erede delle passate tradizioni del Reggimento, rinnovava così contro lo stesso nemico, le epiche gesta del Basso "Piave".

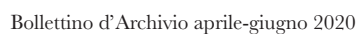
(Guerra di Liberazione, 12 – 14 aprile 1945).

Dopo la Seconda guerra mondiale il *San Marco*, tornato allo status di Battaglione, sarà protagonista delle operazioni in Libano, nell'ambito del contingente italiano in quelle terre. La Bandiera del raggruppamento Italiano per la Forza di Pace in Libano è stata decorata della **croce di cavaliere dell'Ordine militare d'Italia** (terza concessione per il *San Marco*), con D.P.R. del 25 febbraio 1984:

"Inviato in terra libanese nell'ambito di una Forza Multinazionale di Pace, dava prova di efficienza militare e di salda disciplina, prodigandosi, per diciassette mesi, in complesse operazioni per la protezione dei campi palestinesi minacciati di sterminio ed in multiformi, incessanti attività umanitarie, assistenziali e di pacificazione in un'area di cruenti scontri fra opposte fazioni.

Pronto ad ogni sacrificio, scriveva fra disagi, insidie e pericoli, una fulgida pagina di generoso altruismo, di ardimento e di abnegazione imponendosi al rispetto dei contendenti e suscitando l'ammirazione dei Paesi alleati impegnati a Beirut e del mondo intero".

(Beirut, 26 settembre 1982 – 26 febbraio 1984).



Il Reggimento San Marco è quindi decorato della **croce di cavaliere dell'Ordine militare d'Italia**, in quarta concessione, con D.P.R. del 20 ottobre 2006, con la seguente motivazione:

“Prestigioso Reparto della Marina, dalle gloriose tradizioni militari, impiegato senza soluzione di continuità nelle operazioni nazionali ed internazionali di soccorso alle popolazioni colpite da calamità naturali e nelle missioni di pace. L'eccezionale professionalità dimostrata nella pianificazione e nella condotta di operazioni complesse, in Libano, Somalia, Bosnia, Albania, Kosovo, Iraq ed Afghanistan, spesso attuate con breve preavviso ed in condizioni ambientali difficili, ha suscitato ovunque ammirazione e rispetto. I Fucilieri di Marina hanno operato sempre in prima linea in contesti operativi difficili e pericolosi, prodigandosi in ogni circostanza e dando costante prova di coraggio e valore con alta professionalità ed umanità. Compagine di uomini di altissime virtù militari che ha contribuito in maniera determinante ad elevare ancor più il vessillo italiano nel mondo”.

(Libano, Somalia, Bosnia, Albania, Kosovo, Iraq ed Afghanistan 1982 - 2005).

Oltre alle decorazioni al Valor Militare, la Bandiera di guerra del Reggimento *San Marco* è decorata di:

- Attestato di Benemerenzza al Valor Civile (Province di Venezia e di Rovigo, 10 novembre – 1 dicembre 1966);
- Medaglia di Bronzo al Valore dell'Esercito (Provincia di Potenza, 25.11.1980 – 07.02.1981).

3. Decorazioni alla Bandiera di Guerra delle Forze Aeree

Subito dopo la concessione del vessillo, il 17 ottobre 1920, su proposta del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, ammiraglio Alfredo Acton, alla Bandiera d'arma della Forza Aerea della Regia Marina fu concessa dal Re, *motu proprio*, la **Medaglia d'Argento al Valor Militare** con la seguente motivazione:

«Per l'eroico ed indomito valore dei suoi combattenti; dette, sempre e ovunque, magnifico contributo di ardimento, di tenacia e di sacrificio alla causa della Patria, recando al conseguimento della vittoria il più fervido ausilio».

Oltre alle decorazioni al Valor Militare, la Bandiera di guerra delle Forze Aeree è decorata di:

- Medaglia d'Oro al Valor di Marina (Territorio nazionale ed estero, 1° gennaio 2000 – 6 settembre 2012).



4. Decorazioni alla Bandiera di Guerra del Raggruppamento Subacquei e Incursori

In tutti i mari, in tutti i porti, là dove l'offesa era inaspettata, o dove, reso prudente da precedenti attacchi, il nemico era ben premunito, sono penetrati gli Arditi della 10^a Flottiglia MAS. Molti hanno donato la loro vita in stretta unione con l'arma che non doveva cadere in mano dell'avversario, molti non hanno trovato la via del ritorno, alcuni sono tornati per riprendere, con rinnovato ardimento la via aspra del dovere e del sacrificio. Per tale motivo con R. decreto del 10 giugno 1943 lo stendardo della 10^a Flottiglia MAS fu insignito della Medaglia d'Oro al Valor Militare con la seguente motivazione:

«Erede diretta delle glorie dei violatori di porti che stupirono il mondo con le loro gesta nella prima guerra mondiale e dettero alla Marina Italiana un primato finora ineguagliato, la X Flottiglia MAS ha dimostrato che il seme gettato dagli eroi del passato ha fruttato buona messe. In numerose audacissime imprese, sprezzante di ogni pericolo, fra difficoltà di ogni genere create, così, dalle difficili condizioni naturali, come dai perfetti apprestamenti difensivi dei porti, gli Arditi dei reparti d'assalto della R. Marina, plasmati e guidati dalla X Flottiglia MAS hanno saputo raggiungere il nemico nei più sicuri recessi dei muniti porti, affondando due navi da battaglia, due incrociatori, un cacciatorpediniere e numerosi piroscafi per oltre 100.000 tonnellate.

Fascio eletto di spiriti eroici, la X Flottiglia MAS è rimasta fedele al suo motto:

“Per il Re e la Bandiera”.

10 giugno 1940 -10 giugno 1943».

La suddetta Medaglia d'Oro al Valor Militare passò successivamente al Raggruppamento Subacquei e Incursori (COMSUBIN), allorquando il reparto fu costituito il 15 febbraio 1960.

La Bandiera del Raggruppamento è stata inoltre insignita della **croce di cavaliere dell'Ordine militare d'Italia**, con D.P.R. del 26 maggio 2004, con la seguente motivazione:

«Erede diretto di gloriose imprese il Raggruppamento Subacquei ed Incursori della Marina Militare ha fornito costante esempio di valore, abnegazione, senso del dovere e spirito di sacrificio. Recentemente impegnato in aspri e lontani territori in Medio Oriente, ha svolto le missioni affidate con valore e coraggio, grande capacità professionale, altissimo senso del dovere in un teatro caratterizzato da una situazione operativa difficile ed altamente rischiosa, Le azioni svolte costituiscono chiara testimonianza di grande efficacia, dedizione e coraggio, ed hanno contribuito ad accrescere il prestigio delle Forze Armate Italiane e dell'intera Nazione nello scenario internazionale».

Kabul (Afghanistan), 12 maggio – 12 settembre 2003.

Oltre alle decorazioni al Valor Militare, la Bandiera di guerra di COMSUBIN è decorata di:

- Medaglia d'Argento al Valor Civile (4 novembre/11 dicembre 1966 – Firenze);
- Medaglia d'Argento al Valor di Marina (Genova, 7 – 17 maggio 2013).



5. Medaglie d'Oro al Valor Militare agli Stendardi delle Unità Navali

Di seguito, riportati nell'ordine cronologico delle gesta compiute, gli Stendardi appartenenti ad Unità Navali attualmente in servizio e decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare:

Regia Torpediniera d'Alto Mare *Spica* (attualmente Pattugliatore classe “Cassiopea”)

Durante la Guerra italo - turca, la Torpediniera *Spica* era inserita nell'ambito della 3^a Squadriglia Torpediniere, operante nelle acque del Basso Egeo e del Dodecaneso con compiti di vigilanza a protezione del traffico nazionale. Questa unità, inoltre, aveva attivamente cooperato all'occupazione delle Isole di Scarpanto, Caso, Nisiro, Lero, Calimna a Patmo, catturando i presidi turchi e issandovi la bandiera nazionale; ma ben più ardua impresa venne condotta da essa, al comando del Capitano di Vascello Enrico Millo, quando si spinse audacemente per oltre 15 miglia all'interno dello Stretto dei Dardanelli, giungendo fino agli sbarramenti di Costantinopoli e rientrando indenne sotto l'intenso fuoco delle batterie, delle mitragliatrici e della fucileria turca.

L'audace azione sollevò un'ondata di grande entusiasmo verso la Marina e i suoi uomini; gli stendardi delle cinque unità partecipanti furono insigniti di Medaglia d'Oro al Valore Militare.

Medaglia d'Oro al V.M. alle Torpediniere d'alto mare della Squadriglia dei Dardanelli

«Per l'ardire, la valentia ed il coraggio dimostrati da quanti su di essa furono imbarcati durante la ricognizione effettuata nei Dardanelli».

(Notte 18 - 19 luglio 1912)».



Regio Incrociatore corazzato *San Giorgio* (attualmente Nave anfibia di classe omonima)

L'Incrociatore *San Giorgio* - che aveva preso parte alla guerra italo - turca, alla prima guerra mondiale e come nave ammiraglia alla guerra civile spagnola - all'inizio del secondo conflitto mondiale si trovava a Tobruk, per integrare la difesa navale ed antiaerea di quella Base. L'entusiasmo, lo spirito di sacrificio, il consumato addestramento dell'equipaggio, fecero sì che il *San Giorgio* divenisse il vero baluardo della Piazza Marittima. Sottoposto durante sei mesi ad innumerevoli attacchi aerei si difese con accanimento e perizia senza che la sua efficienza venisse menomata. Quando Tobruk fu investita da terra, il *San Giorgio*, ancora in condizioni di riprendere il mare, legò il suo destino a quello della piazzaforte, contribuendo fino all'ultimo alla difesa della Base a quindi si auto-affondò.

La Bandiera di combattimento fu riportata in Patria dai prodi superstiti.

Medaglia d'Oro al Valor Militare al Regio Incrociatore corazzato San Giorgio

«Veterano di tre Guerre, fu, nell'attuale, per sei mesi baluardo della difesa di Tobruk, sempre pronto ad intervenire per ricacciare con l'infallibile tiro dei suoi cannoni le incursioni degli aerei nemici, sempre usabile nel sostenere l'offesa che si abbatteva su di lui. Investita la piazzaforte da soverchianti forze nemiche, profuse tutte le sue energie nella difesa e, piuttosto che cercare scampo sulle vie del mare, si offerse come ultima trincea di resistenza.

Quando le colonne avversarie soverchiarono gli ultimi ripari, la indomita nave venne fatta saltare e sprofondare nelle acque, mentre la bandiera che aveva animato ed alimentata la fiera resistenza, raccolta e riportata in Patria, restava fulgida testimonianza dello spirito di combattività, di resistenza, di dedizione dei marinai d'Italia».

(Rada di Tobruk, 10 giugno 1940 - 22 gennaio 1941)».



Regio Sommergibile *Scirè* (attualmente Sommergibile classe “Todaro”)

Unità della Classe “600” - Serie Adua, all'inizio del conflitto 1940-43 operò prevalentemente in missioni di agguato presso le acque prospicienti basi navali avversarie e lungo le rotte di maggior traffico conseguendo, il 19 luglio 1940, l'affondamento di un piroscafo da 1.058 tsl.

Nell'agosto 1940 l'Unità fu sottoposta ad importanti lavori con la sistemazione dei cassoni-cilindri per trasporto mezzi subacquei d'assalto ed operò, dal 24 settembre al 3 ottobre e dal 21 ottobre al 3 novembre dello stesso anno, in due missioni di trasporto Operatori e mezzi a Gibilterra, senza peraltro che i mezzi raggiungessero il successo. Una nuova missione su Gibilterra ebbe luogo il 15 maggio 1941, che non conseguì risultati utili, ed il 10 settembre venne ripetuta, conseguendo l'affondamento di una petroliera ed il danneggiamento di altre due.

La missione più importante lo *Scirè* la compì il 19 dicembre 1941, violando arditamente le acque prospicienti il porto di Alessandria ed effettuando la fuoriuscita dei mezzi e degli Operatori che poterono attaccare e seriamente danneggiare le due corazzate inglesi *Queen Elizabeth* e *Valiant*, la cisterna *Sagona* ed il cacciatorpediniere *Jer-vis*.

Salpato da La Spezia il 27 luglio 1942, andò perduto il 10 agosto presso Haifa, affondato dalla vedetta britannica *Islay* mentre si accingeva ad attaccare anche quel porto.

Dal 2 al 28 settembre 1984 sono state recuperate dalla nave salvataggio *Anteo* le salme di 42 dei 49 componenti dell'equipaggio e degli 11 operatori imbarcati al momento dell'affondamento.

«Medaglia d'Oro al Valor Militare al Sommergibile *Scirè*

Sommergibile operante in Mediterraneo, già reduce da fortunate missioni di agguato, designato ad operare con reparti d'assalto della Marina nel cuore delle acque nemiche, partecipava a ripetuti forzamenti delle più munitissime basi mediterranee. Nel corso dei reiterati tentativi di raggiungere lo scopo prefisso, incontrava le più aspre difficoltà create dalla violenta reazione nemica e dalle condizioni del mare e delle correnti. Dopo aver superato col più assoluto sprezzo del pericolo, gli ostacoli posti dall'uomo e dalla natura, riusciva ad assolvere in maniera completa il compito affidatogli, emergendo a brevissima distanza dall'ingresso delle munitissime basi navali nemiche prescelte ed a lanciare - così - le armi speciali che causavano a Gibilterra l'affondamento di tre grossi piroscafi e ad Alessandria gravi danni alle due navi da battaglia "Queen Elizabeth" e "Valiant", il cui totale affondamento veniva evitato solo a causa dei bassi fondali delle acque in cui le due unità erano ormeggiate.

Successivamente, nel corso di altra missione particolarmente ardita, veniva spietatamente aggredito e scompariva nelle acque nemiche, chiudendo così gloriosamente il suo fulgido passato di guerra».

(Mediterraneo, 28 aprile 1943)».



6. Medaglie d'Argento al Valor Militare agli Stendardi delle Unità Navali

Di seguito, riportati nell'ordine cronologico delle gesta compiute, gli Stendardi appartenenti ad Unità Navali attualmente in servizio e decorati di Medaglia d'Argento al Valor Militare:

Regio Cacciatorpediniere *Zeffiro* (attualmente Fregata classe "Maestrale")

In servizio dal 1906, l'unità entrò a far parte delle Forze Navali del Mediterraneo, iniziando la propria attività nell'Alto e medio Tirreno. Passò quindi alle dipendenze della 2^a Squadriglia cacciatorpediniere di Spezia e, negli anni che seguirono, fu spesso alle dipendenze della Squadra Navali.

Dopo l'entrata in guerra dell'Italia nel maggio 1915, lo *Zeffiro* operò in Alto Adriatico fino all'aprile del 1918: le missioni di guerra effettuate furono prevalentemente di ricognizione lungo le coste istriane, con ardite incursioni fin dentro i porti avversari e la posa di sbarramenti di mine offensive. Per queste "ripetute prove di ardimento e di perizia marinaresca" la Bandiera di Combattimento venne decorata di Medaglia d'Argento al Valore Militare.

«Medaglia d'argento al Valor Militare al Cacciatorpediniere Zeffiro

Per le ripetute prove di ardimento e di perizia militare e marinaresca data da quanti su di esso erano imbarcati nelle varie importanti missioni di guerra dall'inizio della campagna e particolarmente in quelle eseguite in una base navale nemica».

(Mare Adriatico, maggio 1915-novembre 1916)».



FONTI E DOCUMENTI

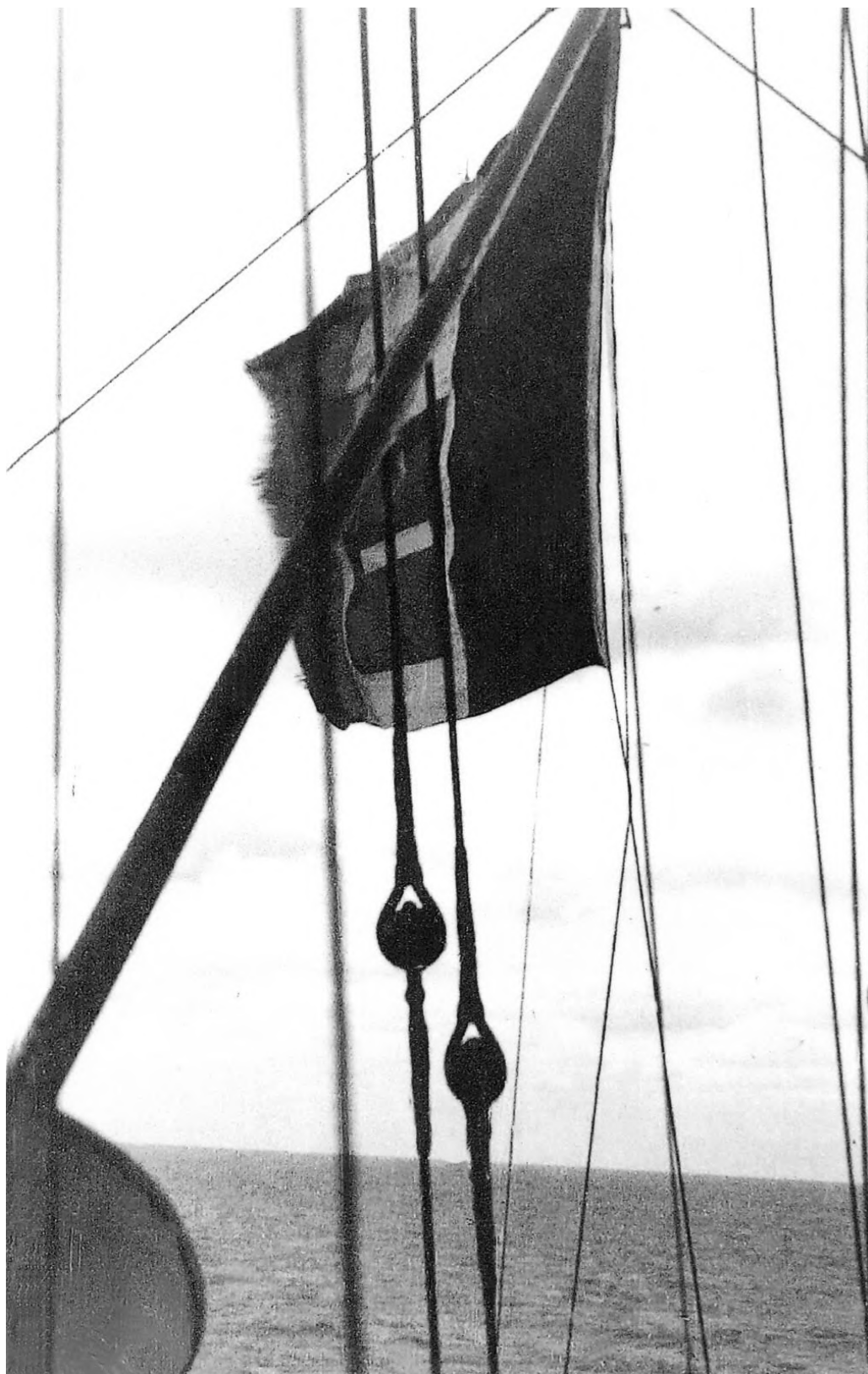


Fig 1 - La Bandiera di combattimento del Montecuccoli lacerata in azione.

Dopo la battaglia. Le notizie sulle azioni navali della Regia Marina nella Seconda guerra mondiale.

2^a parte

Piero Cimbolli Spagnesi

Abstract

The publication started in the previous issue of the Bulletin of the list of the News on naval actions of the Italian Royal Navy in the Second World War for the period 1940-1943, preserved in the archive of the Historical Office of the General Staff of the Italian Navy, ends. In this second part are listed the news of the naval actions from April 21, 1942 to June 30, 1943. In closing is the reasoned introduction to the editorial series La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale [The Italian Navy in World War II], with the list of volumes published and their re-editions, which is still today the official history of the Italian Royal Navy in the conflict and a basic work for the further study of the News on the naval actions of the entire period 1940-1943.

Premessa

Come già detto nella prima parte, le due buste con gli originali delle *Notizie su azioni navali* della Regia Marina nel 1940-1943 sono nel fondo *Supermarina* dell'archivio dell'Ufficio storico della Marina militare.¹ Come documento periodico a diffusione interna riservata esse furono istituite il 5 maggio 1941 col nome di *Cartella notizie sulle azioni navali* dall'Ufficio Addestramento del Reparto OA (Operazioni e Addestramento) dello Stato maggiore della Regia Marina.²

Nel loro insieme le notizie conservate nella busta 1 sono settanta, riguardano le azioni svolte dal 19 giugno 1940 al 29 aprile 1942, e furono

stese dal 30 maggio 1941 al 22 giugno 1942. Quelle nella busta 2 sono molte meno, trentanove, riguardano il periodo dal 21 aprile 1942 al 30 giugno 1943 e furono redatte dal 2 agosto 1942 al 29 agosto 1943, con un vuoto importante – vista la situazione al contorno del Paese – per tutto luglio 1943.

