

Enrico Cernuschi

AGGIUSTANDO IL TIRO

Nuovi elementi sulle artiglierie e le battaglie navali italiane, 1917-1943



Supplemento Novembre-Dicembre 2024
RIVISTA MARITTIMA

AGGIUSTANDO IL TIRO

NUOVI ELEMENTI SULLE ARTIGLIERIE E LE BATTAGLIE NAVALI ITALIANE, 1917-1943



3° REPARTO - PIANI, OPERAZIONI E STRATEGIA MARITTIMA

Contrammiraglio MASSIMILIANO LAURETTI, Capo Reparto

RIVISTA MARITTIMA

Capitano di vascello DANIELE SAPIENZA, Direttore responsabile

Capitano di fregata GINO LANZARA, Capo Redattore

Guardiamarina GIORGIO CAROSELLA, Redazione, Art Director

Sottocapo scelto LUIGI DI RUSSO, Redazione

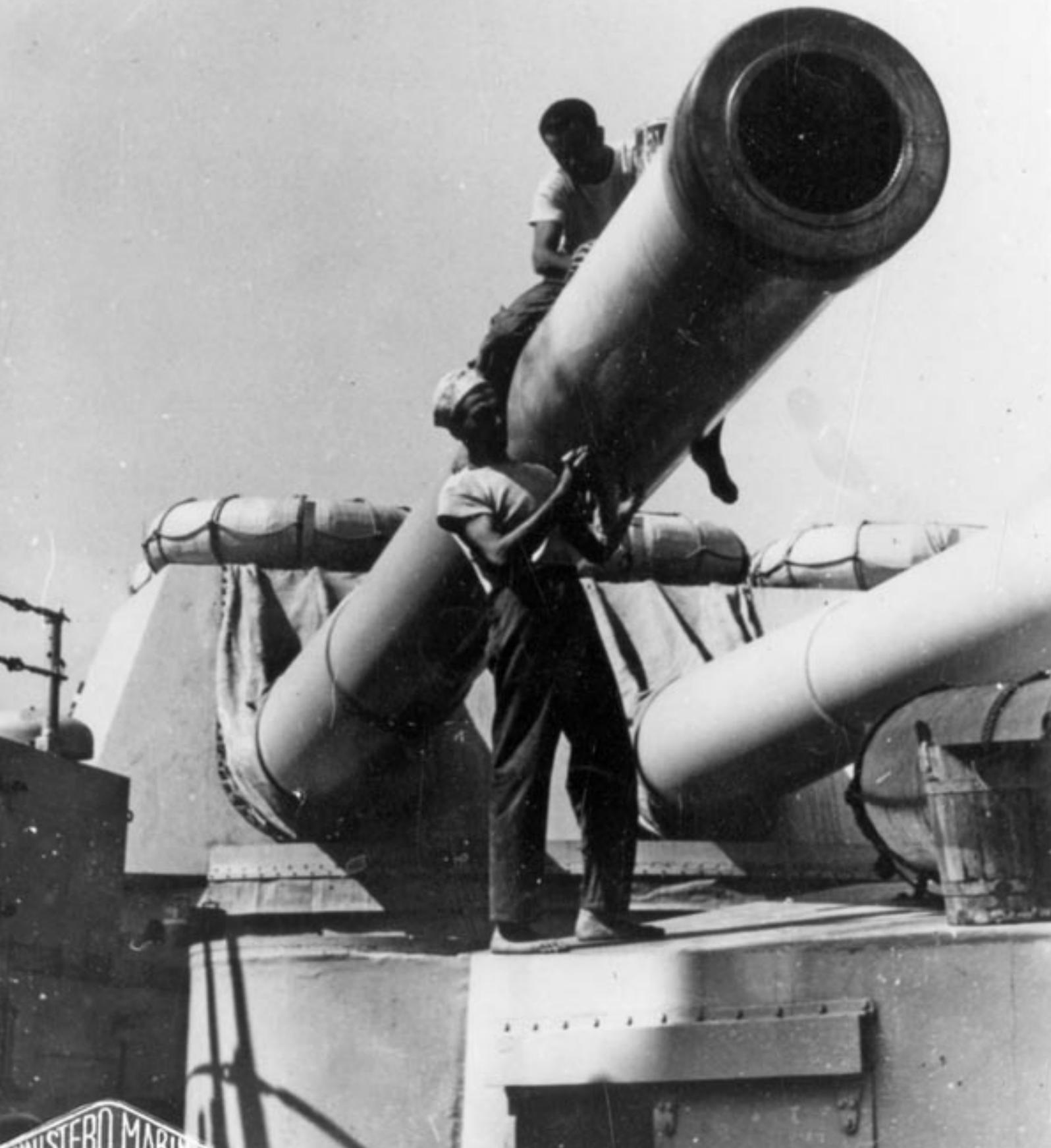
In Copertina: *Schizzo della situazione iniziale della Battaglia di Capo Teulada realizzato dal pittore Rudolf Claudus su indicazioni dell'ammiraglio Luigi Sansonetti, comandante quel giorno della III Divisione, e del di lui figlio Vito Sansonetti, imbarcato sul cacciatorpediniere Alfieri, unità inviata in avanscoperta per riconoscere il nemico. Si tratta di una raffigurazione più corretta rispetto a quella riferita, in seguito, nelle storie correnti. (Immagine proveniente, per gentile concessione, dalla Collezione dell'ammiraglio Paolo Bembo).*