Ancora su significato e consistenza della serie, e ambito cronologico

Fino alla n. 88 del 24 novembre 1942 (su attacchi a convogli diretti in Africa settentrionale italiana tra settembre e ottobre 1942) le notizie

¹ C. Lazzerini, M.R. Precone, A. Venerosi Pesciolini, *L'Archivio della Marina. Guida dei fondi conservati presso l'Archivio dell'Ufficio storico della Marina militare*, (Istituzioni e fonti militari, 3) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 2016, p. 58.

² Ufficio di Stato maggiore della Regia Marina, Reparto OA – Ufficio Addestramento, “Cartella notizie sulle azioni navali”, il capo di Stato maggiore, Inigo Campioni, da [Roma] 5 maggio 1941, prot. 23180/s, all. 1 (AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1: prima parte, Appendice n. 1).

furono redatte dall'Ufficio Operazioni e Addestramento (OA) dello Stato maggiore (MARI-STAT). Dalla n. 89 del 16 dicembre 1942 la titolazione dell'ufficio responsabile della stesura delle *Notizie* mutò in Naviglio e Addestramento (NA), da allora inquadrato nel Secondo gruppo di reparti e uffici (Organizzazione, Servizi e Reparti), ed era di competenza specifica del sottocapo di Stato maggiore aggiunto. In parallelo, il Primo gruppo (Operazioni, Informazioni e Storico) – l'organo operativo definito come SUPER-MARINA – era di competenza del sottocapo a diretta dipendenza del capo di Stato maggiore dell'intera forza armata.³

A proposito della trasformazione nel tempo sia dell'organizzazione dello Stato maggiore della Regia Marina, sia – a cascata – anche del modo di intendere e quindi di redigere questi documenti, a partire proprio dalla notizia n. 89 del 16 dicembre 1942 (con i rapporti delle missioni svolte dai sommergibili *Ascianghi* e *Platino* il mese precedente), si cominciò ad allegare il primo numero di un bollettino periodico più specifico, la prima volta col titolo *Raccolta di avvertenze utili ai comandanti ricavate dall'esperienza di guerra*. Il secondo numero del medesimo bollettino fu quindi allegato alla notizia n. 100 del 30 marzo 1943, col rapporto di navigazione della torpediniera *Sirio* e l'analisi di alcuni attacchi aerei a dragamine tedeschi. Il terzo bollettino fu allegato alla notizia n. 104 del 5 giugno 1943, con informazioni importanti di varia natura sulla motosilurante britannica MTB 631, con la deposizione di un pilota britannico abbattuto e la relazione di una particolare operazione svolta da un sottufficiale tedesco radiotelegrafista. Il quarto e ultimo numero di questo

stesso bollettino (dal titolo definitivo, come già il terzo, di *Notizie utili ai comandanti ricavate dall'esperienza di guerra*) fu allegato alla notizia n. 108 del 10 agosto 1943 (con estratti da vari rapporti di navigazione), la penultima dell'intera serie.

Dopo la notizia n. 70 del 22 giugno 1942 (sull'attacco di aerosiluranti britannici alla nave da battaglia tascabile tedesca *Tirpiz* il 9 marzo 1942), conservata nella busta 1,⁴ dalla n. 87 del 9 novembre 1942 (sull'operazione di scorta alla cisterna *Rondine* da parte del cacciatorpediniere tedesco *Hermes* e della torpediniera italiana *Orsa*), continuò l'attenzione anche verso alcune delle azioni della *Kriegsmarine* in cooperazione con la Regia Marina o da sola. Altre notizie di questa serie nella busta 2 sono la n. 92 dell'8 gennaio 1943 (col rapporto di navigazione dall'1 al 4 novembre 1942 di nuovo del cacciatorpediniere tedesco *Hermes*), la n. 94 del 24 gennaio 1943 (sull'attività dei traghetti – *Fähre Boote* – tedeschi sul lago Ladoga), la n. 100 del 30 marzo 1943 (su alcuni attacchi aerei a dragamine tedeschi) e di nuovo la n. 104 del 5 giugno 1943 (quella con la relazione di una particolare operazione svolta da un sottufficiale radiotelegrafista tedesco).

In questo numero del Bollettino d'Archivio è l'elenco completo delle notizie nella busta 2 (*Appendice n. 3*). Come già per le precedenti, anche di queste fu steso un elenco dettagliato dall'Ufficio storico della Marina sempre entro il 23 maggio 1957, diverso dal precedente.⁵ A seguire è anche l'elenco cronologico riassuntivo di tutte le *Notizie*, ordinate per data delle azioni e non per data di stesura (*Appendice n. 4*). Dalla n. 1 priva della data in questione (sull'azione

³ G. Fioravanzo, *L'organizzazione della Marina durante il conflitto. Tomo II. Evoluzione organica dal 10 giugno 1940 all'8 settembre 1943*, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XXIIb) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1975, pp. 21-25; G. Califano, *L'organizzazione di Supermarina*. BAUSMM, 4, dicembre 1989, pp. 123-154, in part. pp. 145-152.

⁴ *Ibidem*, 22 giugno 1942, n. 70 ("Rapporto della nave da battaglia *Tirpiz* sull'attacco di aerosilurante del 9 marzo 1942").

⁵ Come già nella prima parte, anche nella trascrizione del secondo elenco del 1957 (*Appendice n. 3*) è stata rispettata la descrizione degli avvenimenti così come desunta dall'Ufficio storico direttamente dall'oggetto in testa al documento originale. Tra parentesi quadre sono le integrazioni relative soprattutto alle date delle azioni e ai nomi delle unità navali coinvolte. Ringrazio il capitano di fregata Marco Sciarretta, oggi capo Sezione editoria dell'Ufficio storico della Marina militare, per avermi sottoposto l'esistenza di questa serie preziosa di documenti.

notturna dell'11-12 ottobre 1940 delle torpediniere *Alcione*, *Airone*, *Ariel* e dei cacciatorpediniere *Artigliere*, *Aviere* e *Camicia nera*), ovviamente successiva all'istituzione delle *Notizie* il 5 maggio 1941, alla n. 20 del 9 luglio 1941 (sulla missione del sommergibile *Argo* dal 22 novembre al 12 dicembre 1940) l'ordine delle *Notizie* e le loro date di stesura non sono quasi mai congruenti con le date degli avvenimenti. La notizia n. 1 riguarda infatti avvenimenti di ottobre 1940 e, per esempio, la prima azione nel conflitto di un'unità navale (la missione del sommergibile *Perla* tra 19 e 27 giugno 1940, appena dopo la dichiarazione di guerra del 10 giugno precedente) è esaminata solo nella notizia n. 12 del 9 giugno 1941, un anno dopo i fatti. E così a seguire. Verosimilmente ciò è dovuto al fatto che, dopo l'istituzione della *Cartella notizie* a maggio 1941, le più significative azioni precedenti quella data furono esaminate col dare priorità ai singoli casi in funzione forse delle circostanze contingenti successive e delle varie e diverse lezioni apprese da impiegare mano a mano che proseguiva la battaglia per mare. Dalla notizia n. 21 del 16 luglio 1941 (sul siluramento del piroscafo *Conte Rosso* durante un trasferimento in convoglio scortato il 24 maggio 1941) alla n. 109 del 29 agosto 1943 (sull'affondamento di un sommergibile nemico da parte della scorta del convoglio *Ibis* tra 28 e 30 giugno 1943), l'ordine delle *Notizie* e le relative date di compilazione seguono sempre la cronologia degli avvenimenti oggetto delle narrazioni. Come ricordato nella prima parte, l'ultima notizia, la n. 109 (sull'affondamento di un

sommergibile nemico da parte del convoglio *Ibis* tra 28 e 30 giugno 1943), fu redatta il 29 agosto 1943. La sovraimpressione di un timbro a inchiostro blu sull'intestazione del modulo di base, testimonia che a quella data la responsabilità della stesura delle notizie era oramai passata a tutti gli effetti a SUPERMARINA dal reparto Naviglio e Addestramento di MARISTAT, soggetto produttore d'origine.

La collana su *La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale*

Il complesso delle pubblicazioni dell'Ufficio storico che danno corpo alla storia militare ufficiale della Regia Marina italiana nella Seconda guerra mondiale è uno strumento fondamentale di lavoro ancora oggi per avviare sia ogni studio di dettaglio delle *Notizie sulle azioni navali*, sia una nuova eventuale storiografia navale italiana a proposito del conflitto. Questo perché alcuni dei più recenti contributi sull'intera materia sono oramai il frutto del lavoro di studiosi non italiani, spesso con visioni troppo sintetiche – anche se brillanti – del quadro documentale nazionale, delle interrelazioni con gli analoghi quadri di altri Paesi e della correlata vasta realtà derivabile da essi.⁶

Il complesso in questione è costituito dalla nota collana dal titolo *La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale*, impostata tra 1950 e 1969 sotto la guida del capo Ufficio storico di allora, l'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo, ed edita tra 1950 e 1978 in ventidue volumi, per un totale di ventiquattro tomi.⁷

⁶ J.J. Sadkovich, *La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale*, (ed. it. di Id., *The Italian Navy in World War II*, Greenwood Press Westport, CT – USA, 1994) Gorizia, Libreria editrice goriziana, 2006. Sulla situazione storiografica italiana a riguardo, è sempre valido uno scritto ancora del 1994, ma riedito di recente, di B.R. Sullivan, *La storia navale nell'Italia di vent'anni fa*, in *Naval History. La SISMM ricorda Alberto Santoni* (Quaderno SISMM 2014), Roma Società italiana di storia militare, 2014, pp. 67-81; M. D'Angelo, *L'histoire maritime en Italie*, in *ibidem*, pp. 83-117.

⁷ In generale sull'impostazione della collana, vedi *Atti dell'Ufficio storico della Marina militare (1913-1990). Inventario*, a cura di E. Graziani e M.R. Mainini, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 2007, pp. 54-55 e *infra*; E. Graziani, *Tra memoria e futuro. Il centenario dell'Ufficio storico della Marina militare*, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 2013, p. 120. Per un primo schema già del 1947 di compilazione della storia della guerra navale italiana nel 1940-1943, vedi AUSMM, fondo *Atti dell'Ufficio storico*, classifica B, b. 6, fasc. 67 (*Atti*, cit., p. 182). Per vari promemoria sulla stessa materia, autografi di Fioravanzo e del periodo 1950-1958, vedi *ibidem*, classifica C, b. 16, fasc. 137. Per tutti i carteggi relativi alla raccolta dei materiali e alla stesura dei vari volumi, vedi *ibidem*, classifica C, bb. 14-22, 30.



Fig. 2 - *Le torpediniere Circe e Vega attaccano un convoglio scortato da incrociatori nei pressi di Pantelleria, 10 gennaio 1941*. Dipinto del 1941 del pittore di Marina Rudolf Claudus, olio su tela 180x100, n. inv. SMM 136, attualmente esposto presso il Ministero della Difesa, Roma.



Al momento dell'avvio della collana, appena dopo la conclusione delle ostilità e negli anni subito a seguire, per una sua realizzazione il più possibile rilegata anche dalla documentazione alleata e degli avversari, fu avviato un fitto scambio di corrispondenza e di vari materiali con gli Uffici storici di tutte le Marine coinvolte. Per prima cosa furono quindi intessute relazioni diverse con l'Ammiragliato britannico a proposito dei vari scontri intercorsi tra Regia Marina e Royal Navy, e poi con la US Navy, la *Marine Nationale* francese e alcuni dei maggiori rappresentanti della vecchia *Kriegsmarine* e della Marina imperiale giapponese anche per tutto ciò che, in un'ottica di reciprocità più d'insieme, riguardava – in piena guerra fredda – la stesura delle rispettive storie complessive delle operazioni per terra, per mare e aria nella Seconda guerra mondiale. Durante il lavoro, a Fioravanzo non erano infatti estranee le relazioni tra l'elaborazione storica a sé stante e le sue implicazioni assai più vaste in tema di costruzione e ricostruzione delle relazioni internazionali tra ex-nemici ed ex-alleati.⁸ In tutto questo, il volume XX (commissionato ancora a Fioravanzo e dal titolo *Le relazioni tra la Marina italiana e quella tedesca durante il conflitto*) non fu mai terminato per la scomparsa dell'autore il 18 febbraio 1975. E il XXIII, sull'attività congiunta della Regia Marina e del Regio Esercito su laghi e fiumi, anch'esso non fu mai realizzato.⁹

Tornando al tema di fondo, il primo impiego delle *Notizie* del 1941-1943, il precedente della collana in questione va individuato senz'altro in due opere altrettanto importanti, precedenti l'intero periodo 1940-1945, che impiegarono anch'esse diari storici, rapporti di missione e documenti di altra natura realizzati già allora con l'ottica di lasciare tracce precise dello svolgimento delle azioni: i ventotto fascicoli a diffusione limitata della *Cronistoria documentata della guerra italo-austriaca*, stesa tra 1919 e 1933 dall'Ufficio storico allora diretto da Enrico Po per espresso desiderio di Paolo Thaon di Revel, e la successiva serie di otto volumi di autori vari e dal titolo *La Marina italiana nella Grande guerra*, progettata dallo stesso Po e realizzata a cura del medesimo Ufficio storico tra 1935 e 1942.¹⁰

A corredo della pubblicazione degli indici complessivi delle *Notizie su azioni navali*, la bibliografia dell'intera serie *La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale* (Appendice n. 5) individua quindi un ulteriore corpus di dati per procedere ancora una volta a partire da loro in un prossimo futuro, dove le *Notizie* in questione furono impiegate in tanti casi, e da cui – sostanzialmente – per ogni edizione di queste ultime o anche solo per una loro nuova interpretazione, a ottant'anni dagli avvenimenti, non è possibile prescindere.¹¹ A testimonianza della sequenza

⁸ Per alcune note di Fioravanzo sulla politica navale italiana nel Mediterraneo nel 1960, vedi AUSMM, fondo *Atti dell'Ufficio storico*, classifica A, b. 23, fasc. 219 (*Atti*, cit., p. 120).

⁹ Sempre nell'ambito del progetto editoriale complessivo di Fioravanzo, furono editi a parte i due volumi seguenti: M. Peruzzi, *Le missioni avventurose di una squadra di navi bianche*, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1951 (rist. 1952) sulle navi ospedale nel 1940-1943 e G. Fioravanzo, *Fiamme gialle sul mare. Storia del naviglio della Guardia di Finanza durante il conflitto 1940-1943*, a cura dell'Ufficio storico della Marina militare e del Comando generale della Guardia di finanza, Roma, Garzanti, 1955 (E. Graziani, *Tra memoria*, cit., p. 93 e nota 23 a p. 136). Per la corrispondenza tra 1953 e 1960 tra Fioravanzo e l'ammiraglio Eberhard Weichold, comandante in capo della *Kriegsmarine* in Italia durante il conflitto, vedi AUSMM, fondo *Atti dell'Ufficio storico*, classifica A, b. 23, fasc. 218 (*Atti*, cit., p. 120). Per quella tra 1960 e 1962 relativa alla visita a Roma del capo dell'Ufficio storico giapponese, vedi AUSMM, fondo *Atti dell'Ufficio storico*, classifica A, b. 24, fasc. 222 (*Atti*, cit., p. 121).

¹⁰ Ufficio del capo di Stato maggiore della Marina, Ufficio storico, *Cronistoria documentata della guerra marittima italo austriaca 1915-1918, 1919-1933* (28 voll.) (ed. digit. a cura di Maria Montecalvo, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 2015). Su quest'opera, su quella sulla Seconda guerra mondiale e sui loro tempi di progettazione e di realizzazione, vedi *Atti*, cit., pp. 38-41 e 89-97. La vasta e complessa corrispondenza intercorsa tra l'USMM e l'Ammiragliato britannico tra 1946 e 1966 e il collegato scambio di documenti relativi alle varie azioni navali nel 1940-1945 è documentato in dettaglio in AUSMM, fondo *Atti dell'Ufficio storico*, classifica A, bb. 26-30 (*Atti*, cit., pp. 123-134).

¹¹ Per osservazioni inedite di Giorgio Rochat del 1969-1970 sulla collana in questione, vedi AUSMM, fondo *Atti dell'Ufficio storico*, classifica A, b. 12, fasc. 109 (*Atti*, cit., p. 105).

reale dei lavori eseguiti dall'Ufficio storico e dai suoi collaboratori la prima volta tra 1950 e 1969, e poi dal 1972 al 1976 per l'avvio delle seconde edizioni, la bibliografia della collana è stata ordinata col criterio dell'anno della prima edizione dei volumi e non di quello del loro posto nel piano complessivo dell'opera, anche se quest'ultimo prevedeva diversamente. Ciò ha lo scopo di mostrare la sequenza reale degli interessi e dei vari collaboratori del medesimo Ufficio storico nell'avviare e condurre in porto l'intera iniziativa, nell'ambito del mutare continuo delle condizioni culturali interne e al contorno del Paese nella seconda metà del XX secolo. Sono stati in ogni caso segnalati gli anni delle edizioni successive alla prima e quelli delle ristampe, insieme agli autori delle eventuali revisioni quando questi sono indicati per esteso. Più difficile, soprattutto per i primi volumi, definire il contributo di ciascuno dei cosiddetti compilatori, spesso anche più d'uno per ciascuno di essi.

Nel complesso delle citazioni bibliografiche, è stata sempre seguita alla lettera l'organizzazione dell'intera serie nel tempo, a prescindere da certe sue contraddizioni intrinseche relative soprattutto al criterio di numerazione dei volumi. Così, per esempio, i due tomi su *I sommergibili in Mediterraneo* del 1967 e 1968, di Marcello Bertini e con revisione di Alberto Donato, portavano ambedue l'indicazione del volume XIII, anche se i relativi contenuti sono assai diversi. Poco dopo, tra 1972 e 1978, i tre tomi di Giuseppe Fioravanzo su *L'organizzazione della Marina durante il conflitto* portavano anche loro, in maniera analoga, il numero XXI della serie, anche se trattavano di questioni

cronologicamente tra loro susseguenti. Ciò è avvenuto nonostante che poco tempo prima – tra 1959 e 1960 – i due tomi sempre di Giuseppe Fioravanzo sulle azioni navali in Mediterraneo tra 1940 e 1941 e tra 1941 e 1943 avessero avuto numerazione distinta progressiva, con i volumi IV e V.

Le visioni dei nemici

In relazione sia ai due maggiori teatri di guerra marittimi affrontati dalla Regia Marina nella Seconda guerra mondiale, il Mediterraneo e l'Atlantico, sia anche a tutti gli altri (il Mar Nero, il Mar Rosso, il lago Ladoga, il Mar Giallo e il Mare del Giappone), il parallelo immediato per le *Notizie* italiane è con altre due serie di documenti. Simili nello spirito ma di respiro per forza di cose molto più vasto, queste ultime sono riferite a teatri e a insiemi di operazioni assai più articolati. Soprattutto sono il risultato molto più ampio di visioni e capacità di gestione della guerra molto più complesse di quelle italiane tra 1939 e 1945 e a tutt'altra scala dimensionale.