Copyright © 2024

INDICE

INTRODUZIONE	5
PARTE I - I TERMINI DELLA QUESTIONE	7
Capitolo I - L'origine	9
Capitolo II - Il faldone sbagliato	15
Capitolo III - I duellanti	21
Capitolo IV - La pietra di paragone	35
Capitolo V - The truth is in the pudding	49
Capitolo VI - Minimo comune moltiplicatore	57
PARTE II - CAPO TEULADA, 27 NOVEMBRE 1940. TUTT'UN'ALTRA STORIA	63
Capitolo VII - La scena	65
Capitolo VIII - Gli attori	83
Capitolo IX - La battaglia	91
Capitolo X - Rientro alla base	127
Conclusione	145
Bibliografia	147
Ringraziamenti	148

Taranto, estate 1940,
Cannoni da 381/50 della nave da battaglia *Littorio*. (USMM)

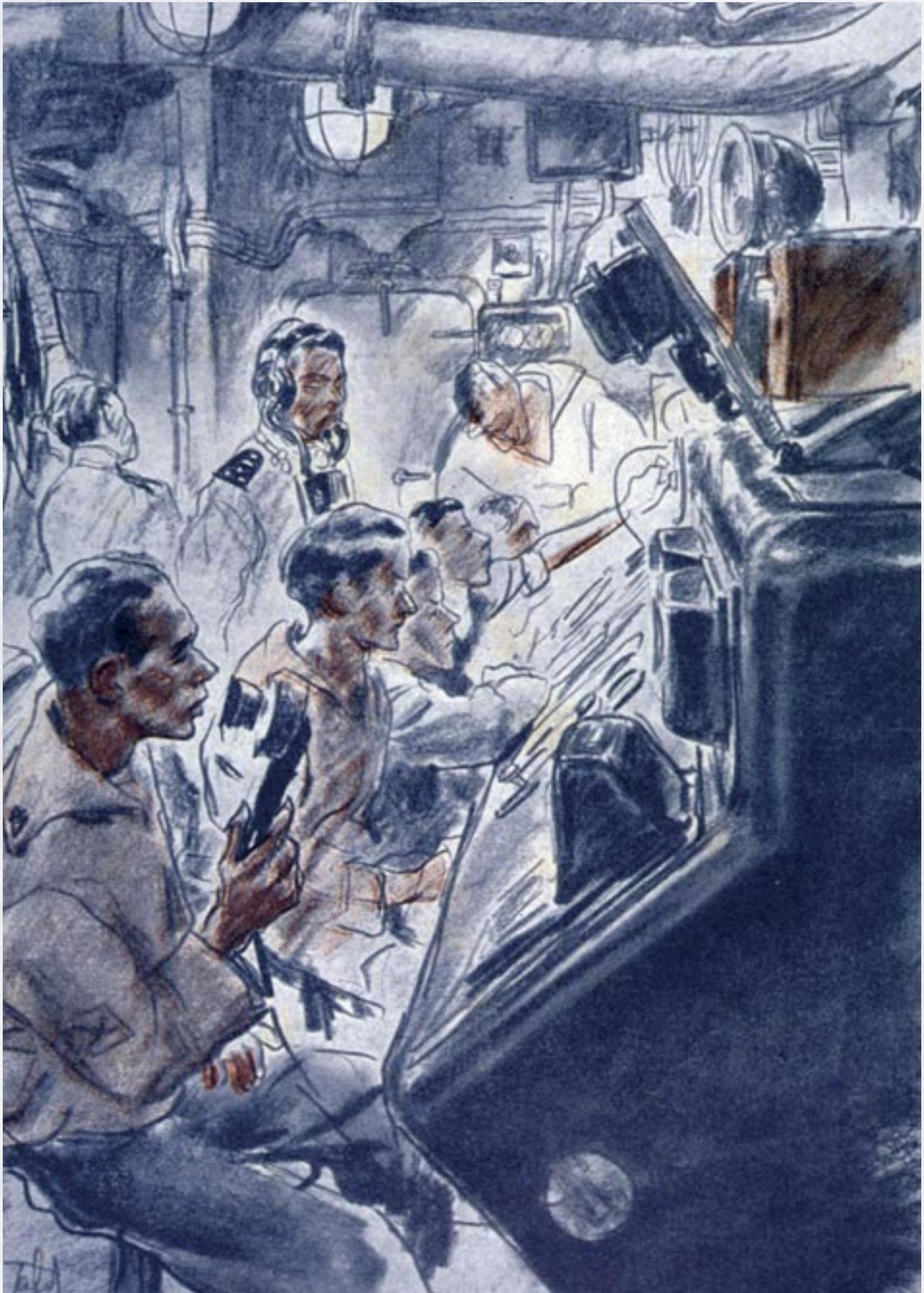


L'avenuta, fortunata scoperta di alcuni documenti italiani redatti durante e subito dopo la Seconda guerra mondiale e il loro puntuale confronto con i contemporanei atti dell'Ammiragliato britannico permettono, oggi, di formulare nuovi giudizi in capo alla vexata quaestio relativa all'efficacia delle artiglierie navali italiane in occasione di quel conflitto. L'intento di queste pagine, naturalmente, non è polemico, ma ha il solo scopo di aggiornare il lettore in merito a questioni che, pur con il radicale cambio dei sistemi d'arma avvenuto dopo la Seconda guerra mondiale, rivestono - ancora oggi - alcuni aspetti di stringente attualità, oltre che di corretto metodo storiografico.

La seconda parte di questo supplemento è parimenti nata in seguito un'altra felice circostanza: il confronto tra alcune fotografie di origine britannica e italiana suffragate da documenti inediti delle due parti.

Si tratta - sono il primo ad ammetterlo - di risultati inattesi e, per certi versi, sorprendenti, per i quali sono in debito con una folta legione di amici sparsi attraverso due oceani. Non c'è, tuttavia, da stupirsi, né davanti alla solidarietà che unisce gli storici navali del mondo, né a fronte della sportività di quelli anglosassoni. E, in fin dei conti e a ben vedere, neppure le inattese scoperte che seguiranno nel corso della pagine di questo Supplemento dovrebbero meravigliare più di tanto. Sono, infatti, di conio inglese due frasi rivelatesi fondamentali nel corso della mia vita. La prima è tratta dall'*Amleto* di Shakespeare: "Ci sono più cose in cielo e in terra, Orazio, di quante tu ne possa sognare nella tua filosofia". La seconda fu pronunciata da Winston Churchill il 30 novembre 1943: "In guerra la verità è così preziosa che è necessario difenderla con una guardia del corpo di bugie (*bodyguard of lies*)". Frase malamente tradotta, in Italia, utilizzando l'espressione "una cortina di bugie", ma - non per questo - meno vera e, come vedremo, senz'altro giustificabile.