I documenti di tradizione forse più lontana e più vasti come ambito geografico e strategico di riferimento in relazione sempre all'intera Seconda guerra mondiale, sono i *Battle Summaries* della Royal Navy britannica. Editi in forma riservata dopo la guerra nell'ambito della *Naval Staff History* dell'Ammiragliato, questi hanno dato corpo a una collana fondamentale di rapporti ufficiali già alla fine degli anni cinquanta del novecento, imprescindibile per la visione dei fatti svoltisi in Mediterraneo e altrove esaminati dall'altra parte.¹² Tutti questi documenti e queste

¹² Alcuni di questi *Battle Summaries* sono a The National Archives (Kew, Richmond, Surrey, GB; già Public Record Office), volume 1, ADM (Admiralty), Series 9 [ADM 234]: Reference Books (BR Series). Per alcune delle operazioni in Mediterraneo contro la Regia Marina delle *BR Series*, vedi il *BR 1736 (6)*, *Naval Staff History of the Second World War, Selected operations (Mediterranean) 1940*, *Battle Summaries* n. 2 (*Action off Cape Spada, Crete*), n. 8 (*Operation MA5 and Action off Calabria*), n. 9 (*Action off Capo Spartivento, Sardinia*), n. 10 (*Operation MB8 and FAA Attack on Taranto*), London 1957. Ringrazio il capitano di fregata Claudio Rizza, già capo Sezione archivi dell'USMM, per avermi sottoposto questa serie fondamentale di testi e di documenti britannici.

pubblicazioni avevano il loro presupposto negli analoghi rapporti conclusivi risalenti almeno alla Prima guerra mondiale, che riguardavano tutte le maggiori azioni del conflitto, non solo quelle di esclusiva competenza della Royal Navy. Come per quanto accaduto nel 1914-1918, anche per le maggiori operazioni del 1939-1945 era stato quindi pubblicato un insieme omogeneo di resoconti già allora di dominio pubblico sulla *London Gazette* tra 1941 e 1951, verosimilmente derivati in parte dai *Battle Summaries* di cui sopra, oltre che da quanto di analogo prodotto dalla Royal Air Force e dal British Army.¹³

L'altra serie di documenti del secondo conflitto mondiale confrontabile con i *Battle Summaries* britannici, così come con le *Notizie* italiane, sono le *Combat Narratives* delle grandi operazioni aeronavali e terrestri statunitensi in Mediterraneo, Atlantico e nel Pacifico, a loro volta stese dal *Publications Branch* dell'*Office for Naval Intelligence* (ONI) della US Navy. A differenza delle britanniche, queste furono istituite quasi un anno dopo le *Notizie* italiane, a guerra appena iniziata anche per gli Stati Uniti, soprattutto pochi mesi dopo tutta la loro serie di sconfitte iniziali. L'attacco giapponese a Pearl Harbour era stato il 7 dicembre 1941, ma la caduta di Bataan nelle Filippine sarebbe stata solo dopo l'istituzione

delle *Combat Narratives*, il 9 aprile 1942, e la resa della fortezza di Corregidor davanti Manila il 7 maggio ancora successivo. Fu in questo quadro che l'ammiraglio Ernest J. King, comandante in capo e capo delle operazioni navali della US Navy per quasi tutto il conflitto (dal 26 marzo 1942 al 15 dicembre 1945),¹⁴ istituì le *Combat Narratives* in questione a febbraio 1942. Redatta da storici e scrittori professionisti entro il 1945, la loro serie intera consisteva al termine di trentaquattro volumi, classificati come *Confidential*. Per espresso dettato anche del *rear admiral* Harold C. Train, direttore del *Naval Intelligence*, alla loro stesura avevano contribuito con i loro racconti e le esperienze personali anche tanti ufficiali che avevano partecipato alle operazioni.¹⁵ Di tutti questi volumi, i ventuno editi furono pubblicati in poche migliaia di copie e destinati ai soli ufficiali della forza armata, in attesa della pubblicazione della storia definitiva dell'intera US Navy in tutti i teatri marittimi del globo nel conflitto 1941-1945, che vide la luce solo nel 1958 a opera del professore universitario e ammiraglio della riserva Samuel Eliot Morison. Alla scala in fondo piuttosto ristretta dei teatri di guerra marittima affrontati dal Regno d'Italia, a lui, non a caso, l'Ufficio storico della Marina militare italiana diede lungo supporto nel mettergli a disposizione

¹³ I *Supplements* noti della *London Gazette* con i *Despatches* dei vari comandanti in capo dai tanti teatri d'operazioni nella Seconda guerra mondiale – tra cui anche quelli con la Regia Marina – sono in tutto ottantaquattro e sono stati censiti di recente in occasione delle celebrazioni dell'entrata della Gran Bretagna nel conflitto nel 1939. Per il loro elenco completo online, vedi oggi su <https://www.the-gazette.co.uk/awards-and-accreditation/content/100325> (ultima consultazione: 8 giugno 2020). L'USMM ne venne a conoscenza dopo la guerra, durante la loro pubblicazione. Per una traduzione eseguita nel 1947 dall'USMM del *Supplement* n. 38073 del 18 settembre 1947 della *London Gazette*, sulla cosiddetta seconda battaglia della Sirte del 20-26 marzo 1942, vedi AUSMM, fondo *Atti dell'Ufficio storico*, classifica A, b. 26, fasc. 249 (*Atti*, cit., p. 124). Relazioni varie dai supplementi del 28 ottobre 1947 sempre della *London Gazette* dal titolo “Liberazione dell'Europa (Operazione *Overlord*)”, “Operazioni del Comando costiero della Royal Air Force dal 24 maggio all'agosto 1944” e “Fase di assalto dello sbarco in Normandia (Operazione *Neptune*)”, trasmessi tra 3 dicembre 1947 e 25 agosto 1948 dallo Stato maggiore Esercito, sono in *ibidem*, classifica D/6, b. 23, fasc. 236 (*Atti*, cit., p. 252).

¹⁴ L'archivio dell'ammiraglio statunitense King è oggi negli USA (Washington, DC), Naval History and Heritage Command, Archives Branch (<https://www.history.navy.mil/content/history/nhhc/research/archives/research-guides-and-finding-aids/personal-papers/k/papers-of-admiral-ernest-j-king.html>; ultima consultazione: 1 giugno 2020).

¹⁵ La parte delle *Combat Narratives* statunitensi per il solo teatro d'operazioni del Pacifico è stata ristampata di recente in formato digitale, tra 2017 e 2019, per i settantacinque anni dall'entrata degli USA nella Seconda guerra mondiale, a cura del Naval History and Heritage Command (Washington, DC). Il primo volume della ristampa è il seguente: *The Java Sea Campaign*, (World War II 75th Anniversary Commemorative Series, *Combat Narratives*) (Publications Branch, Office of Naval Intelligence, United States Navy, 1943) Washington, DC, Naval History and Heritage Command, 2017 (<https://www.history.navy.mil/content/history/nhhc/research/publications/publications-by-subject/wwii-oni-combat-narratives.html>; ultima consultazione: 1 giugno 2020).

quanto di relativo al confronto tra la medesima US Navy e la Regia Marina.¹⁶

In conclusione, è proprio con tutto questo che oggi le *Notizie* sulle azioni navali della stessa Regia Marina nella Seconda guerra mondiale de-

vono essere rapportate, ormai con la consapevolezza piena delle differenze assai varie tra i diversi belligeranti di forze, risorse, capacità e mentalità, oltre che di dimensioni degli spazi, fisici e mentali, di allora.



Fig. 3 - La Corvetta *Ibis* in una rara immagine risalente al periodo bellico (1943-44) ripresa a fianco di due “PT Boats” statunitensi.

¹⁶ S.E. Morison, *History of United States Naval Operations in World War II*, Boston, Little, Brown and Company, 1947-1962 (15 voll.). Per i rapporti dell'USMM con Morison tra 1953 e 1963, per la compilazione della storia delle operazioni navali tra 1941 e 1945 della US Navy in funzione anche del confronto con la Regia Marina, vedi AUSMM, fondo *Atti dell'Ufficio storico*, classifica A, b. 23, fasc. 223 (*Atti*, cit., p. 121). Per la corrispondenza con il Navy Department di Washington sull'attività editoriale dell'Ufficio storico e dell'Office of Naval Records and Library nel 1949, vedi *ibidem*, classifica A, b. 21, fasc. 204 (*Atti*, cit., p. 119).



Fig. 4 - La VII Divisione navale in azione (n. 76, 1942).



Fig. 5 - La MS 31, particolarmente distintasi nell'azione notturna del 13 agosto 1942 (n. 81, 1942).

Appendice n. 3

Stato Maggiore della Marina, Ufficio storico, Notizie riguardanti le azioni navali compilate da MARISTAT, Reparto NA [Naviglio e Addestramento], Ufficio Addestramento, 25 maggio 1957 (AUSMM, fondo Supermarina, serie Notizie su azioni navali, b. 2)

Data della compilazione	Numero d'ordine della notizia	Argomento dell'azione	Unità che effettuò l'azione e data
2 agosto 1942	71	Missione in Atlantico del sm <i>Barbarigo</i> (cc Enzo Grossi) dal 21 aprile al 16 giugno 1942. Affondamento di una nave da battaglia americana tipo <i>Maryland</i>	sm <i>Barbarigo</i> (21 aprile – 16 giugno 1942)
4 agosto 1942	72	Attacchi al nostro traffico con la Libia del mese di giugno 1942 (<i>fig. 9</i> , p. 108)	[giugno 1942]
10 agosto 1942	73	Attacco di aerei e sommergibili a un nostro convoglio diretto in Africa settentrionale dal 27 al 29 maggio 1942	[27-29 maggio 1942]
11 agosto 1942	74	Attacco aereo al convoglio formato da tre motonavi diretto in Africa settentrionale dal 2 al 6 luglio 1942	[2-6 luglio 1942]
18 agosto 1942	75	Intercettazione del convoglio da Alessandria nei giorni 14, 15, 16 giugno 1942	[14-16 giugno 1942]
25 agosto 1942	76	Navigazione dei giorni 14, 15, 16 giugno 1942 (battaglia di Pantelleria) (<i>fig. 1</i> , pag. 58 e <i>fig. 4</i> , pagina a fronte)	VII Divisione navale (all'alba del 15 [giugno 1942])
29 agosto 1942	77	Attività dei nostri mas e sommergibili dislocati in Mar Nero nei mesi di giugno, luglio e agosto [1942]	[giugno-agosto 1942]
30 agosto 1942	78	Attacchi a nostri convogli, azioni di nostre unità contro sommergibili	[31 maggio – 15 agosto 1942]
3 settembre 1942	79	Attacchi aerei contro convogli	[10-25 luglio 1942]
4 settembre 1942	80	Azioni contro sm nemici [tp <i>Pegaso</i> , csm <i>Nettuno</i> , <i>Perlinace</i>]	[2-23 luglio 1942]
18 settembre 1942	81	Attacchi di ms, mas e sm contro un convoglio inglese nel Mediterraneo occidentale nei giorni 11, 12, 13 e 14 agosto 1942 (<i>fig. 5</i> , pagina a fronte, e <i>fig. 15</i> , pag. 82)	[11-14 agosto 1942]
20 settembre 1942	82	Attacchi aerei a convogli	[4-27 agosto 1942]
8 ottobre 1942	83	Azioni di sm nemici (mesi di agosto e settembre)	[agosto-settembre 1942]
12 ottobre 1942	84	Siluramento degli incr <i>Attendolo</i> e <i>Bolzano</i>	(13 agosto 1942)
16 ottobre 1942	85	Attacchi aerei al convoglio mn <i>Ravello</i> , <i>Manara</i> , <i>Se-striere</i> , <i>Ankara</i>	(6-8 settembre 1942)
29 ottobre 1942	86	Attacchi aerei a nostri convogli durante il mese di settembre	[settembre 1942]
9 novembre 1942	87	Scorta alla cst <i>Rondine</i> da parte del ct germanico <i>Hermes</i> e della tp <i>Orsa</i>	[21-24 settembre 1942]
24 novembre 1942	88	Attacco a convogli diretti in Africa settentrionale italiana	[settembre-ottobre 1942]

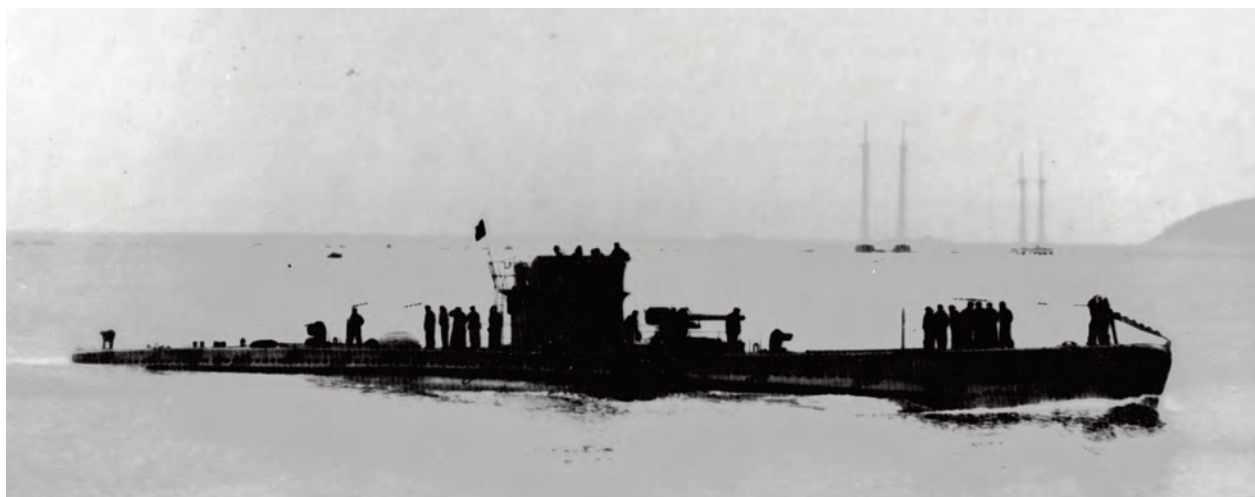


Fig. 6 - Sommergibile *Nichelio* (n. 96, 1943).



Fig. 7 - La torpediniera *Lince* a Tripoli, fine novembre 1942 (n. 98, 1943).



Fig. 8 - Torpediniera di scorta *Fortunale* (n. 103, 1943).

16 dicembre 1942	89	Rapporti di missione di sm (novembre 1942) e, allegato, il <i>Bollettino n. 1 - Raccolta di avvertenze utili ai comandanti ricavate dall'esperienza di guerra</i>	sm <i>Ascianghi</i> (11-18 novembre 1942) sm <i>Platino</i> (7-14 novembre 1942)
26 dicembre 1942	90	Trasferimento VIII Divisione navale da Navarrino ad Augusta e della XII Squadriglia ct da Messina a Taranto	[9-10 novembre 1942]
29 dicembre 1942	91	Rapporto di missione di sommergibile	sm <i>Malachite</i> (18-25 novembre 1942)
8 gennaio 1943	92	Rapporto di navigazione del ct germanico <i>Hermes</i>	ct <i>Hermes</i> (1-4 novembre 1942)
15 gennaio 1943	93	Rapporto di missione del sm <i>Giada</i>	sm <i>Giada</i> (25 novembre – 7 dicembre 1942)
24 gennaio 1943	94	Attività dei <i>Fähre Boote</i> sul Ladoga [azione contro Suho]	[22 ottobre 1942]
12 febbraio 1943	95	Rapporto di navigazione in guerra del ct <i>Maestrale</i>	(8 gennaio - 11 gennaio 1943)
20 febbraio 1943	96	Rapporti di missione di sommergibili e mas nel mese di gennaio 1943 (<i>fig. 6</i> , pagina a fronte)	sm <i>Malachite</i> , <i>Nichelio</i> , <i>Dandolo</i> , <i>XX Squadriglia mas</i> [gennaio 1943]
7 marzo 1943	97	Rapporti di missione del mese di gennaio 1943	sm <i>Platino</i> , cv <i>Procellaria</i> , ct <i>Maestrale</i> [gennaio 1943]
11 marzo 1943	98	Rapporti di missione dei mesi di gennaio e febbraio 1943 (<i>fig. 7</i> , pagina a fronte)	tp <i>Lince</i> , sm <i>Platino</i> , sm <i>Gorgo</i> [gennaio-febbraio 1943]
15 marzo 1943	99	Rapporti di missione dei mesi novembre e dicembre 1942 – gennaio e febbraio 1943	sm <i>Tazzoli</i> , ct <i>Lampo</i> , tp <i>Sagittario</i> [novembre 1942 – febbraio 1943]
30 marzo 1943	100	Rapporto di navigazione della tp <i>Sirio</i> . Attacchi aerei contro dragamine germanici. Allegato il <i>Bollettino n. 2 - Avvertenze utili ai comandanti ricavate dall'esperienza di guerra</i>	[tp <i>Sirio</i> (3-4 febbraio 1943) dragamine tedeschi (dicembre 1942)]
17 aprile 1943	101	Rapporti di missione	<i>Sagittario</i> , <i>Alpino</i> , <i>Lampo</i> , <i>Cagni</i> [6 ottobre 1942 – 23 febbraio 1943]
28 aprile 1943	102	Attacco di mezzi speciali nemici al porto di Palermo la notte del 3 gennaio 1943	[3 gennaio 1943]
25 maggio 1943	103	Rapporti di missione (<i>fig. 8</i> , pagina a fronte)	cv <i>Persefone</i> e <i>Cicogna</i> ; tp <i>Sirio</i> , <i>Perseo</i> , <i>Fortunale</i> , <i>Antares</i> , <i>Sagittario</i> ; sm <i>Barbarigo</i> [19 gennaio – 6 aprile 1943]
5 giugno 1943	104	Notizie sulla motosilurante britannica <i>MTB 631</i> , [agosto 1942 – marzo 1943]. Deposizione di pilota inglese di un apparecchio abbattuto [17 marzo 1943]. Relazione del capo rt tedesco Oepen sulle esperienze fatte nel viaggio da Reggio e Trapani e ritorno, [18-22 aprile 1943]. Allegato il <i>Bollettino n. 3 - Notizie utili ai comandanti ricavate dall'esperienza di guerra</i>	[agosto 1942 – aprile 1943]
10 giugno 1943	105	Si riportano, come appresso specificato, n. 11 estratti di rapporti di navigazione corredati da alcune note di questo MARISTAT [tp <i>Sagittario</i> , <i>Cigno</i> , <i>Cassiopea</i> , <i>Clio</i> , <i>Cosenz</i> , <i>Perseo</i> , <i>Sagittario</i> , <i>Ardimentoso</i> , <i>Climene</i> , una tp tedesca]	[29 marzo – 28 aprile 1943]

30 giugno 1943	106	Rapporto sull'azione di bombardamento aereo nemico del 10 aprile 1943 su nave <i>Gorizia</i>	[10 aprile 1943]
2 agosto 1943	107	Attacco di unità di superficie nemiche a un nostro convoglio nel canale di Sicilia	convoglio <i>Aventino</i> (2 dicembre 1942)
10 agosto 1943	108	Estratti da rapporti di navigazione [comando Gruppo mas di Biserta e tp <i>Libra</i>]. <i>Bollettino</i> [n. 4] <i>delle Notizie utili ai comandanti ricavate dall'esperienza di guerra</i> (fig. 9)	[19 aprile – 28 maggio 1943]
29 agosto 1943	109	Affondamento di un sommergibile nemico (fig. 3, pag. 67)	convoglio <i>Ibis</i> (28-30 giugno 1943)



Fig. 9 - La torpediniera *Libra* (n. 108, 1943) in una immagine del periodo bellico.

Appendice n. 4

Notizie sulle azioni navali della Regia Marina nella seconda guerra mondiale, 1940-1943. Elenco cronologico (AUSMM, fondo Supermarina, serie Notizie su azioni navali, bb. 1, 2; elaborazione dell'autore)

Data della compilazione	Numero d'ordine della notizia	Argomento dell'azione	Unità che effettuò l'azione e data
9 giugno 1941	12	Crociera del sm <i>Perla</i>	sm <i>Perla</i> (19 – 27 giugno 1940)
28 giugno 1941	18	Missione del sm <i>Micca</i> dal 4 agosto al 21 agosto 1940	sm <i>Micca</i> (4 agosto – 21 agosto 1940)
-	1	Azione notturna dell'11-12 ottobre 1940	tp <i>Alcione</i> , <i>Airone</i> , <i>Ariel</i> ct <i>Artigliere</i> , <i>Aviere</i> , <i>Camicia nera</i> [11-12 ottobre 1940]
4 giugno 1941	10	Operazioni eseguite dalle forze navali del Mar Rosso dal 20 al 21 ottobre 1940	ct <i>Pantera</i> , <i>Leone</i> , <i>Sauro</i> , <i>Nulla</i> (20-21 ottobre 1940)
9 luglio 1941	19	Attacco nemico ad un convoglio nella notte dall'11 al 12 novembre 1940	convoglio scortato da tp <i>Fabrizi</i> e nave scorta <i>Ramb III</i> [11-12 novembre 1940]
9 luglio 1941	20	Missione del sm <i>Argo</i> dal 22 novembre al 12 dicembre 1940	sm <i>Argo</i> (22 novembre – 12 dicembre 1940)
28 giugno 1941	17	Missione del sm <i>Mocenigo</i> dal 24 novembre al 26 dicembre 1940	sm <i>Mocenigo</i> (24 novembre – 26 dicembre 1940)
-	7	Bombardamenti contro la costa albanese	VII e VIII Divisione (dicembre 1940, marzo 1941)
-	2	Azione tp <i>Circe</i> , <i>Vega</i> (fig. 2, pag. 62)	tp <i>Circe</i> , <i>Vega</i> (10 gennaio 1941)
-	4	Attacco delle tp <i>Lupo</i> e <i>Libra</i> contro un convoglio nemico nelle acque di Candia	tp <i>Lupo</i> e <i>Libra</i> (30-31 gennaio 1941)
-	8	Azioni navali e di sbarco effettuate per la riconquista di Castelrosso (25-28 febbraio 1941) (fig. 11, pag. 76)	sez. <i>Lupo</i> e <i>Lince</i> , e <i>mas 546</i> e <i>541</i> (27 febbraio 1941)
30 maggio 1941	9	Trasferimento della rn <i>Eritrea</i> in Giappone	rn <i>Eritrea</i> (18 febbraio – 22 marzo 1941)
7 giugno 1941	11	Operazioni eseguite dalle forze navali del Mar Rosso	5ª Squadriglia ct (31 marzo – 3 aprile 1941)
-	5	Attacco di forze leggere nemiche al convoglio <i>Tarigo</i> presso le secche di Kerkennah	convoglio <i>Tarigo</i> (16 aprile 1941)
15 giugno 1941	13	Missione della mn <i>Egeo</i>	mn <i>Egeo</i> (18-24 aprile 1941)
-	3	Bombardamento aeronavale di Tripoli	ct <i>Aviere</i> (21 aprile 1941) (relazione)

-	6	Missioni di scorta al traffico con la Libia nel mese di aprile 1941	ct <i>Aviere</i> , <i>Camicia Nera</i> , <i>Geniere</i> , <i>Libeccio</i> , <i>Grecale</i> e tp <i>Pleiadi</i> (aprile 1941)
22 giugno 1941	14	Attacco da parte di aerosiluranti al convoglio scortato dal ct <i>Aviere</i> il 12 maggio 1941	[12 maggio 1941]
23 giugno 1941	16	Azioni navali svoltesi durante le operazioni per l'occupazione dell'isola di Creta dal 20 al 22 maggio 1941	una tp con vari pescherecci (20 – 22 maggio 1941)
1 agosto 1941	16 bis	Rapporto della navigazione eseguita dal rm <i>Boeo</i> dal 20 al 26 maggio 1941	rm <i>Boeo</i> (20 – 26 maggio 1941)
22 giugno 1941	15	Attacco a volo radente da parte di bombardieri inglesi ai convogli il 27 maggio e il 3 giugno 1941	convoglio <i>Vivaldi</i> , <i>Gritti</i> (27 maggio 1941)
16 luglio 1941	21	Siluramento del pf <i>Conte Rosso</i> durante un trasferimento in convoglio scortato, 24 maggio 1941	pf <i>Conte Rosso</i> , <i>Marco Polo</i> , <i>Esperia</i> , e <i>Victoria</i> , ct <i>Freccia</i> e tp <i>Procione</i> , <i>Pegaso</i> e <i>Orsa</i> , ecc. (24 maggio 1941)
19 luglio 1941	22	Missione della XIII Squadriglia mas nella baia di Suda dal 28 maggio al 4 giugno 1941 (fig. 10)	Squadriglia mas (28 maggio – 4 giugno 1941)
25 luglio 1941	23	Missione del sm <i>L. Torelli</i> al comando del cf Primo Longobardo dal 5 gennaio al 6 febbraio 1941	sm <i>L. Torelli</i> (5 gennaio – 6 febbraio 1941)



Fig. 10 - Bandiera navale catturata a bordo dell'incrociatore pesante britannico *Tor*k nella Baia di Suda, n. inv. 4325 del Museo Storico Navale di Venezia (missione della XIII Squadriglia MAS, n. 22, 1941).

28 luglio 1941	24	Attacco da parte di aerei nemici al convoglio veloce <i>Esperia</i> , <i>Aviere</i> durante il trasferimento da Napoli a Tripoli (25-29 giugno 1941)	convoglio <i>Esperia</i> , <i>Aviere</i> (25-29 giugno 1941)
3 agosto 1941	25	Spedizione di Creta (27 maggio 1941)	pf <i>Porto di Roma</i> e cst <i>GGs 179</i> (27 maggio 1941)
8 agosto 1941	26	Missione del sm <i>Bianchi</i> al comando del cc Adalberto Giovannini (5 febbraio – 4 marzo 1941)	sm <i>Bianchi</i> (5 febbraio – 4 marzo 1941)
13 agosto 1941	27	Azioni di mas e sommergibili contro forze navali inglesi a sud della Sardegna e nel canale di Sicilia (22-25 luglio 1941)	mas e sommergibili (22-25 luglio 1941)
16 agosto 1941	28	Speronamento e affondamento di sommergibili nemici da parte del <i>Vivaldi</i> (1 agosto 1940), dell' <i>Antares</i> (29 dicembre 1940) e del <i>Papa</i> (30 luglio 1941)	ct <i>Vivaldi</i> (1 agosto 1940) tp <i>Antares</i> (29 dicembre 1940) tp <i>Papa</i> (30 luglio 1941)
20 agosto 1941	29	Azioni di sommergibili e aerei nemici contro il convoglio <i>Malocello</i> , <i>Gritti</i> (15 luglio 1941)	convoglio <i>Malocello</i> , <i>Gritti</i> (15 luglio 1941)
21 agosto 1941	30	Attacchi di aerei bombardieri nemici contro il convoglio <i>Caffaro</i> , <i>Folgore</i> e di bombardieri e aerosiluranti contro la cst <i>Brarena</i> scortata dal <i>Fuciliere</i> (22 luglio 1941)	convoglio <i>Caffaro</i> , <i>Folgore</i> e cst <i>Brarena</i> scortata dal ct <i>Fuciliere</i> (22 luglio 1941)
25 agosto 1941	31	Azione svolta dai mas 546, 523, 536, 541 e 520 nella notte dal 20 al 21 maggio 1941 nel canale di Caso	mas 546, 523, 536, 541 e 520 (notte dal 20 al 21 maggio 1941)
3 settembre 1941	32	Missione in Atlantico del sm <i>Cappellini</i> dal 21 dicembre 1940 al 1° febbraio 1941 (comandante cc Salvatore Todaro)	sm <i>Cappellini</i> (21 dicembre 1940 - 1° febbraio 1941)
5 settembre 1941	33	Missione della VIII Divisione navale dal 27 al 29 luglio 1941. Siluramento incr <i>Garibaldi</i>	VIII Divisione navale e ct (27-29 luglio 1941)
15 settembre 1941	34	Ricupero e disincaglio del ct <i>Lampo</i> (20 luglio - 11 agosto 1941)	ct <i>Lampo</i> (20 luglio – 11 agosto 1941)
22 settembre 1941	35	Navigazione da Massaua a Bordeaux compiuta dai sm <i>Guglielmotti</i> , <i>Archimede</i> , <i>Ferraris</i> , <i>Perla</i>	sm <i>Guglielmotti</i> , <i>Archimede</i> , <i>Ferraris</i> , <i>Perla</i> [s.d.]
23 settembre 1941	36	Attacchi di sommergibili e aerei al convoglio veloce (<i>Marco Polo</i> , <i>Esperia</i> , <i>Oceania</i> , <i>Neptunia</i>) nelle navigazioni Napoli – Tripoli (18-22 agosto 1941). Affondamento dell' <i>Esperia</i>	convoglio <i>Marco Polo</i> , <i>Esperia</i> , <i>Oceania</i> , <i>Neptunia</i> . Affondamento dell' <i>Esperia</i> (18-22 agosto 1941)
24 settembre 1941	37	Attacco di sommergibile e attacco aerosilurante notturno contro il convoglio lento (<i>Maddalena</i> , <i>Odero</i> , <i>Marin Sanudo</i> , <i>Nicolò Odero</i> , <i>Giulia</i> , <i>Caffaro</i> , <i>Minatitland</i>) scortato da sei siluranti (<i>Freccia</i> capo scorta) nella navigazione Napoli – Tripoli (16-18 agosto 1941). Affondamento del <i>Nicolò Odero</i> a Lampedusa	convoglio <i>Maddalena</i> , <i>Odero</i> , <i>Marin Sanudo</i> , <i>Nicolò Odero</i> , <i>Giulia</i> , <i>Caffaro</i> , <i>Minatitland</i> scortato da sei siluranti (<i>Freccia</i> capo scorta). Affondamento del <i>Nicolò Odero</i> a Lampedusa (16-18 agosto 1941)
25 settembre 1941	38	Attacco notturno di aerei e attacchi di sommergibili al convoglio veloce (<i>Victoria</i> , <i>Oceania</i> , <i>Neptunia</i>) scortato da sei siluranti (<i>Aviere</i> capo scorta) nella traversata Napoli – Tripoli (29-31 agosto 1941)	convoglio veloce (<i>Victoria</i> , <i>Oceania</i> , <i>Neptunia</i>) scortato da ct <i>Aviere</i> (capo scorta), <i>Da Noli</i> , <i>Usodimare</i> , <i>Pessagno</i> , <i>Camicia Nera</i> , <i>Gioberti</i> (29-31 agosto 1941)
4 ottobre 1941	39	Siluramento del r incr <i>Bolzano</i> a nord dello stretto di Messina (26 agosto 1941)	III Divisione composta dagli incr <i>Trieste</i> , <i>Trento</i> , <i>Gorizia</i> e <i>Bolzano</i> (23-26 agosto 1941)
8 ottobre 1941	40	Azione navale eseguita dal ct <i>Crispi</i> (cf Ugo Ferruta) e dalle tp <i>Libra</i> (tv M. Candiani) e <i>Lince</i> (comandante cc G. Cucchiara) il 29 aprile 1941 (fig. 11, pag. 76)	ct <i>Crispi</i> , tp <i>Libra</i> e <i>Lince</i> (29 aprile 1941)



Fig. 11 - Torpediniera *Lince*, in ricordo delle azioni di Castelrosso, tra il 24 e il 27 febbraio 1941, e del canale di Caso del 29 aprile (n. 8 e n. 40, 1941).

12 ottobre 1941	41	Scorte da Napoli a Tripoli al convoglio <i>Caterina, Col di Lana, Marin Saluno, Minatitland</i> (17-19 settembre 1941) e da Tripoli a Napoli al convoglio <i>Giulia, Tembien, Bainsizza, Nirvo</i> (20-23 settembre 1941) effettuate dai ct <i>Freccia</i> (capo scorta), <i>Folgore, Dardo, Euro</i> e <i>Gioberti</i>	[scorta convogli, ct <i>Freccia</i> (capo scorta), <i>Folgore, Dardo, Euro</i> e <i>Gioberti</i> (17-19 settembre 1941; 20-23 settembre 1941)]
20 ottobre 1941	42	Missione del sm <i>Benedetto Brin</i> (al comando del cc Longanesi Cattani) dal 24 maggio al 20 giugno 1941	sm <i>Benedetto Brin</i> (24 maggio – 20 giugno 1941)
22 ottobre 1941	43	Missione del sm <i>Diaspro</i> (al comando del cc Antonio Dotta) e del sm <i>Serpente</i> (al comando del tv Renato Ferri) in Mediterraneo occidentale dal 26 settembre al 1° ottobre 1941 (fig. 12, pag. 78)	sm <i>Diaspro</i> e <i>Serpente</i> (26 settembre – 1° ottobre 1941)
28 ottobre 1941	44	Attacco di sommergibili al convoglio veloce composto dalle mn <i>Vulcania, Neptunia, Oceania</i> scortato dai ct <i>Da Recco, Da Noli, Usodimare, Gioberti, Pessagno</i> . Affondamento delle mn <i>Oceania</i> e <i>Neptunia</i> (16-18 ottobre 1941)	[16-18 ottobre 1941]
9 novembre 1941	45	Attacco di aerosiluranti e di bombardieri al convoglio <i>Tembien, Oriani</i> . Affondamento dei pf <i>Caffaro</i> e <i>Niccolò Otero</i> (10-13 settembre 1941)	[10-13 settembre 1941]
11 novembre 1941	46	Navigazione da Napoli a Tripoli del convoglio <i>Casaregis, Giulia, Bainsizza, Zena, Proserpina, Nirvo</i> scortato da <i>Granatiere</i> (capo scorta), <i>Bersagliere, Fuciliere, Alpino, Cascino</i> (8-11 ottobre 1941). Affondamento dei pf <i>Zena</i> e <i>Casaregis</i>	[8-11 ottobre 1941]
13 novembre 1941	47	Missione di aerei della ricognizione marittima nei giorni 27 settembre e 18 ottobre 1941	[27 settembre e 18 ottobre 1941]
16 novembre 1941	48	Affondamento delle tp <i>Altair</i> e <i>Aldebaran</i> per urto contro mine (19-20 ottobre 1941)	[19-20 ottobre 1941]
22 dicembre 1941	49	Azione di forze navali nemiche contro un nostro convoglio scortato nella notte tra l'8 e il 9 novembre 1941	[notte tra l'8 e il 9 novembre 1941]
24 dicembre 1941	50	Affondamento della cst <i>Mantovani</i> da parte di aerei e del ct <i>Da Mosto</i> da parte di incrociatori nemici il pomeriggio del 1° dicembre 1941	[1 dicembre 1941]
10 gennaio 1942	51	Attacco di navi di superficie nemiche contro il convoglio <i>Maritza – Procida</i> scortato dalle tp <i>Lupo</i> e <i>Cassiopea</i> (24 novembre 1941)	[24 novembre 1941]
11 gennaio 1941	52	Siluramento della rn <i>Vittorio Veneto</i> da parte di un sommergibile nemico il 14 dicembre 1941	[rn <i>Vittorio Veneto</i> (14 dicembre 1941)]
12 gennaio 1952	53	Affondamento degli incrociatori <i>Da barbiano</i> e <i>Di Giusano</i> da parte di ct nemici nella notte sul 13 dicembre 1941	[13 dicembre 1941]
8 febbraio 1941	54	Azione di scorta a un convoglio per la Libia e affondamento della mn <i>Victoria</i> (22-24 gennaio 1942)	[mn <i>Victoria</i> (22-24 gennaio 1942)]
12 febbraio 1942	55	Azione aereo-navale nella notte sul 22 novembre 1941. Siluramento dei r incr <i>Trieste</i> e <i>Duca degli Abruzzi</i>	[incr <i>Trieste</i> e <i>Duca degli Abruzzi</i> (22 novembre 1941)]

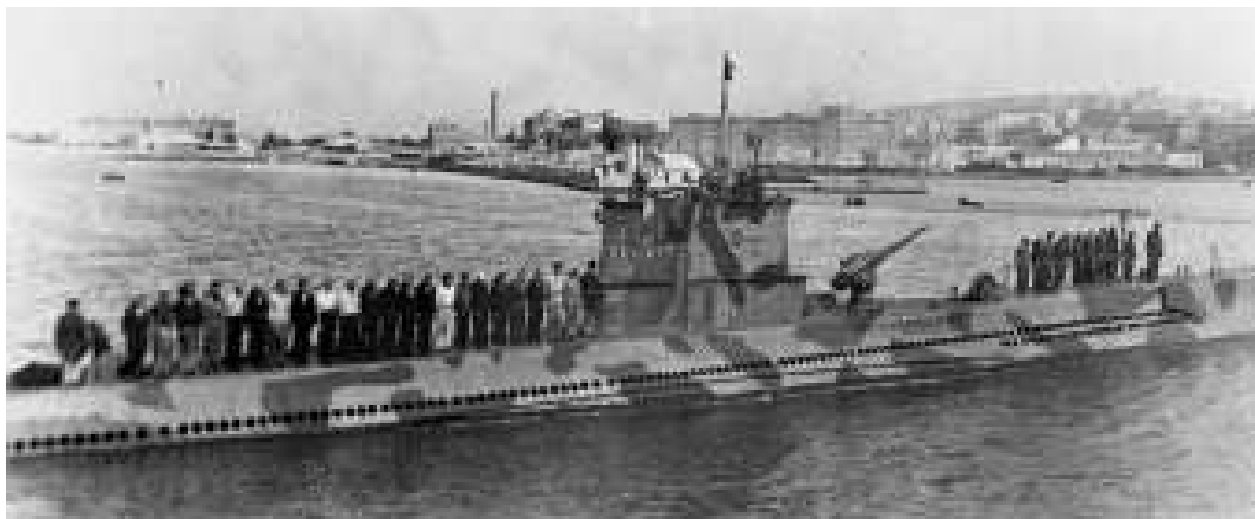


Fig. 12, 13 e 14 - Sommergibili *Serpente* (sopra), classe “Argonauta” (n. 43, 1941), *Onice* (centro), classe “600” serie Perla (n. 60, 1942), e *Luigi Torelli* (sotto) classe “Marconi” (n. 62 e n. 66, 1942).

28 febbraio 1942	56	Affondamento del sm inglese <i>Tempest</i> da parte della tp <i>Circe</i> (comandante cc Stefano Palmas) il 13 febbraio 1942	tp <i>Circe</i> (13 febbraio 1942)
21 marzo 1942	57	Affondamento di un sommergibile nemico da parte della tp <i>Circe</i> il 23 febbraio 1942	tp <i>Circe</i> (23 febbraio 1942)
22 marzo 1942	58	Attacco da parte di sm nemico contro la III Divisione navale: siluramento del ct <i>Carabiniere</i> il 16 febbraio 1942	[ct <i>Carabiniere</i> (16 febbraio 1942)]
24 marzo 1942	59	Attacchi di aerosiluranti contro formazioni navali (attacco del 16 febbraio 1942 contro la III e la VII Divisione; attacco del 9 marzo 1942 contro il gruppo <i>Garibaldi, Eugenio di Savoia, Montecuccoli</i>)	[III e VII Divisione (16 febbraio 1942) gruppo <i>Garibaldi, Eugenio di Savoia, Montecuccoli</i> (19 marzo 1942)]
24 aprile 1942	60	Siluramento di un incrociatore nemico da parte del sm <i>Onice</i> il pomeriggio del 23 marzo 1942 (<i>fig. 13</i> , a fronte)	sm <i>Onice</i> (pomeriggio del 23 marzo 1942)
28 maggio 1942	61	Missione in Atlantico del sm <i>Tazzoli</i> (cc Fecia di Cosato) dal 5 febbraio al 1° aprile 1942	sm <i>Tazzoli</i> (5 febbraio – 1° aprile 1942)
29 maggio 1942	62	Missione in Atlantico del sm <i>L. Torelli</i> (cc Antonio De Giacomo) dal 31 gennaio al 1° aprile 1942 (<i>fig. 14</i> , a fronte)	sm <i>L. Torelli</i> (31 gennaio – 1° aprile 1942)
31 maggio 1942	63	Missione in Atlantico del sm <i>L. Da Vinci</i> (cc Luigi Longanesi Cattani) dal 25 gennaio al 16 marzo 1942	sm <i>L. Da Vinci</i> (25 gennaio – 16 marzo 1942)
31 maggio 1942	64	Missione in Atlantico del sm <i>Morosini</i> (cc Athos Fraternale) dal 2 febbraio al 4 aprile 1942	sm <i>Morosini</i> (2 febbraio – 4 aprile 1942)
1 giugno 1942	65	Missione in Atlantico del sm <i>Finzi</i> (cc Ugo Giudice) dal 5 febbraio al 1° aprile 1942	sm <i>Finzi</i> (5 febbraio – 1° aprile 1942)
2 giugno 1942	66	Prima missione lungo le coste d'America effettuata dai sm <i>Morosini, Finzi, Torelli, Da Vinci, Tazzoli</i> . Relazione di BETASOM (<i>fig. 14</i> , a fronte)	Alcuni di questi hanno affondato naviglio durante la missione
12 giugno 1942	67	Missione in atlantico del sm <i>Calvi</i> (cc Emilio Olivieri) dal 9 marzo al 29 aprile 1941	sm <i>Calvi</i> (9 marzo – 29 aprile 1942)
12 giugno 1942	68	Attacchi di sommergibili nemici al nostro traffico con la Libia del mese di aprile 1942	[aprile 1942]
13 giugno 1942	69	Attacchi di sommergibili nemici al nostro traffico con la Libia, marzo – aprile 1942	[marzo – aprile 1942]
22 giugno 1942	70	Rapporto della nave da battaglia <i>Tirpiz</i> sull'attacco di aerosilurante del 9 marzo 1942	[9 marzo 1942]
2 agosto 1942	71	Missione in Atlantico del sm <i>Barbarigo</i> (cc Enzo Grossi) dal 21 aprile al 16 giugno 1942. Affondamento di una nave da battaglia americana tipo <i>Maryland</i>	sm <i>Barbarigo</i> (21 aprile – 16 giugno 1942)
4 agosto 1942	72	Attacchi al nostro traffico con la Libia del mese di giugno 1942	[giugno 1942]
10 agosto 1942	73	Attacco di aerei e sommergibili a un nostro convoglio diretto in Africa settentrionale dal 27 al 29 maggio 1942	[27-29 maggio 1942]