Mi sia concesso, infine, dopo oltre un terzo di secolo di ricerche, ricordare quanto scrisse, nel 1992, l'ammiraglio Giuseppe Pollastri, Direttore del Tiro a bordo di diverse navi da guerra italiane durante l'ultimo conflitto mondiale, quando commentò, sulla *Rivista Marittima*, il mio primo articolo pubblicato sul mensile dello Stato Maggiore della Marina Militare, scrivendo: "I numerosi confronti ci sono stati, e oggi il lavoro di ricerca storica del Dottor Cernuschi ci ha dato la risposta".



"Golfo di Napoli Novembre 1936. Incrociatore *Trento*. Posto di combattimento in Centrale di tiro". Acquarello di Giorgio Tabet da *L'Illustrazione Italiana*, dicembre 1936.

PARTE I

I termini della questione



Acque di Gaudio, 28 marzo 1941. Il *Vittorio Veneto* tira da oltre 29.000 metri, con l'armamento principale da 381/50, contro gli incrociatori inglesi appena avvistati. (Collezione Enrico Cernuschi)

Capitolo I

L'origine

L'ammiraglio Angelo Iachino sollevò pubblicamente, nel 1946, la questione della presunta imprecisione delle artiglierie navali della Regia Marina scrivendo, in merito all'azione di Gaudo combattuta la mattina del 28 marzo 1941: "Si constatò anche questa volta che le salve inglesi erano estremamente raccolte, e non largamente disperse come purtroppo erano sempre le nostre" (1).

Queste 22 parole hanno innescato, da allora in poi, una lunga polemica che Giuliano Colliva, autore di uno dei pochi studi critici tra i tanti, uno copiato sull'altro, dedicati a quest'argomento, ha descritto nei seguenti termini: "Consolidatasi la vulgata, i suoi concetti fanno ormai parte della cultura comune, potremmo dire della coscienza storica collettiva del Paese. Le sue asserzioni vengono ormai incluse normalmente nelle opere dell'editoria privata, sia libri sia articoli più o meno storici, dove vengono ripetute come verità indiscutibili e, cosa ancora più grave, senza alcuna documentazione. Anche gli storici più autorevoli e ben conosciuti hanno da tempo accettato queste conclusioni come assoluta verità e la riportano nei loro scritti ... Riassumendo, un gruppo ristretto di persone ha creato una verità storica accettata comunque da tutti senza la presentazione di nessun documento o testimonianza valida e in qualche caso citandosi l'uno con l'altro" (2). Questo severo giudizio, formulato da uno studioso di valore, era il frutto, a sua volta, di una documentatissima ricerca, protratta per anni, sulla solida base delle fonti primarie custodite nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (D'ora in poi, per brevità, USMM).

È necessario aggiungere, a questo punto, che l'ammiraglio Iachino scrisse il volume in questione, apparso nel 1946, dopo essere stato deferito, il 29 agosto 1944, davanti alla Commissione di I Grado per l'epurazione del personale militare del Ministero della Marina; un organo politico creato il 27 luglio 1944 (3). Fu subito difeso, non appena furono note le contestazioni che gli erano state mosse, dal capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Raffaele de Courten, il quale fece notare che la partecipazione dell'ammiraglio Iachino al processo di Parma del maggio 1944 (concluso con la fucilazione degli ammiragli Campioni e Mascherpa) non era certo un reato, in quanto era stato l'unico testimone della difesa chiamato a deporre a favore dell'ammiraglio Campioni, suo vecchio superiore e precedente comandante della I Squadra nel 1939-1940. Poco dopo, l'ammiraglio Iachino, destinato a essere deportato da Roma per mano dei tedeschi in ritirata in qualità di ostaggio (*Proinenten*), si era dato alla clandestinità, sfuggendo alle ricerche. Nonostante tutto, Iachino fu collocato in ausiliaria nel 1945, salvo essere richiamato, temporaneamente, in servizio, con effetto retroattivo, venendo infine collocato, nel 1954, in ausiliaria per raggiunti limiti d'età (4). Aldo Fracaroli, noto storico navale e amico personale, per oltre un quarto di secolo, dell'ammiraglio Iachino, scrisse, in occasione della di lui scomparsa "... fu ingiustamente messo in posizione ausiliaria nel 1945, ma tre anni dopo poté rientrare in servizio, senza tuttavia venir nominato Presidente del Con-