11 agosto 1942	74	Attacco aereo al convoglio formato da tre motonavi diretto in Africa settentrionale dal 2 al 6 luglio 1942	[2-6 luglio 1942]
18 agosto 1942	75	Intercettazione del convoglio da Alessandria nei giorni 14, 15, 16 giugno 1942	[14-16 giugno 1942]
25 agosto 1942	76	Navigazione dei giorni 14, 15, 16 giugno 1942 (battaglia di Pantelleria) (<i>fig. 1</i> , pag. 58 e <i>fig. 4</i> , pag. 68)	VII Divisione navale (all'alba del 15 [giugno 1942])
29 agosto 1942	77	Attività dei nostri mas e sommergibili dislocati in Mar Nero nei mesi di giugno, luglio e agosto [1942]	[giugno-agosto 1942]
30 agosto 1942	78	Attacchi a nostri convogli, azioni di nostre unità contro sommergibili	[31 maggio – 15 agosto 1942]
3 settembre 1942	79	Attacchi aerei contro convogli	[10-25 luglio 1942]
4 settembre 1942	80	Azioni contro sm nemici [tp <i>Pegaso</i> , csm <i>Nettuno</i> , <i>Peritine</i>]	[2-23 luglio 1942]
18 settembre 1942	81	Attacchi di ms, mas e sm contro un convoglio inglese nel Mediterraneo occidentale nei giorni 11, 12, 13 e 14 agosto 1942 (<i>fig. 5</i> , pag. 68 e <i>fig. 15</i> , pagina 82)	[11-14 agosto 1942]
20 settembre 1942	82	Attacchi aerei a convogli	[4-27 agosto 1942]
8 ottobre 1942	83	Azioni di sm nemici (mesi di agosto e settembre)	[agosto-settembre 1942]
12 ottobre 1942	84	Siluramento degli incr <i>Attendolo</i> e <i>Bolzano</i>	(13 agosto 1942)
16 ottobre 1942	85	Attacchi aerei al convoglio mn <i>Ravello</i> , <i>Manara</i> , <i>Se-striere</i> , <i>Ankara</i>	(6-8 settembre 1942)
29 ottobre 1942	86	Attacchi aerei a nostri convogli durante il mese di settembre	[settembre 1942]
9 novembre 1942	87	Scorta alla cst <i>Rondine</i> da parte del ct germanico <i>Hermes</i> e della tp <i>Orsa</i>	[21-24 settembre 1942]
24 novembre 1942	88	Attacco a convogli diretti in Africa settentrionale italiana	[settembre-ottobre 1942]
16 dicembre 1942	89	Rapporti di missione di sm (novembre 1942) e, allegato, il <i>Bollettino n. 1 - Raccolta di avvertenze utili ai comandanti ricavate dall'esperienza di guerra</i>	sm <i>Ascianghi</i> (11-18 novembre 1942) sm <i>Platino</i> (7-14 novembre 1942)
26 dicembre 1942	90	Trasferimento VIII Divisione navale da Navarrino ad Augusta e della XII Squadriglia ct da Messina a Taranto	[9-10 novembre 1942]
29 dicembre 1942	91	Rapporto di missione di sommergibile	sm <i>Malachite</i> (18-25 novembre 1942)
8 gennaio 1943	92	Rapporto di navigazione del ct germanico <i>Hermes</i>	ct <i>Hermes</i> (1-4 novembre 1942)
15 gennaio 1943	93	Rapporto di missione del sm <i>Giada</i>	sm <i>Giada</i> (25 novembre – 7 dicembre 1942)
24 gennaio 1943	94	Attività dei <i>Fähre Boote</i> sul Ladoga [azione contro Suho]	[22 ottobre 1942]

12 febbraio 1943	95	Rapporto di navigazione in guerra del ct <i>Maestrale</i>	(8 gennaio 11 gennaio 1943)
20 febbraio 1943	96	Rapporti di missione di sommergibili e mas nel mese di gennaio 1943	sm <i>Malachite</i> , <i>Nichelio</i> , <i>Dandolo</i> , XX Squadriglia mas [gennaio 1943]
7 marzo 1943	97	Rapporti di missione del mese di gennaio 1943 (fig. 6, pag. 70)	sm <i>Platino</i> , cv <i>Procellaria</i> , ct <i>Maestrale</i> [gennaio 1943]
11 marzo 1943	98	Rapporti di missione dei mesi di gennaio e febbraio 1943 (fig. 7, pag. 70)	tp <i>Lince</i> , sm <i>Platino</i> , sm <i>Gorgo</i> [gennaio-febbraio 1943]
15 marzo 1943	99	Rapporti di missione dei mesi novembre e dicembre 1942 – gennaio e febbraio 1943	sm <i>Tazzoli</i> , ct <i>Lampo</i> , tp <i>Sagittario</i> [novembre 1942 – febbraio 1943]
30 marzo 1943	100	Rapporto di navigazione della tp <i>Sirio</i> . Attacchi aerei contro dragamine germanici. Allegato il <i>Bollettino n. 2 - Avvertenze utili ai comandanti ricavate dall'esperienza di guerra</i>	[tp <i>Sirio</i> (3-4 febbraio 1943) dragamine tedeschi (dicembre 1942)]
17 aprile 1943	101	Rapporti di missione	<i>Sagittario</i> , <i>Alpino</i> , <i>Lampo</i> , <i>Cagni</i> [6 ottobre 1942 – 23 febbraio 1943]
28 aprile 1943	102	Attacco di mezzi speciali nemici al porto di Palermo la notte del 3 gennaio 1943	[3 gennaio 1943]
25 maggio 1943	103	Rapporti di missione (fig. 8, pag. 70)	cv <i>Persefone</i> e <i>Cicogna</i> ; tp <i>Sirio</i> , <i>Perseo</i> , <i>Fortunale</i> , <i>Antares</i> , <i>Sagittario</i> ; sm <i>Barbarigo</i> [19 gennaio – 6 aprile 1943]
5 giugno 1943	104	Notizie sulla motosilurante britannica <i>MTB 631</i> , [agosto 1942 – marzo 1943]. Deposizione di pilota inglese di un apparecchio abbattuto [17 marzo 1943]. Relazione del capo rt tedesco <i>Oepen</i> sulle esperienze fatte nel viaggio da Reggio e Trapani e ritorno, [18-22 aprile 1943]. Allegato il <i>Bollettino n. 3 - Notizie utili ai comandanti ricavate dall'esperienza di guerra</i>	[agosto 1942 – aprile 1943]
10 giugno 1943	105	Si riportano, come appresso specificato, n. 11 estratti di rapporti di navigazione corredati da alcune note di questo MARISTAT [tp <i>Sagittario</i> , <i>Cigno</i> , <i>Cassiopea</i> , <i>Clio</i> , <i>Cosenz</i> , <i>Perseo</i> , <i>Sagittario</i> , <i>Ardimentoso</i> , <i>Climene</i> , una tp tedesca]	[29 marzo – 28 aprile 1943]
30 giugno 1943	106	Rapporto sull'azione di bombardamento aereo nemico del 10 aprile 1943 su nave <i>Gorizia</i>	[10 aprile 1943]
2 agosto 1943	107	Attacco di unità di superficie nemiche a un nostro convoglio nel canale di Sicilia	convoglio <i>Aventino</i> (2 dicembre 1942)
10 agosto 1943	108	Estratti da rapporti di navigazione [comando Gruppo mas di Biserta e tp <i>Libra</i>]. <i>Bollettino</i> [n. 4] <i>delle Notizie utili ai comandanti ricavate dall'esperienza di guerra</i> (fig. 9, pag. 72)	[19 aprile – 28 maggio 1943]
29 agosto 1943	109	Affondamento di un sommergibile nemico (fig. 3, pag. 67)	convoglio <i>Ibis</i> (28-30 giugno 1943)



Fig. 15 - Il comandante Mezzadra e l'equipaggio della MS 22, protagonisti dell'azione notturna del 13 agosto 1942 e dell'affondamento dell'incrociatore britannico *Manchester* (n. 81, 1942).

Appendice n. 5

Bibliografia della collana *La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, edita dall'Ufficio storico della Marina militare, 1950-1978*

1. *Dati statistici*, a cura di Paolo Maroni, Luigi Castagna, Alberto Banfi, Raffaele Mario Orazio, Vittorio Porta, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, I) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1950
2. *Navi militari perdute*, a cura di Luigi Castagna e dell'Ufficio naviglio del Comando generale della Guardia di Finanza, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, II) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1952 (1959², a cura di Giuseppe Fioravanzo, Alberto Avogadro di Cerrione, Vincenzo De Toro, Francesco Scarpa; 1965³, a cura di Vittorio Emanuele Tognelli, Marcello Bertini, Francesco Scarpa, Anna Maria Migecca; 1969⁴)
3. *Navi mercantili perdute*, a cura di Luigi Castagna e Alberto Ceccacci (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, III) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1952 (1977², a cura di Rolando Notarangelo)
4. Levi Aldo, *Attività dopo l'armistizio. Tomo II. Avvenimenti in Egeo*, revisione di Giuseppe Fioravanzo, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XVI) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1957 (riedito come Id., *Avvenimenti in Egeo dopo l'armistizio (Rodi, Lero e isole minori*, 1972²; rist. 1993)
5. Cocchia Aldo, *La guerra nel Mediterraneo. La difesa del traffico con l'Africa settentrionale dal 10 giugno 1940 al 30 settembre 1941*, tomo I, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, VI) Roma, Ufficio storico della Marina militare, Roma, 1958 (riedito come Id., *La difesa del traffico con l'Africa settentrionale dal 10 giugno 1940 al 30 settembre 1941*, 1977²)
6. Fioravanzo Giuseppe, *La guerra nel Mediterraneo. Le azioni navali dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, tomo I, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, IV) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1959 (riedito come Id., *Le azioni navali in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, tomo I, 1970² e 1976³)
7. Fioravanzo Giuseppe, *La guerra nel Mediterraneo. Le azioni navali dal 1° aprile 1941 all'8 settembre 1943*, tomo II, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, V) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1960 (riedito come Id., *Le azioni navali in Mediterraneo dal 1° aprile 1941 all'8 settembre 1943*, tomo II, 1970²)
8. Lupinacci Pier Filippo, *Le operazioni in Africa Orientale*, revisione di Aldo Cocchia, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, X) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1961 (1976²)
9. Cocchia Aldo, *La difesa del traffico con l'Africa settentrionale dal 1° ottobre 1941 al 30 settembre 1942*, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, VII) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1962 (rist. 1976)
10. Fioravanzo Giuseppe, *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XV) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1962 (1971²)
11. Lupinacci Pier Filippo, *Attività della Marina in Mar Nero e sul lago Ladoga*, revisione di Aldo Cocchia (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XI), Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1962 (1965²; 1972³; rist. 1993; 2003⁴, revisione di Giuliano Manzari e Massimo Paolucci)
12. De Risio Carlo, *I violatori di blocco*, revisione di Aldo Cocchia, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XVII) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1963 (1972²; rist. 1993)
13. Mori Ubaldini Ubaldo, *I sommergibili negli oceani*, revisione di Aldo Cocchia, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XII) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1963; 1966²; rist. 1976; rist. 1993; rist. 2002)
14. De Risio Carlo, *I mezzi d'assalto*, revisione di Aldo Cocchia, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XIV) Roma, Ufficio storico della Marina militare, Roma, 1964 (1972², revisione di Aldo Paladini; 1991³, revisione di Gian Paolo Pagano; 1992⁴, revisione di Gian Paolo Pagano; rist. 2001; 2013⁵, revisione di Marina Pagano)
15. Fioravanzo Giuseppe, *La difesa del traffico con l'Africa settentrionale dal 1° ottobre 1942 alla caduta della Tunisia*, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, VIII) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1964 (rist. 1992)
16. Lupinacci Pier Filippo, *La difesa del traffico con l'Albania, la Grecia e l'Egeo*, revisione di Vittorio Emanuele Tognelli, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, IX) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1965 (rist. 1992)
17. Lupinacci Pier Filippo, *La guerra di mine*, revisione di Vittorio Emanuele Tognelli, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XVIII) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1966 (1988², revisione di Gian Paolo Pagano)
18. Bertini Marcello, *I sommergibili in Mediterraneo. Tomo I. Dal 10 giugno 1940 al 31 dicembre 1941*, revisione di Alberto Donato, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XIIIa) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1967 (1972²)
19. Bertini Marcello, *I sommergibili in Mediterraneo. Tomo II. Dal 1° gennaio 1942 al 8 settembre 1943*, revisione di Alberto Donato, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XIIIb) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1968
20. Franti Massimino, *Il dragaggio*, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XIX) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1969 (rist. 1979)
21. Fioravanzo Giuseppe, *L'organizzazione della Marina durante il conflitto. Tomo I. Efficienza all'apertura delle ostilità*, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XXIa) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1972
22. Fioravanzo Giuseppe, *L'organizzazione della Marina durante il conflitto. Tomo II. Evoluzione organica dal 10 giugno 1940 all'8 settembre 1943*, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XXIb) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1975
23. Fioravanzo Giuseppe, *L'organizzazione della Marina durante il conflitto. Tomo III. I problemi organici durante il periodo armistiziale*, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XXIc) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1978
24. Rauber Vitaliano, *La lotta antisommergibile*, (La Marina italiana nella Seconda guerra mondiale, XXII) Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1978 (rist. 1992)



Fig. 1 - Lo stemma della Divisione navale in Africa Orientale 1937 (Fondo Corsi).

Notizie sulle azioni navali della Seconda guerra mondiale. Le operazioni nel Mar Rosso (1940)

Alessandro Vagnini

Abstract

This paper is part of the broader work of publishing and analyzing the Notizie su azioni navali series of Supermarina on the Second World War. The reports were drawn up according to a specific directive of the High Command to point out criticality occurred during previous military operations, in order to obtain useful indications for future naval conducts. It presents two different documents relating to the operations carried out in the Red Sea during 1940. The first in chronological order, concerning the dramatic experience of submarine Perla in June 1940, is entitled Crociera del smg. "Perla" dal 19 al 27 giugno 1940. It analyzes in detail the dramatic events of this submarine, the efforts of its crew to face some serious technical problems, and the lessons learned from the mission. The second document, entitled Operazioni eseguite dalle forze navali del Mar Rosso: Pantera, Sauro, Leone, Nullo, 20-21 ottobre 1940 (Operations carried out by the naval forces of the Red Sea: Pantera, Sauro, Leone, Nullo, October 20-21, 1940) concerns the mission carried out by a group of Italian destroyers in Autumn 1940, in order to get useful teachings.

Un quadro introduttivo

Il presente contributo fa parte del più ampio lavoro di pubblicazione e analisi della serie *Notizie su azioni navali* nel fondo *Supermarina* e relativa alla Seconda guerra mondiale. Si tratta di materiale redatto a partire da una specifica direttiva dello Stato Maggiore allo scopo di evidenziare le criticità di una ampia serie di operazioni da cui si riteneva di poter trarre utili indicazioni per la futura condotta delle forze navali. Nelle pagine che seguono vengono presentati due diversi documenti relativi ad operazioni svolte nel corso del 1940 nel Mar Rosso.

Il primo in ordine cronologico riguarda le vicende del sommergibile *Perla* nei primi giorni del conflitto; il documento dal titolo *Crociera del Smg. "Perla" dal 19 al 27 giugno 1940*, ci presenta in dettaglio le complesse vicende di quell'unità, che fin dalle prime ore di missione si trovò ad affrontare importanti problemi tecnici che fu-

rono di fatto determinanti per la condotta del suo operato e la sorte dell'equipaggio. Nonostante questi problemi, e nonostante l'apparente criticità, la determinazione del comandante a proseguire nella missione e di tutto l'equipaggio nel corso della stessa, resero possibile tener testa al nemico e il successivo recupero del sommergibile.

Il secondo documento, intitolato *Operazioni eseguite dalle forze navali del Mar Rosso: Pantera, Sauro, Leone, Nullo, 20-21 ottobre 1940* riguarda invece la missione svolta da un gruppo di cacciatorpediniere nell'autunno del 1940. L'azione, che si svolse inizialmente in prossimità della costa araba e a cui presero parte anche alcuni aerei di entrambi gli schieramenti, aveva come obiettivo l'attacco a un convoglio di piroscafi scortato da unità britanniche. Si trattò di un'operazione articolata, a cui presero parte diverse unità e nel corso della quale vi furono scambi di artiglierie – inclusa la partecipazione di una batteria costiera italiana – e lancio di siluri. Il tutto si concluse con

l'allontanamento delle navi britanniche, anche se il convoglio – probabilmente colpito – non pare avesse subito però danni accertabili, e con la perdita del *Nullo*, sul cui affondamento venne anche condotta un'inchiesta, anch'essa riprodotta in calce alla relazione. Senza dubbio fu proprio la complessità anche di questa operazione a giustificare l'inserimento nella serie delle *Notizie*, all'interno delle quali rappresenta l'unico esempio di operazioni di superficie nell'area del Mar Rosso.

A questo punto è opportuno dedicare qualche riga a raccontare in breve i principali elementi emersi dall'analisi dei due documenti, lasciando poi che la loro lettura integrale possa fornire ulteriori e completi spunti di analisi.

I sommergibili italiani nel Mar Rosso iniziarono fin dall'inizio delle ostilità a condurre azioni contro il traffico mercantile e il naviglio militare. Questo avveniva in un'area le cui condizioni climatiche e geografiche rendevano particolarmente difficile operare. La prima relazione segnala in particolare fin dall'introduzione il problema della trasparenza e fosforescenza delle acque “che rivelavano facilmente di giorno e di notte la presenza dei battelli”,¹ a ciò si aggiunga naturalmente lo svantaggio sul piano strategico dovuto all'isolamento dell'Africa Orientale Italiana rispetto al territorio nazionale. Ed infatti, a questo proposito, già nella primavera del 1939 una circolare del Viceré avvisava i comandi delle Forze Armate in loco che l'Impero avrebbe dovuto fronteggiare qualsiasi futura situazione facendo assegnamento soltanto sulle proprie forze e sui propri mezzi, vista la pratica impossibilità di ricevere aiuti dalla madrepatria in caso di conflitto con le forze britanniche. Le forze navali disponibili in AOI (fig. 1, pag. 84) erano del resto piuttosto limitate. Si trattava però di una scelta consapevole e ragionevole proprio per via delle diffi-

coltà di rifornimento e assistenza a cui queste sarebbero andate incontro in caso di conflitto con un'altra potenza.

Le unità di superficie erano principalmente piuttosto datati cacciatorpediniere. La III Squadriglia era composta dai cacciatorpediniere *Nullo*, *Manin*, *Sauro* e *Battisti*,² mentre la V Squadriglia era composta da *Leone*, *Tigre* e *Pantera* (fig. 2, pag. 88).³ Tutte le unità erano state munite di impianti di aria condizionata per adattarle all'uso nel teatro africano, ma si trattava pur sempre di navi di una certa età, spesso con problemi di affidabilità meccanica. Ai cacciatorpediniere si aggiungevano le due torpediniere *Acerbi* e *Orsini*, cinque vecchi MAS della 21ª Squadriglia, la nave coloniale *Eritrea*, due mercantili armati (*RAMB I* e *RAMB II*) e altro naviglio ausiliario.⁴ La forza subacquea era composta da otto sommergibili; nello specifico *Archimede*, *Galilei*, *Torricelli*, *Ferraris*, *Galvani*, *Guglielmotti*, *Perla* e *Macallè*.⁵

Queste unità non erano state costruite per operare nelle difficili condizioni ambientali in cui vennero a trovarsi allo scoppio del conflitto, fatto questo che provocò fin da subito problemi meccanici sia agli impianti elettrici sia a quelli di condizionamento, funzionanti a cloruro di metile: un gas tossico che avrebbe presto agito sugli equipaggi. Proprio questi furono i motivi principali della drammatica conclusione della crociera del *Perla*, come chiariscono senza ombra di dubbio la relazione qui di seguito riprodotta e gli elementi che la Commissione d'Inchiesta a Massaua fu in grado di approfondire. L'origine della particolare situazione venutasi a creare sul *Perla* e le successive vicende che portarono alla sua momentanea perdita, vanno infatti ricercati proprio negli effetti deleteri delle intossicazioni dovute a perdite di gas dall'impianto per la refrigerazione dell'aria. A ca-

¹ Archivio dell'Ufficio storico dello Stato maggiore della Marina [d'ora in poi AUSMM], fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 12, *Crociera del sm Perla*, 9 giugno 1941, p. 1.

² Appartenenti alla Classe “Sauro”.

³ Tutte unità appartenenti alla classe “Leone”.

⁴ Si trattava delle cannoniere *Corsini* e *Bighieri*, il posamine *Ostia* e le tre navi cisterna *Sile*, *Sebeto* e *Bacchiglione*.

⁵ Per un quadro complessivo della situazione e delle operazioni nel Mar Rosso si rimanda a P. Lupinacci e A. Cocchia, *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale. Vol. X: Le operazioni in Africa Orientale*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1961.

scata ciò provocò una catena di incidenti dovuti alla fuoriuscita di cloruro di metile, che rese progressivamente inabili al servizio molti membri dell'equipaggio, cui si sommarono poi, nella fase del contatto col nemico, diverse avarie che resero il sommergibile impossibilitato ad agire.

L'unità aveva lasciato Massaua la sera del 19 giugno e nonostante i primi problemi riscontrati nell'impianto di refrigerazione – e un ultimo tentativo di riparazione dello stesso condotto in mare – aveva proseguito la missione che tuttavia, proprio per il malfunzionamento del condizionatore e per la fuoriuscita di gas, a partire dal 26 giugno si era fatta particolarmente gravosa. Come si legge nella relazione:

La vita all'interno del sommergibile è diventata particolarmente penosa: aria pressoché irrespirabile, temperatura torrida, quadro terrificante formato dalla grande quantità di malati alcuni dei quali sembrano in agonia ed altri rappresentano un pericolo per l'incolumità del sommergibile e dei compagni. Alcuni malati devono essere legati allo scopo di renderli innocui. Il Comandante è pressoché inefficiente [...]. Ormai anche il resto dell'equipaggio che ancora il giorno prima era valido, accusa sintomi di esaurimento fisico.⁶

Una situazione di fatto molto difficile, tanto più nel momento in cui l'unità entrava in contatto con forze nemiche, per finire poi incagliata in un basso fondale vicino alla costa. La mattina del 27 giugno, mentre i pochi uomini rimasti efficienti tentavano di disincagliare il sommergibile, partirono da Massua i cacciatorpediniere *Leone* e *Pantera* e

la torpediniera *Acerbi*. Anche la missione di soccorso non ebbe esito favorevole; il *Leone* dovette tornare indietro per un guasto e le altre due unità furono fatte rientrare in seguito alla notizia che una formazione nemica composta dall'incrociatore leggero *Leander* e dai cacciatorpediniere *Kingston* e *Kandahar* era diretta verso il *Perla*.

Il *Kingston*, avvicinatosi al sommergibile italiano, aprì il fuoco; il *Perla* tentò di rispondere con le armi di bordo ma il cannone si inceppò. A ciò seguì la momentanea perdita del sommergibile, vari membri dell'equipaggio persero la vita,⁷ mentre i naufraghi trovavano riparo – ma non ancora la salvezza – sulla costa semidesertica dell'Eritrea, dove furono infine salvati da una colonna di soccorso terrestre il 30 giugno.⁸ Il *Perla*, provvisoriamente riparato nell'arco di cinque giorni, venne in seguito rimorchiato a Massaua.⁹

La vicenda del *Perla* è senza dubbio un esempio lampante delle complessità tecniche e logistiche a cui andò incontro la flotta italiana nel Mar Rosso e se un insegnamento emerse da questa esperienza fu senza dubbio quello dell'importanza di progettare le navi e preparare gli equipaggi per le specifiche condizioni di impiego a cui poi questi sarebbero stati sottoposti.

Ad ogni modo, la preponderanza delle forze nemiche e le cattive condizioni di manutenzione spinsero ben presto a rivedere almeno in parte i criteri d'impiego delle unità a disposizione a quella data. Tutti i sommergibili disponibili a Massaua erano stati infatti fin da subito inviati in missione e le conseguenze di questa scelta erano state negative. Quattro battelli andarono infatti rapidamente perduti¹⁰ e altri tre dovettero rientrare per

⁶ AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 12, *Crociera del sm Perla*, 9 giugno 1941, pp. 6-7.

⁷ Va qui segnalata la dedizione con la quale i membri dell'equipaggio affrontarono la missione e che fu motivo per il conferimento di una medaglia d'oro alla memoria all'Elettricista Arduino Forgiarini, il quale benché menomato dall'intossicazione da gas, anziché allontanarsi dal posto di combattimento come ordinatogli, “prestò instancabilmente la propria opera per tutta la durata dell'azione”, rifiutandosi di abbandonare l'unità fino a quando rimase colpito mortalmente. Vedi *Le Medaglie d'oro al valor militare*, Ufficio storico della Marina militare, Roma 1992, pp. 210-211. Una medaglia d'argento alla memoria fu invece assegnata all'ufficiale in seconda, Tenente di Vascello Renzo Simoncini, il quale pur raggiunta la terraferma, tornò a bordo del sommergibile incagliato e fu poi trovato morto abbracciato alla bandiera. Vedi *Le Medaglie d'argento al valor militare*, Tomo II, Ufficio storico della Marina militare, Roma 2001, p. 606.

⁸ AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 12, *Crociera del sm Perla*, 9 giugno 1941, p. 8. Vedi anche G. Giorgerini, *Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini ad oggi*, Mondadori, Milano 1994, pp. 409-411.

⁹ Ivi, p. 412.

¹⁰ Nello specifico *Macallè*, *Galilei*, *Galvani* e *Torricelli*.



Fig. 2 - Il cacciatorpediniere *Pantera* al tiro, qui ripreso nel corso di una esercitazione, 1934.

avarie. Il *Macallè* affondò il 15 giugno dopo essersi incagliato a causa di errori di manovra dovuti di nuovo ad intossicazione dell'equipaggio – sempre per colpa del cloruro di metile – il che causò anche il rientro forzato dell'*Archimede*. Il *Galilei* venne catturato dagli inglesi il 19 giugno. Il *Torricelli* venne autoaffondato il 23 giugno dopo un combattimento con forze nemiche soverchianti; nella stessa azione tuttavia la cannoniera *Shoreham* subì gravi danni mentre venne affondato il C.T. *Khartoum* (fig. 3, pag. 90). Il *Galvani* andò perso in combattimento il giorno successivo. Alla luce di tutti questi eventi vennero formulati nuovi criteri di utilizzo delle unità ancora disponibili, al fine di garantire una maggiore economia di uomini e mezzi. Gli attacchi sarebbero dovuti essere limi-

tati ai convogli e a causa della loro scarsa autonomia e della forte scorta, gli attacchi sarebbero stati inoltre concentrati nelle ore notturne e ove possibile in una zona sufficientemente vicina alla costa al fine di poter avere se necessario anche supporto dalle batterie costiere. I risultati furono comunque non particolari.¹¹

Il caso dell'operazione dei cacciatorpediniere nell'ottobre 1940 offre invece altri utili spunti. La sera del 19 Ottobre la stazione vedetta di Raheita segnalava il passaggio verso Nord di un convoglio di 23 piroscafi, scortati da un incrociatore e alcuni cacciatorpediniere. Veniva quindi disposta l'uscita in mare di quattro CC.TT, mentre due sommergibili avrebbero dovuto esplorare l'area di un possibile intervento. La ricognizione aerea, effettuata

¹¹ Le perdite tra i 590 convogli britannici che attraversarono il Mar Rosso tra giugno 1940 e il maggio 1941 furono piuttosto limitate; con solo quelle della petroliera *Atlas* (affondata dal *Guglielmotti*) e del *James Stove* (affondato dal *Galilei*).

da un S.M.79, avvistava al mattino del 20 ottobre il convoglio nemico, che risultava composto di 36 piroscafi scortati da 2 incrociatori e 2 cacciatorpediniere.¹²

Il successivo scontro coinvolse aerei di entrambe le parti, mentre i sommergibili venivano inviati ad intercettare il convoglio britannico. I CC.TT. *Pantera*, *Leone*, *Sauro* e *Nulla* si dirigevano intanto al largo ed avvistavano in nottata il convoglio nemico. Nelle ore successive seguirono vari scambi di artiglierie e lanci di siluri

Nella manovra per portarsi all'attacco del convoglio il timone del *Nulla* rimase incatastato alla banda e l'unità perse il contatto con il *Sauro*, divenendo un facile bersaglio per le navi nemiche.¹³

Riparata l'avaria, il cacciatorpediniere diresse quindi su Harmil cercando di rompere il contatto. In prossimità dell'isola di Harmil il nemico riuscì a raggiungere il *Nulla* a distanza di tiro. Ne seguì uno scontro di artiglierie cui prese parte anche la batteria di Harmil. La nave italiana venne però colpita in vari punti di coperta e alle caldaie – una delle quali esplose – finendo per affondare.¹⁴

Durante il combattimento il cacciatorpediniere *Kimberley* venne gravemente danneggiato da un colpo sparato dalla batteria costiera di Harmil. Si trattò di un'operazione complessa visto l'ampio impiego di mezzi da entrambe le parti e fu probabilmente l'azione più ampia registratasi nel Mar Rosso durante il conflitto.

Gli eventi successivi non portarono maggiori fortune alle forze italiane in Africa Orientale.¹⁵ A partire dal gennaio 1941, in considerazione dell'andamento negativo delle operazioni sul fronte terrestre, il Comando navale di Massaua si impegnò nel rafforzamento delle difese della piazza, predisponendo quanto necessario nel caso in cui la città e la base navale fossero cadute in mano al

nemico. Le missioni si erano nel frattempo andate riducendo – anche a causa della scarsità delle scorte – per concludersi poi il 2 febbraio. Le settimane successive furono spese nei necessari lavori di manutenzione per mettere in efficienza le unità rimaste in vista dell'ormai inevitabile ultimo scontro, essendo stato deciso che, mentre i sommergibili avrebbero tentato di raggiungere l'Europa, le unità di superficie non avrebbero avuto alcuna possibilità di fare altrettanto e di conseguenza avrebbero dovuto eseguire un'ultima missione offensiva, al termine della quale sarebbero state autoaffondate. Avrebbero fatto eccezione l'*Eritrea* e le due *RAMB*, le quali avrebbero dovuto invece fare rotta verso porti controllati dal Giappone.¹⁶ Tra il 18 e il 20 febbraio queste navi si diressero verso l'Oceano Indiano. La *RAMB I* venne affondata il 27 febbraio in uno scontro con un incrociatore britannico, mentre le altre due unità riuscirono a raggiungere nel mese di marzo il porto di Kôbe in Giappone.

I sommergibili *Guglielmotti*, *Ferraris*, *Perla* e *Archimede* lasciarono Massaua all'inizio di marzo e riuscirono a raggiungere il porto di Bordeaux tra il 7 e il 20 maggio, dopo aver circumnavigato l'Africa. La città sulla costa francese ospitava come noto la base atlantica dei sommergibili italiani, Betasom.

Alla fine del mese marzo 1941 il destino di Massaua appariva molto difficile. Il 31 marzo la V Squadriglia cacciatorpediniere salpò alla volta degli obiettivi designati. Nella notte del 1° aprile il *Leone* urtò alcuni scogli non segnalati; i danni furono talmente gravi che la nave dovette essere abbandonata e affondata, mentre le altre unità furono costrette al rientro. Il 2 aprile tutte le unità ancora disponibili presero nuovamente il mare per condurre un attacco su Port Sudan. Tuttavia, dopo poche ore di naviga-

¹² AUSMM, fondo *Supermarina*, serie *Notizie su azioni navali*, b. 1, Notizia n. 10, *Operazioni eseguite dalle forze navali del Mar Rosso: Pantera, Sauro, Leone, Nulla, 20-21 ottobre 1940*, 4 giugno 1941, p. 1.

¹³ Ivi, p. 4.

¹⁴ Il comandante rimase volontariamente a bordo e scomparve con il cacciatorpediniere.

¹⁵ Per un quadro complessivo della situazione in Africa Orientale si rimanda ad A. Del Boca, *Gli italiani in Africa Orientale, III, La caduta dell'Impero*, Mondadori, Milano 1996.

¹⁶ Sulle vicende dell'*Eritrea* vedi M. Iannucci, *L'avventura dell'Eritrea*, Ufficio storico della Marina militare, Roma 2012.

zione il *Battisti* abbandonò la formazione a causa di un'avaria e venne autoaffondato. Le rimanenti unità furono tenute sotto costante sorveglianza aerea britannica e furono attaccate da incrociatori, CC.TT. e da numerosi aerei. Il *Sauro* venne affondato, mentre il *Manin*, il *Tigre* e il *Pantera* pur sottraendosi ai ripetuti attacchi nemici, ormai privi di carburante, finirono per autoaffondarsi il 4 aprile, circa 15 miglia a sud del porto arabo di Gedda.

Rimanevano oramai solamente i MAS. L'ultima azione offensiva delle forze navali italiane nel Mar Rosso avvenne l'8 aprile, quando la 21^a Squadriglia MAS attaccò l'incrociatore britannico *Cape-town*, che riportò gravi danni a causa di uno dei siluri italiani. Nelle stesse ore Massaua cadeva in mano nemica.

Il materiale di seguito riprodotto rappresenta l'inizio della serie relativa alle lezioni apprese nel corso delle operazioni di guerra, voluta espressamente dal comando della Marina in seguito allo scontro di Capo Matapan. Questa fu un'importante procedura volta ad identificare nelle pregresse esperienze operative possibili utili elementi che avrebbero potuto in futuro agevolare le azioni della Regia Marina; un tentativo coscientemente intrapreso al fine trarre utile insegnamento dalle azioni svolte dalle forze navali nel corso del conflitto. Non si tratta dunque di una semplice descrizione degli eventi ma anche e soprattutto del tentativo di identificare dinamiche, procedure e problematiche capaci di contribuire alla condotta futura delle operazioni.



Fig. 3 - Azione del Comandante Pelosi con il Sommergibile Torricelli nel Mar Rosso. Dipinto del 1950 del pittore di Marina Rudolf Claudius, olio su tela 170x90, n. inv. SMM 134, attualmente esposto presso l'Accademia Navale, Livorno.

Appendice n. 1

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA REPARTO O. A. - UFFICIO ADDESTRAMENTO

CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI: Copia n. 5

Data: 9 Giugno 1941 / XIX

Notizia n. 12

ARGOMENTO: "Crociera del smg. *Perla* dal 19 al 27 giugno 1940 / XVIII"

I nostri sommergibili in Mar Rosso fin dal principio delle ostilità iniziarono, come è noto, la guerra al traffico e al naviglio da guerra nemico.

Per la prima volta nella storia dell'arma sottomarina furono intrapresi lunghi agguati in una zona che di per se stessa rendeva oltremodo penose le condizioni di vita a bordo delle unità subacquee.

La difficoltà dovuta alle condizioni meteorologiche del Mar Rosso unitamente a quelle specifiche locali insite nella trasparenza e nella fosforescenza delle acque che rivelavano facilmente di giorno e di notte la presenza dei battelli, la situazione strategica nettamente sfavorevole, hanno reso il compito dei nostri sommergibili gravoso.

Le perdite da essi subite, quattro su sette (*Galvani* – *Galileo* – *Macallè* – *Torricelli*) danno maggior risalto ai successi ottenuti; ma più efficaci di qualunque argomentazione sono la relazione del sommergibile *Perla* (fig. 4a/b/c, pag. 96) sulla missione dal 19 al 27 giugno 1940 e gli elementi che la Commissione d'Inchiesta a Massaua ha potuto approfondire circa le cause e gli sviluppi degli avvenimenti svoltisi durante quella crociera.

L'origine della situazione creatasi sul *Perla* e le successive vicende vanno ricercati negli effetti deleteri provocati da intossicazioni per perdite di gas (cloruro di metile) dall'impianto per la refrigerazione dell'aria.

Le condizioni nelle quali è venuto trovarsi il personale del sommergibile possono veramente definirsi tragiche: decisione ed atti devono essere giudicati alla luce della minorata efficienza fisica e psichica creata dall'intossicazione, la quale ha come in altri casi consimili, esercitata la sua influenza in senso di esaltare presso il singolo individuo l'impulso a svolgere le proprie normali attribuzioni sottraendole però a qualsiasi razionale premessa ed a qualsiasi controllo. Talché, pur potendosi muovere qualche obiezione circa alcune decisioni prese dal Comandante dell'unità, per le premesse fatte, la valutazione degli elementi e delle circostanze portano a definire esemplare il comportamento del Comandante del *Perla* Tenente di Vascello Pouchain, degli Ufficiali, dell'intero Equipaggio.

19 giugno

Il sommergibile *Perla* lasciò Massaua alle 19.30 del 14 giugno 1940 / XVIII con l'ordine di trasferirsi nella zona che ha per centro il faro Fas-el-Bir (Golfo di Tagiura) per agire contro unità da guerra nemiche, e contro il traffico mercantile.

Il giorno 2 giugno durante la navigazione in immersione, il primo infortunio sulla salute dell'equipaggio si manifesta con un colpo di calore ad un elettricista di guardia ai motori elettrici. L'infortunato viene curato con frizioni di ghiaccio dalle quali ricava un certo sollievo; ma non si riprenderà per tutto il corso della missione.

Si tratta del primo sintomo di una forte sopraelevazione di temperatura a causa del cattivo funzionamento del condizionatore di bordo. Il basso rendimento dell'apparato è dovuto ad intasamento di qualche filtro. Pure essendo pericoloso procedere a verifiche e lavori per la possibilità che il gas di cloruro di metile possa diffondersi nei locali, il Comandante preoccupato delle condizioni di temperatura dell'ambiente, ordina di procedere alla manutenzione dell'impianto.

La sera stessa tra le 20 e le 24 i primi militari cominciano ad accusare vago malessere; l'abbattimento fisico e psichico che si manifesta in tre uomini fa subito sospettare che si possa trattare d'intossicazione di cloruro di metile, i sintomi risultano molto simili a quelli già rilevati in altre occasioni.

21 giugno

Durante le prime ore di detto giorno, mentre i malati vengono portati in camera motori ausiliari e là affidati alla cura di un sottufficiale, l'Ufficiale in 2^a dà le opportune istruzioni per le operazioni di verifica alle tubolature del condizionatore, e allo smontamento, pulizia e rimontamento del filtro disidratatore del condizionatore. Non è ben chiaro a questo punto, perché le testimonianze sono vaghe, se fin da quell'occasione si fossero rilevate perdite di cloruro di metile. Prima dell'alba il sommergibile si posa sul fondo a 40 metri; ma a tali profondità si riscontrano forti perdite ai pressatrecce che rendono necessaria una pronta manovra per riportarsi a quota periscopica, per poter procedere ad eliminare le perdite stesse.

Durante la giornata passata in immersione è stato notato che alcuni uomini dell'equipaggio sembravano intontiti e stanchi più di quanto dovessero comportare le fatiche della precedente lunga immersione. Dopo il tramonto emerge e dirige per la stretta di Bab-el-Mandeh.

22 giugno

Alle ore 3 navigando in immersione alla massima forza il sommergibile è all'altezza di Perim. All'alba il sommergibile si posa sul fondo in 30 metri di profondità a 3 miglia circa dalla costa francese.

Durante questa immersione i tre malati peggiorano notevolmente ad essi si aggiungono anche gli uomini che giorni prima avevano dato dei segni di stanchezza eccessiva. Lo stesso Ufficiale in 2^a Ten.Vasc. Simoncini comincia ad apparire abbattuto e stanco. Nella mattinata del 22 i malati abbastanza gravi tra i quali alcuni danno segno di alienazione mentale, sono già saliti a dieci e il Ten.Vasc. Simoncini, pur prodigando ogni cura ai malati, dà saltuariamente segno di non essere completamente in sé perché pronuncia delle frasi sconnesse. Al tramonto il sommergibile riemerge e dirige per la zona di agguato prevista dall'ordine di operazione. La sera del 22 alcuni malati danno segni manifesti e rumorosi di completa pazzia: un marinaio completamente nudo con due elmetti in testa, valigia in mano ed abiti del Coman-

dante in braccio, strepita perché vuole andare a terra; un altro ancora tenta di eseguire delle manovre di allagamento e si è costretti a legarlo. Un tale canta a squarcia gola ed intavola discorsi immaginari con la fidanzata; altri sono presi da allucinazioni e riconoscono nei macchinari di bordo bestie feroci.