Gaudo, 28 marzo 1941. L'incrociatore inglese *Orion* mentre sta procedendo a tutta velocità coprendo se stesso, e la propria divisione, facendo fumo. Sono evidenti le colonne d'acqua di due proiettili da 381. (Collezione Enrico Cernuschi)

siglio Superiore delle Forze Armate, come pure gli spettava per anzianità" (5).

Quel breve brano di Gaudo e Matapan fu subito ripreso, polemicamente, sulla *Rivista Aeronautica* (6), provocando l'immediata reazione dell'ammiraglio Emilio Brenta, il quale replicò scrivendo: "Nei riguardi poi delle dispersioni dei grossi calibri l'A. vorrà far credito alla Marina ch'essa seppe, tecnicamente eliminare le dispersioni iniziali, maggiori o minori, dei suoi numerosissimi calibri, grossi, medi e piccoli; in alcuni casi fu addirittura necessario aumentare le dispersioni perché con quelle troppo limitate era impossibile la direzione del tiro navale. Se per il 381 mm delle nuovissime super-corazzate non si poté provvedere tempestivamente alla riduzione delle dispersioni ciò fu dovuto principalmente al fatto che le corazzate stesse furono sfornate a guerra durante, in una situazione, perciò, la

meno adatta per compiere studi ed esperienze di quel genere" (7). Per la cronaca, Brenta comandò, nel 1938, la nave da battaglia ammodernata *Cesare* durante la messa a punto dei nuovi cannoni da 320/44. Scriveva, pertanto, con cognizione di causa.

Ai fini di questo studio prendiamo, comunque, nota dell'osservazione da lui fatta in merito ai cannoni da 381/50 delle "Littorio" e denominiamola **Questione A**, con riserva di riprenderla in seguito.

Dopo aver ricordato che l'ammiraglio Iachino confermò ad Aldo Fraccaroli, durante i primi anni '50, l'affermazione dell'ammiraglio Brenta circa la sopravvenuta necessità di aumentare le dispersioni per poter dirigere utilmente il tiro, è necessario ricordare che lo stesso Iachino si era già lamentato, nel maggio 1942, in merito alle dispersioni, osservando che: "Dispersioni di ampiezza molto maggiore di quelle inglesi e quel che è peggio, molto variabili da salva a salva, con conseguente difficoltà di regolare bene il tiro" (8). Questo problema non era, però, che l'11° nell'ambito di ben 32 critiche organiche, tecniche e interforze, mosse da quel comandante delle due Squadre riunite. Colliva osservò, a proposito di quell'affermazione formulata nel 1942, che si trattava di un documento: "che va preso con le molle ... scritto soprattutto per mettere le mani avanti", date le diffuse critiche (che oggi sappiamo essere infondate dal punto di vista cinematografico) (9) che quell'ammiraglio aveva raccolto dopo la Seconda battaglia della Sirte".

Gaudo e Matapan fu, non di meno, una delle principali fonti cui attinse Antonino Trizzino per le note polemiche, inclusa la questione delle artiglierie navali, che, dal 1952 in poi, culminarono in un ciclo di diversi processi per varie cause protrattisi per quasi vent'anni e concluso con la conferma in Cassazione della condanna pronunciata in occasione del giudizio intentato contro quel giornalista dagli eredi dell'ammiraglio Alberto Lais (10).