23 giugno

Durante la giornata il malessere dell'ufficiale in 2^a si accentua ed ormai viene ripetutamente riscontrato che non ha più la mente completamente a posto. Ad una certa ora il sommergibile riceve ordine di rientrare alla base e dirige pertanto per passare Perim. Le condizioni dei malati continuano a destare maggior preoccupazione perché nessuno di essi riesce a trattenere gli alimenti che vengono loro somministrati ed alcuni passano dallo stato mentale frenetico allo stato quasi comatoso. In definitiva il giorno 23 le condizioni del sommergibile sono le seguenti:

- a) Camera di lancio A.V. – quasi satura di malati, alcuni dei quali hanno condizioni tali di irrequietezza da non consentire l'utile impiego dei macchinari esistenti nella camera stessa. I pochi sani destinati in camera lancio A.V. devono badare a curare i malati per impedire che alcuni di questi eseguano false manovre. La temperatura oltremodo elevata e il cattivo odore dovuto alla presenza dei malati impossibilitati di assolvere pulitamente alcune loro funzioni fisiologiche, sono tali che le persone provenienti da altri locali non riescono a resistere.
- b) Cabina RT: il personale destinato è efficiente.
- c) Quadrato Ufficiali: il Ten.Vasc. Simoncini è strettamente sorvegliato per trattenerlo dal compiere atti pericolosi per l'incolumità del sommergibile. Il Comandante dà segni di eccessiva stanchezza. Le ordinanze Ufficiali sono seriamente ammalate.
- d) Camera motori ausiliari satura di malati alcuni dei quali gravi.

Negli altri locali solo una piccola parte dell'equipaggio è in condizioni fisiche pressoché normali.

24 giugno

Il sommergibile passa di traverso del canale di Perim e poco prima dell'alba si immerge posandosi sul fondo a cinque miglia Nord di Perim.

Il Direttore di Macchina Tenente Contessi è ammalato, il Comandante peggiora notevolmente e non riesce a trattenere il cibo.

25 giugno

Più di metà equipaggio è inefficiente, pochi sono i sani e la temperatura dell'interno del sommergibile sale fino a raggiungere i 64°. L'Ufficiale in 2^a è ormai completamente pazzo. La navigazione del sommergibile, effettuata sulla stima e sullo scandaglio procede apparentemente in modo regolare.

26 giugno

La vita all'interno del sommergibile è diventata particolarmente penosa: aria pressoché irrespirabile, temperatura torrida, quadro terrificante formato dalla grande quantità di malati alcuni dei quali sembrano

in agonia ed altri rappresentano un pericolo per l'incolumità del sommergibile e dei compagni. Alcuni malati devono essere legati allo scopo di renderli innocui. Il Comandante è pressoché inefficiente perché allo stremo delle forze fisiche e riesce solo con molto sforzo a muoversi penosamente e a trovare modo di riprendersi per pochi istanti quando espliciti suoi doveri lo chiamano all'azione.

Ormai anche il resto dell'equipaggio che ancora il giorno prima era valido, accusa sintomi di esaurimento fisico. Vengono praticate iniezioni di olio canforato ai malati più gravi che sembrano ricavarne un passeggero beneficio almeno[sic] di uno di cui viene constatato il decesso.

Le condizioni di bordo sono tali che il S.Ten.Vasc. Vincenzi Ufficiale di rotta chiede al Comandante di ordinare l'emersione prima dell'ora stabilita perché prolungandosi ancora l'immersione aveva la sensazione della perdita irreparabile di tutti. Il Comandante non essendo in condizioni di muoversi, delega l'Ufficiale di rotta e il G.M. di salire in plancia e di controllare la posizione del sommergibile. Vengono intanto iniziati tentativi per fare rinvenire con la respirazione artificiale un altro militare, ma essi si rivelano infruttuosi ed il cadavere è portato giù nell'interno del battello. Ad un'or imprecisata prima della fine del crepuscolo i due Ufficiali suddetti avvistano a circa tremila metri di distanza un Cacciatorpediniere nemico che dirige contro il sommergibile. Viene immediatamente ordinata ed eseguita l'immersione rapida che il Comandante raccogliendo le sue forze riesce personalmente a dirigere, il sommergibile tocca il fondo in 24 metri di profondità mentre scoppiano le prime bombe lanciate dal C.T. nemico che provocano rotture ed avarie ad alcuni organi fortunatamente non vitali. Dopo un paio d'ore circa, il sommergibile dirige in immersione verso la costa e quindi emerge accostando per raggiungere la rotta di sicurezza prescritta ma poco dopo urta contro il fondo e rimane incagliato.

Il Comando Marina Massaua è subito informato per R.T. della situazione. Lo stato della maggior parte dell'equipaggio è quello di completa incoscienza: solo alcuni di essi sono in condizioni di badare alla cura dei malati e possono trasportare in coperta malati più gravi. Due dei più validi riescono a salvare il Ten. di Vasc. Simoncini caduto in acqua, buttandosi prontamente in mare al suo soccorso.

27 giugno

Durante la notte il capo silurista di bordo ha approntato le armi caricando il cannone e le mitragliere. Nella mattinata i tentativi di disincaglio sono riusciti vani per cui hanno inizio lo sbarco dei liquidi e di pesi vari per alleggerire il sommergibile. Verso le ore nove due aerei nazionali sorvolano la zona e fanno segnali di riconoscimento. Il Comando di bordo trasmette il seguente telegramma al Comando Marina Massaua: "Tentativo disincagliare inutile alt informo ottanta per cento equipaggio malato alt, parte gravissimo alt uno morto – chiedo assistenza".

Poco dopo mezzogiorno tre unità nemiche si presentano al largo ed iniziano il bombardamento del sommergibile. Il Comandante ordina di armare il cannone, di distruggere l'archivio segreto e di provvedere al salvataggio dei malati lasciando a posto di combattimento quei soli militari necessari alla difesa del sommergibile. Poco dopo però la cartuccia si inceppa nella camera di caricamento del cannone e malgrado i tentativi l'arma rimane inutilizzata. Il Comandante allora ordina a tutte le persone rimaste a bordo di abbandonare la nave e di desistere dalle operazioni di sbarco dei malati, reputando di non dovere esporre la vita degli uomini ancora validi in un tentativo di salvataggio di gente ritenuta condannata a sicura morte per la gravità della malattia e perché già colpita dalle prime schegge del bombardamento nemico. Restano così a bordo il Comandante, il Guardiamarina Gallo, e l'Elettricista Forgiarini. Quest'ultimo ai ripetuti ordini di buttarsi in mare risponde con queste parole: "Finché resta a bordo il comandante resto a bordo anch'io". Subito dopo una granata nemica lo colpisce alla testa e lo uccide sul colpo. Il Comandante e il Guardiamarina vengono proiettati in mare dall'esplosione dello stesso proiettile.

Nel frattempo due nostri velivoli attaccano le unità nemiche con lancio di bombe obbligandoli ad allontanarsi, senonché poco dopo le unità avversarie si ripresentano a breve distanza riprendendo il bombardamento. Contemporaneamente un aereo nemico lancia alcuni spezzoni contro il sommergibile.

Intanto il S.Ten.Vasc. Vincenzi provvede a portare in salvo sulla spiaggia a mezzo del battello alcuni uomini tra cui il Ten.Vasc. Simoncini; altri uomini raggiungono la spiaggia a nuoto altri affogano nel tentativo. Altre in questa occasione rifulsero atti di generoso cameratismo.

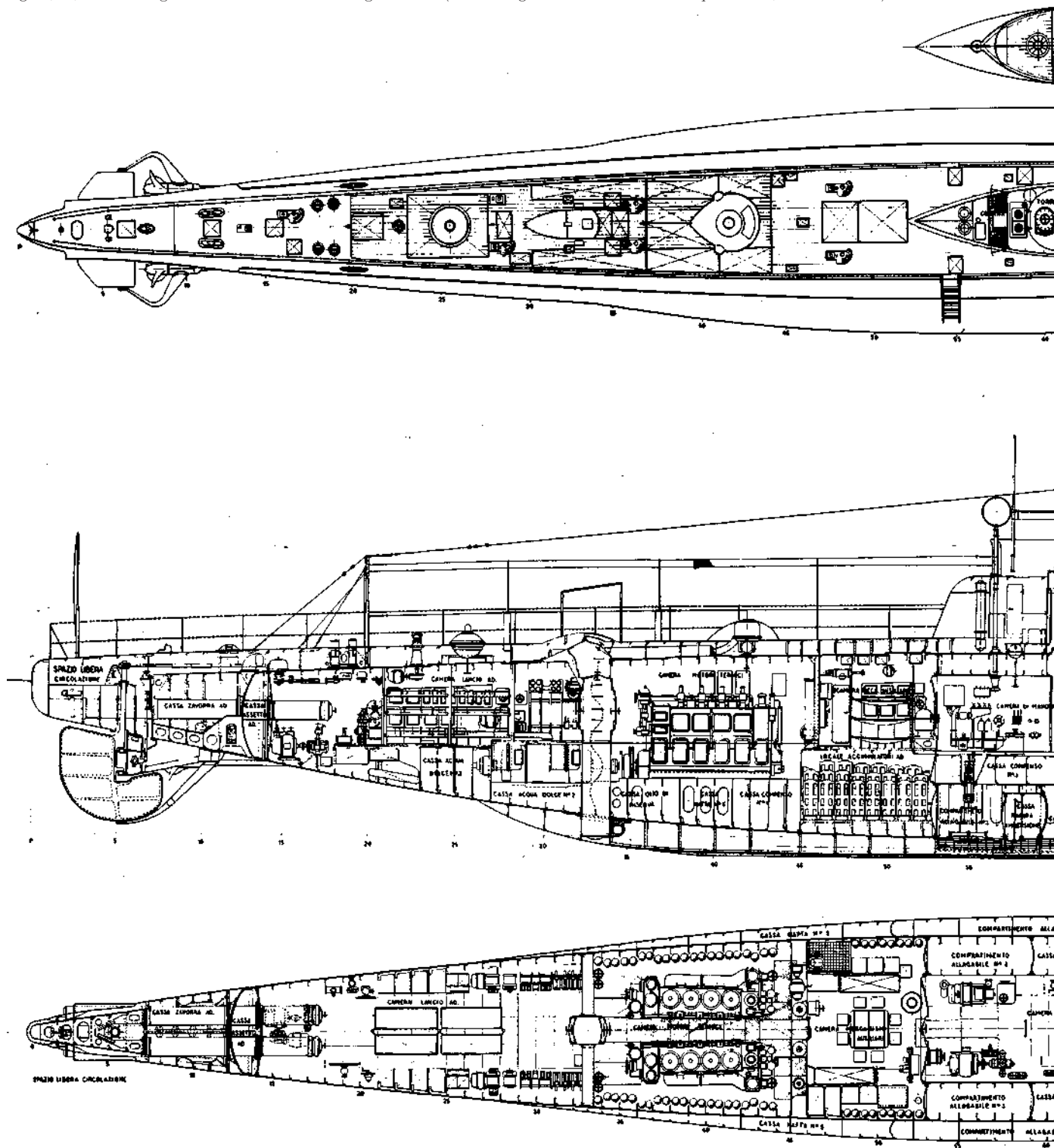
Da questo momento fino al salvataggio dei naufraghi operato dalla colonna di soccorso inviata dal Comando Marina Massaua non è possibile avere un'esatta esposizione cronologica dei fatti perché i ricordi dei superstiti sono molto vaghi ed imprecisi ad ogni modo è stato possibile ricostruire verosimilmente il loro andamento.

Al tramonto del giorno 27 naufraghi che si erano sparpagliati lungo le dune al bombardamento della loro nave, si riuniscono nella zona della spiaggia immediatamente prospiciente al *Perla*. Vengono inviati a bordo degli uomini per prendere tutto il materiale recuperabile, acqua minerale e viveri e dietro richiesta fatta dal Guardiamarina, viene formata una piccola spedizione fatta dagli elementi più validi al comando dello stesso Guardiamarina.

Compito di questa spedizione è di raggiungere il di Siab-Sciac [Shab Shak] ritenuto alla distanza di circa sette miglia dal luogo dell'incaglio. Tal spedizione, dopo aver marciato l'intera notte, viene raccolta il mattino del 28 verso le ore sette dal R.C.T. *Manin*. Il resto dei naufraghi rimane nei pressi del sommergibile fino al pomeriggio del giorno 28, cioè fino a quando viene trovato un indigeno che fa loro da guida per condurli alla località abitata più vicina per avere soccorsi. Nel frattempo il Ten. di Vasc. Simoncini eludendo la sorveglianza dei compagni, si allontanava dal gruppo e malgrado le ricerche intraprese subito dopo non venne più rintracciato. Venne ritrovato in seguito a bordo morto abbracciato alla bandiera.

La marcia dei naufraghi è particolarmente penosa. Essi sono completamente stremati di forze, subiscono visioni allucinanti inframezzate da periodi di incoscienza. Anche questo gruppo si fraziona lungo la strada. Nel pomeriggio del 29 i naufraghi giungono nel villaggio di Sorcità dove vengono raggiunti in seguito anche da quelli che si erano attardati lungo la via. Il giorno 30 arriva la colonna di soccorso inviata da Massaua e dà sepoltura alle salme trovate sulla spiaggia nel luogo del bombardamento e raccoglie i superstiti che sono portati successivamente a Massaua la sera del 3 luglio.

Fig. 4a, 4b e 4c - Disegni delle sezioni del sommergibile *Perla* (da *Sommergibili e mezzi d'assalto subacquei italiani*, USMM 2010).



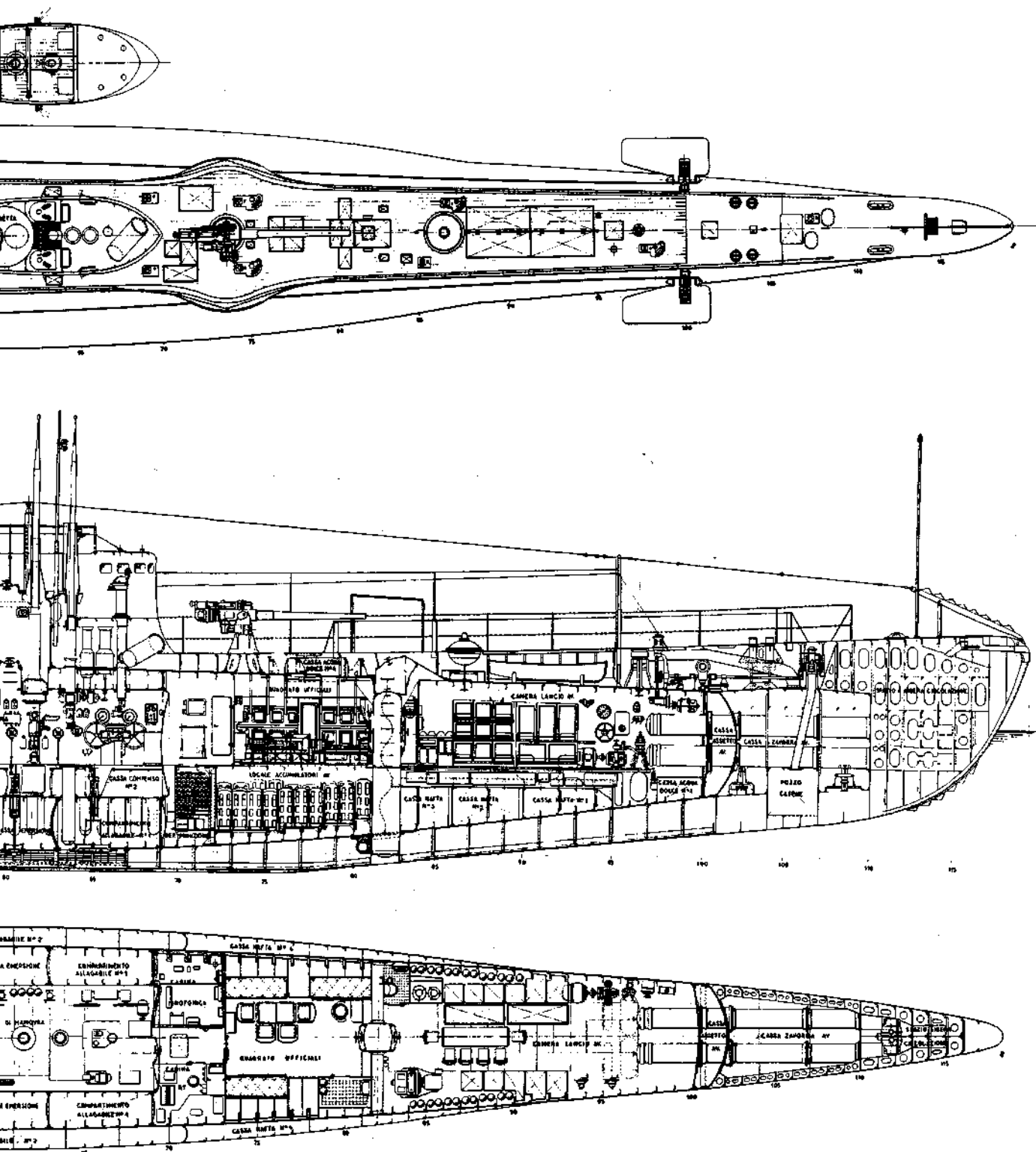




Fig. 5 - Cacciatorpediniere *Leone*, dell'omonima classe (1924-1941).



Fig. 6 - Massaua, Africa Orientale Italiana. Ingresso in porto della squadriglia "Pantera".

Appendice n. 2

UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA REPARTO O. A. - UFFICIO ADDESTRAMENTO

CARTELLA NOTIZIE SULLE AZIONI NAVALI: Copia N. 5

Data: 4 giugno 1941 / XIX

Notizia n. 10

ARGOMENTO: "Operazioni eseguite dalle Forze Navali del Mar Rosso dal 20 al 21 ottobre 1940/XVIII"

Stralcio del rapporto inviato dal Comando Superiore in A.O.I., riguardante l'azione navale contro convoglio nemico, compiuta il 21 ottobre 1940 / XVIII

.....OMISSIS.....

1) - Il giorno 19 ottobre alle 22h la stazione vedetta di Raheita segnalava il passaggio verso Nord a 10 nodi di un convoglio di 23 piroscafi da carico, apparentemente carichi, scortati da un incrociatore tipo *Orion* e 4 CC.TT.

2) - Disponevo in base a ciò che 4 CC.TT. fossero pronti a muovere dalle 12h del 20 e che il sommergibile *Ferraris* si tenesse anch'esso pronto a raggiungere la zona di agguato in prossimità di Masamarhu. Il sommergibile *Guglielmotti* era già uscito il giorno precedente. Richiedevo al Settaereo Nord l'esplorazione aerea per il mattino successivo.

3) - La ricognizione aerea, effettuata da un *S.79*, avvistava alle 11h il convoglio nemico in latitudine 14°05" N. e longitudine 42°35" E. con velocità di 10-12 nodi e rotta 330°. Esso risultava ora composto di 36 piroscafi tra le 10.000 e le 20.000 tonnellate e scortato da 2 incrociatori e 2 CC.TT. Malgrado la reazione contraerea e la presenza di aerei nemici il convoglio veniva bombardato. Il nostro velivolo, attaccato da un *Blenheim* era colpito gravemente da 98 colpi di mitragliatrice e cannoncino che tra l'altro inutilizzavano la radio e ferivano il marconista, per cui l'avvistamento poteva essere comunicato solo alle 12h30m, dopo l'atterraggio.

4) - Disponevo l'immediato invio dei Sommergibili in agguato sulla probabile rotta del convoglio.

Ai CC.TT. *Pantera*, *Leone*, *Sauro*, *Nullo*, davo ordine di uscire dal canale di N.E. in modo da essere in franchia di Harmil al tramonto, e di ricercare il convoglio secondo il grafico di ricerca riportato sulla cartina allegato n. 1.

In caso incontro con il nemico, in relazione allo svolgersi delle azioni, le nostre siluranti avrebbero potuto a giudizio del comandante rientrare sia da Harmil che da Canale sud.

5) – Alle 23h21m la Sezione *Pantera* – *Leone* (fig. 5 e fig. 6, pag. 98, fig. 8, pag. 102) avvistava il convoglio nemico dritto di prora.

Il *Pantera* segnalava subito l'avvistamento a tutte le unità e accostava su una rotta di allargamento sulla dritta per mettere il convoglio tra sé e la luna (ancora bassa). Contemporaneamente aumentava a 22 nodi, velocità che consentiva sufficiente rapidità di manovra pur evitando fumo e scia. (Grafico n. 2)

Alle 23h26m il *Pantera* accostava dirigente per l'attacco e successivamente lanciava due coppie di siluri (23h31m e 23h32m) a distanza rispettivamente di 5 e 6 mila metri.

Due forti esplosioni seguite da fiammate convinsero il Comandante dell'Unità che almeno due siluri avevano raggiunto il bersaglio.

Nel frattempo dal *Pantera* venivano scorte due scie di siluri che potevano però essere evitati manovrando. Il *Leone*, che era di poppa al *Pantera* a circa 700 metri, non avvistava il nemico e pertanto non eseguiva il lancio.

La Sezione *Pantera* – *Leone* successivamente si disimpegnava e dirigeva per il rientro dal Canale Sud a Massaua dove giungeva verso le 10h senza ulteriori incontri.

6) - La Sezione *Sauro* – *Nullo*, ricevuto il segnale di avvistamento dal *Pantera* manovrava in modo da portarsi sotto luna rispetto al convoglio e insieme dare tempo all'altra Sezione di eseguire l'attacco e allontanarsi. (Grafico n. 3) Poiché però alle 1h31m non aveva ancor avvistato nulla comunicava al *Pantera*, che aveva il Comando della forza in mare, che avrebbe proseguita la ricerca rientrando successivamente da Harmil.

Alle 1h48m il *Sauro* avvistava un incrociatore e un C.T. e quindi intuendo che si trattava della scorta di testa dava gli opportuni ordini al *Nullo* e dirigeva per attaccare il convoglio. Mentre, scortolo poco dopo, si accingeva a lanciare, avvistava sulla sinistra un grosso incrociatore e immediatamente lo attaccava lanciando contro di questo a circa 1500 metri due siluri, uno solo dei quali partiva e veniva però evitato dal nemico. Un siluro lanciogli da un C.T. nemico poteva ugualmente essere evitato.

Deciso quindi a espletare la sua missione contro il convoglio, il *Sauro* proseguiva nella rotta di avvicinamento e lanciava due siluri contro il convoglio. Anche di questi ne partiva uno solo che poco dopo si udiva scoppiare.

In questa fase la Sezione era soggetta a un vivo cannoneggiamento da parte di varie unità nemiche.

Nella manovra per portarsi all'attacco del convoglio il *Nullo* restava col timone incatastato alla banda e quindi perdeva il contatto col suo sezionario *Sauro*. Questo, dopo eseguito il lancio, dirigeva per disimpegnarsi verso la costa araba e successivamente accostava su Gebel Tair inseguito e cannoneggiato per qualche tempo da varie unità nemiche. Riusciva però a rompere il contatto e rientrava dal Canale Sud.

7) – Il *Nullo*, mentre come si è detto si portava al lancio dietro al *Sauro*, per l'ingranamento a fine corsa del timone faceva quasi due giri completi sul posto. Approfittando di ciò diverse unità avversarie aprivano il tiro su di lui.

Il C.T. rispondeva immediatamente ed appena riparata l'avaria dirigeva a 30 nodi su Harmil cercando di rompere il contatto. Aumentando la distanza il fuoco cessava da ambo le parti e il successivo ripiegamento avveniva senza incidenti.

Alle 5h50m allorché l'unità stava già per imboccare a velocità ridotta il canale di N.E., veniva avvistata verso Levante un'unità navale che quasi immediatamente iniziava il fuoco (circa 10.000 metri).

Il *Nullo* rispondeva immediatamente col complesso poppiere ed aumentava di velocità proseguendo sulla rotta di entrata. Non riusciva però a disimpegnarsi e dopo circa 25m di fuoco due colpi successivi colpivano le macchine immobilizzandolo.

Nel frattempo entrava in azione anche la batteria di Harmil che segnalava di essere attaccata da un incrociatore,

Il *Nullo* è affondato alle 6h25m in seguito ad altri colpi che l'hanno raggiunto in vari punti di coperta, nella caldaia 3, e nella caldaia 1, producendo l'esplosione di quest'ultima. In precedenza il Comando aveva ordinato l'allagamento dei depositi munizioni e lo spegnimento delle caldaie. (Grafico n. 4).

Il tiro del *Nullo* proseguiva fino a che ciò era possibile e non veniva ordinato l'abbandono della nave che quando essa era ormai inutilizzata e in via di affondare. Il Comandante rimasto volontariamente a bordo, scompariva con il cacciatorpediniere. Oltre a lui le perdite tra il personale sono, 1 Ufficiale, 3 Sottufficiali, 4 Sottocapi e Comuni dispersi, 1 Comune deceduto, 10 feriti gravi (tra cui un Ufficiale) 20 feriti leggeri, più 4 ascari feriti (fig. 7).

Sia il tiro del *Nullo* che quello della batteria di Harmil, che riconosceva nell'unità attaccante un incrociatore tipo *Sidney*, erano particolarmente efficaci. L'incrociatore più volte visibilmente colpito, all'ultimo sparava solo due colpi per salva e si allontanava a velocità ridottissima.

Il combattimento con la batteria di Harmil durava quasi due ore senza che quest'ultima venisse danneggiata e dovendosi lamentare solo qualche ferito.



Fig. 7 - Il Comandante Borsini e il Marò Ciaravolo. Dipinto del 1953 del pittore di Marina Rudolf Claudus, olio su tela 143x83, attualmente esposto presso il Comando Subacquei e Incursori, La Spezia.

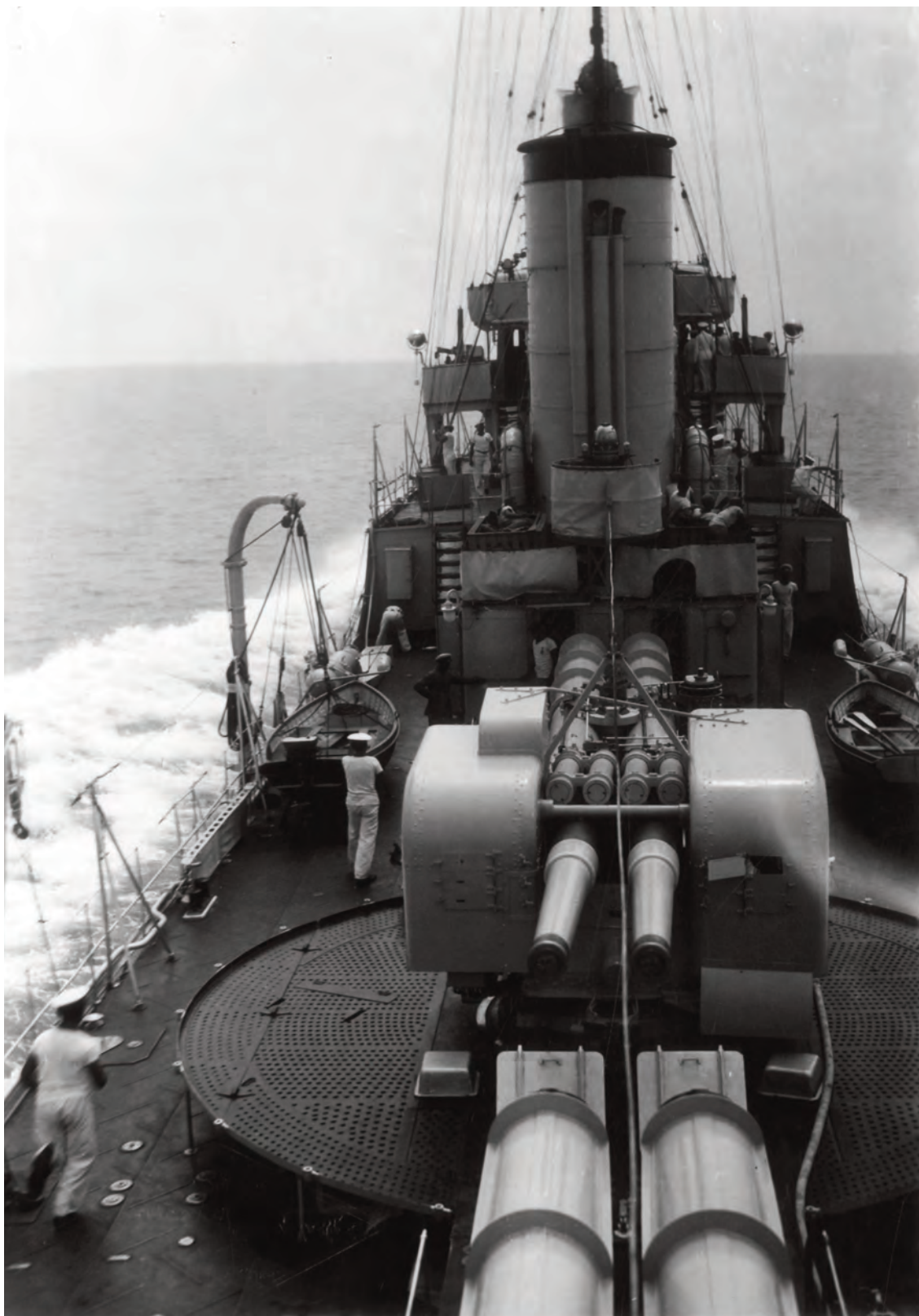


Fig. 8 - Cacciatorpediniere *Pantera*, classe "Leone" (1924-1941).

Allegato n. 1

STRALCIO DELLA RELAZIONE REDATTA DALLA COMMISSIONE DI INCHIESTA PER L’AFFONDAMENTO DEL *NULLO*

.....OMISSIS.....

Alle ore 01.48 del 21 ottobre 1940 il *Nullo* (fig. 9, pag. 106), in linea di fila con il *Sauro* avvista durante l’accostata a sn. Per rotta Rv. 60° due sagome di Unità da guerra sulla dr.

Alle 01.55 segue il Capo sezione sulla rotta 190° e alle 02.00 circa le vedette della controplancia avvistano i fumi del convoglio e successivamente un C.T. che dirige su rotta pressoché opposta a quella del *Nullo* (posizione 1 – Grafico n. 1).

Alle 02.07 circa il direttore del Tiro che segue la manovra del C.T., nota due bagliori che gli danno l’impressione che il caccia abbia lanciato. Ne dà immediatamente comunicazione al Comandante. Dopo pochissimo tempo infatti il Comandante scorge sulla sn. ad un centinaio di metri la scia di un siluro diretto verso la prua del *Nullo*. Accosta rapidamente a dr., dà in macchina l’ordine “massima forza”, e assume una rotta leggermente convergente rispetto a quella del Capo sezione che nel frattempo ha lanciato.

Il siluro viene evitato: la scia passa all’altezza della plancia. (posizione 2^a).

Il *Sauro* vedendo il *Nullo* stringere con velocità leggermente superiore alla sua e volendo avere acque libere per un obbligato ripiegamento verso levante, ordina al sezionarlo rotta 355° e successivamente linea di fila.

Il *Nullo* mette tutta la barra a sn. conservando la massima forza, poiché è intendimento del Comandante attaccare prima di mettersi in formazione, essendo ancora in posizione opportuna per il lancio contro il convoglio. Sono circa le 02.15.

Durante l’accostata il timone resta incastrato a fine corsa a sn. L’avaria viene subito comunicata al Capo sezione.

Il *Nullo* defila a brevissima distanza dal *Sauro* – colla quale da questo momento perde contatto – e compie quasi due giri sul posto.

Su una prora a circa 0° il timone riprende a funzionare.

Sono le 02.20 circa. In questa fase (posizione 3^a) mentre l’incrociatore prima avvistato continua nella sua manovra avvolgente ad Est, il C.T. dirige verso il *Nullo* e trasmette con proiettore il segnale “MIL”. A tale segnale risponde con un altro di 3 lettere una unità identificata per un incrociatore, il quale – seguito da un C.T. – si stacca dalla testa del convoglio, circa al traverso a sn. del *Nullo* dirigendo verso quest’ultimo. Quasi certamente sono le stesse unità avvistate alle 01.48.

La distanza apprezzata delle 4 unità nemiche è intorno ai 4.000 – 5.000 metri quando queste aprono il fuoco con cannoni e mitragliere contro il *Nullo*.

Il *Nullo* risponde immediatamente concentrando il tiro sul C.T. di poppa poi sull’incrociatore di dr. E accostando lentamente a sn. verso Harmil, unica via di ripiegamento libera dal nemico soverchiante.

Sparano sempre i due complessi. Il tiro viene effettuato per le prime due salve a punteria centrale, poi – scattati i massimi in dinamo, probabilmente in seguito a un colpo partito dal complesso A.V. su brandeggio limite poppiere, e fermatosi il gruppo convertitore – a punteria diretta, fuoco locale.

Il combattimento cessa quasi contemporaneamente da ambo le parti circa un quarto d’ora dopo, verso le 02.35 (posizione 4^a).

Un colpo nemico scoppia nelle vicinanze del proiettore, gettando a terra e stordendo il personale della stazione del tiro, il quale però riprende subito le proprie funzioni.

Durante il combattimento fanno avaria la girobussola, lo ecometro, il R.D.S., il pannello dell'r.t., un ricevitore r.t., la sistemazione per i segnali di riconoscimento e la noria del deposito A.V.

In dinamo per 3 volte sotto il tiro scattano i massimi, subito riattaccati.

I ricevitori d'alzo a cursore e gli orologi di punteria sono intermittentemente illuminati e spenti, nonostante il gruppo venga subito rimesso in moto. Nessun affidamento dalla rete di tiro.

Il tiro del *Nullo* è reso difficile dalle avarie subite.

Il tiro nemico è abbastanza preciso quello del caccia di poppa, meno preciso quello degli incrociatori.

La velocità è la massima (circa 30 miglia); le macchine funzionano perfettamente, la combustione è ottima con assenza assoluta di fumo.

Verso le 02.40 mentre il Capo impianto di pr. si reca dal D.T. per avvertirlo che sono rimasti in canna al complesso A.V. due colpi, parte la coppola di questo complesso probabilmente per un urto involontario contro il pulsante di fuoco in stazione D.T.

Le tre unità nemiche sulla sn. del *Nullo* (un incrociatore e due CC.TT.) aprono nuovamente il fuoco, cercando di individuare il *Nullo* sia con cortine illuminanti (composte di 4 elementi presumibilmente a catena) che con accensione del proiettore da parte dell'incrociatore.

Il *Nullo* non risponde al fuoco per non lasciarsi individuare e dopo qualche minuto il nemico cessa di sparare. Sono le 02.45 circa. (posizione 5^a). Il *Nullo* prosegue alla massima velocità (circa 30 nodi) verso Harmil con rotta presso a poco 300°.

La bussola magnetica dopo i combattimenti della notte dà scarso affidamento.

Spesso le vedette avvistano il fumo degli inseguitori di poppa a sn.: l'ultima volta verso le 03.15.

Tale circostanza induce il Comandante a scartare il rientro a Massaua da Sud perché, dovendo in tal caso accostare a sn., sarebbe probabilmente venuto di nuovo a contatto col nemico troppo superiore in forze.

Il Comandante scarta anche la soluzione di entrare in qualche canale segreto delle Dahlach: ciò gli sarebbe stato possibile solo alla luce del giorno e con gli strumenti di rotta in perfette condizioni.

Durante il ripiegamento verso Harmil, il Comandante si preoccupa spesso dell'andamento delle macchine e dell'autonomia. Viene rassicurato: le macchine funzionano ottimamente e la nafta è sufficiente per oltre 10 ore circa alla massima forza.

Qualche avaria viene riparata, vengono cambiati gli accumulatori dei complessi per il tiro notturno, sostituiti i lampadini bruciati dei ricevitori d'alzo e cursore a pr., l'r.t. riesce a comunicare alla Base che il *Nullo* è inseguito da incrociatori e successivamente l'avvistamento dell'Isola di Harmil.

Le avarie più gravi, quella della girobussola, dello scandaglio e della rete di tiro è impossibile ripararle. Verso le 05.00 il *Nullo* è in vista del faro di Harmil: esso appare 30° a dr. di prora su rilevamento vero intorno a 300°. Il telemetro da circa 18.000 metri. (Grafico n. 4)

La "magnetica" e lo stereo telemetro di notte a quella distanza può errare fortemente.

Il Comandante si preoccupa dei bassi fondali disseminati sull'imboccatura del passaggio di N.E. e soprattutto della secca di 3,7 metri subito a N. del punto stimato delle 05.00.

Alla rotta diretta per Harmil, idrograficamente pericolosissima senza strumenti di navigazione, il Comandante preferisce quella che doppia da E. la secca e si ricollega poi a N. con la rotta di sicurezza. Del resto è sua convinzione che il nemico abbia desistito dall'inseguimento,

Inverte perciò rotta; riducendo la velocità; poi fino alle 05.20 circa dirige per levante a 19 nodi quindi verso N. a 26 nodi. Il faro è sempre in vista. Poco dopo il traverso il *Nullo* dirige per N.W. e dalle 06.00 circa accosta verso la rotta di sicurezza.

Durante l'accostata le vedette comunicano alla plancia l'avvistamento in direzione N. di un fumo che si avvicina con rotta verso S.E. fino a lasciar distinguere la sagoma di un C.T.

Lo si ritiene un tipo *Pantera* o forse un tipo *Sauro*. L'identificazione è difficile presentandosi sotto un beta molto stretto.

Mentre il *Nullo* si fa riconoscere dalla stazione di Harmil, l'unità avvistata fa con proiettore un segnale che viene interpretato come G.3 seguito da 2 numeri non sicuramente identificati. Sembra a bordo del *Nullo* un distintivo di C.T. nazionale.

Il Comandante confermatosi nella supposizione che l'unità avvistata sia amica fa rispondere col proprio distintivo, nell'impossibilità di usare i prescritti fanali di ricevimento in avaria.

Il C.T. segnala Q.L.K. e pochi istanti dopo apre il fuoco.

Il *Nullo* mette a 28 nodi e risponde al fuoco col complesso A.D., continuando sulla rotta di sicurezza con piccoli zigzagamenti che consentono l'impiego saltuario del complesso A.V. e rettificano il tiro del nemico, il quale si avvicina con rotta verso S.E. sparando con tutta la bordata (salve di 6 colpi). La batteria di Harmil intanto si unisce al combattimento.

Verso la 10^a salva il tiro nemico inquadra il *Nullo*.

Le salve si succedono con ritmo inizialmente lento poi più celere quando il tiro è centrato.

Il tiro del *Nullo* è abbastanza efficace, nonostante le gravi condizioni in cui esso si svolge (telemetri, A.P.G. e impianto A.V. fuori campo, rete di comunicazione in avaria). I complessi sparano a fuoco locale, punteria diretta. Il rifornimento viene effettuato a mano con catena avendo le norie fatto avaria. I capi impianto, e i cannonieri dei pezzi si prodigano dimostrando alto spirito combattivo.

Il personale di macchina continua ad assolvere i propri incarichi con calma sotto il fuoco avversario.

Verso le 06.15 il nemico inverte rotta. Appare colpito all'altezza del fumaiolo prodiero, dal quale si sprigiona intenso fumo nero e vapore.

La distanza iniziale intorno ai 12.000 metri si riduce notevolmente fino ad 8.000 metri circa.

Verso le 06.20, durante una spezzata dello zigzagamento, il *Nullo* striscia leggermente sul fondo sfilandosi immediatamente. Subito dopo, mentre dirige per doppiare l'isolotto di Seil Harmil, un colpo caduto in macchina di prora e un altro in macchina di poppa immobilizzano la Nave, facendola sbandare fortemente a sn.

Il locale macchina sono invasi dal vapore. Il personale esegue tuttavia le opportune manovre di sicurezza, restando a posto fino a quando non gli viene ordinato di abbandonare i locali.

Molte altre schegge colpiscono il *Nullo*. Il Comandante constatato che la nave affonda rapidamente, ordina di mettere a mare le imbarcazioni e di abbandonare il C.T., mentre accosta a dritta per tentare di portare l'Unità in secca. L'abbrivio si spegne senza ottenere completamente lo scopo.

Vengono spente e intercettate le caldaie e allagato il deposito munizioni di prora.

I cannonieri degli impianti continuano per qualche minuto a sparare. Ad essi si uniscono volontariamente altri, per controbattere il nemico fino all'estremo limite di impiego delle artiglierie: poi quando per lo sbandamento della nave è impossibile brandeggiare i pezzi, anche essi si gettano a mare.

Alle 06.35 circa si verifica tra la caldaia prodiera e il deposito A.V. una forte esplosione che squarcia il bastimento, il quale pochi istanti dopo si inabissa, coricandosi sul lato sinistro.

Il Comandante, che decisamente non ha voluto abbandonare la nave, un Ufficiale, un Sottufficiale, e un Marinaio trovano con il *Nullo* fine gloriosa.



Fig. 9 - Cacciatorpediniere Francesco Nullo, classe "Sauro" (1927-1940).