Nel 1959 l'ammiraglio Iachino pubblicò un nuovo libro, intitolato *Tramonto di una grande Marina*



Gaudo, 28 marzo 1941. Sempre l'Orion. Questa volta il proiettile da 381 è un near miss, il quale causerà danni all'opera viva della nave. Questa circostanza è riportata dalla memorialistica (Stanley.W. C. Pack *The Battle of Matapan*, Batsford, Londra 1961) ed è confermata dall'evidenza fotografica, ma è stata omessa in occasione della redazione del Rapporto ufficiale su quell'azione. (Collezione Enrico Cernuschi)

ed edito, come in precedenza, da Mondadori. In quest'occasione riprese l'argomento delle dispersioni riutilizzando parte del proprio memoriale del maggio 1942 e scrivendo, a pagina 69, che, di conseguenza: "l'imprecisione ... era particolarmente notevole", citando, come esempio, il seguente episodio: "... sperimentammo a lungo i cannoni di costruzione germanica e austriaca col loro munizionamento originale, rilevando una precisione di tiro assai superiore ai nostri cannoni di ugual calibro. Ma quando fu impiegato sulle stesse artiglierie straniere il nuovo munizionamento costruito in Italia, si presentò di nuovo il fenomeno delle grandi dispersioni, perché le nostre norme regolamentari per il collaudo delle munizioni erano assai meno rigorose di quelle in uso nelle Marine estere".

Il comandante De Grossi Mazzorin replicò l'anno successivo in un proprio piccolo volume, *Tempo d'attesa*, pubblicato dalla casa editrice Nemi di Roma (notoriamente vicina alla Marina), scrivendo: "... circa le artiglierie navali ... A questo punto però, verrebbe spontaneo di chiedere all'autore quando si è reso conto di tante deficienze e manchevolezze. Appare poco verosimile che se ne sia accorto solo a distanza di vent'anni". Più reciso fu l'ammiraglio Aldo Cocchia, a quel tempo Direttore della *Rivista Marittima* e, quattro mesi dopo, anche dell'USMM, quando scrisse: "Particolarmente amaro, e ancor più soggettivo degli altri, ci sembra poi questo "Tramonto" ... la eccessiva dispersione delle salve, specie alle grandi distanze ... Non si può negare, ad esempio, ... la lunga gettata delle nostre artiglierie navali - e questo fu forse un elemento negativo - perché talvolta consentì (vedi *Vittorio Veneto* a Gaudo) d'aprire il fuoco a distanza troppo forte dall'avversario". L'ammiraglio Cocchia riprendeva, in quell'occasione, una critica, che circolava sin dal 1941, relativa alla seconda fase dell'azione di Gaudo del 28 marzo 1941, un giudizio, quest'ultimo, che oggi sappiamo non essere corretto per due motivi.

Primo: contrariamente alla versione letteraria pubblicata (a uso interno della Royal Navy nel relativo *Battle Summary*, gli incrociatori - tre britannici e uno australiano - anglosassoni non procedettero, come se niente fosse, incontro a quella nave da battaglia italiana la mattina del 28 marzo 1941, ma accostarono immediatamente in fuori non appena avvistarono il *Vittorio Veneto*, coprendosi con cortine fumogene. Date la differenza di velocità: 25 nodi per l'ammiraglia italiana (in quanto, oltre quel limite, i telemetri vibravano troppo per battere la distanza) (11) rispetto ai 31 (12) sviluppati in quel momento da quella divisione incrociatori della Royal Navy. e la scarsa visibilità di quel giorno, l'azione di fuoco italiana non poté che essere breve, né avere altro esito, fatto salvo un colpo fortunato che avesse azzoppato sin dal principio una delle unità avversarie prima di essere coperte da una cortina di nebbia artificiale.



Gaudo, 28 marzo 1941. L'incrociatore *Gloucester* sotto il tiro italiano. (Collezione Enrico Cernuschi)

Secondo: oggi sappiamo che, in realtà, tutti e 4 gli incrociatori avversari riportarono, quella mattina, danni - minori - in seguito a schegge, oltre agli effetti lamentati dall'opera viva dell'*Orion* a opera di un near miss da 381 caduto a non più di 10 metri da quella nave (13).

Le parole dell'ammiraglio Iachino in merito alle artiglierie navali italiane apparse sul suo *Tramonto* furono successivamente riprese, nel 1972, sul volume dell'USMM intitolato *L'organizzazione, Tomo I*, riproponendo, a pagina, 105, proprio il discorso relativo alle dispersioni citando, a mo' di esempio, la medesima vicenda del munizionamento ex tedesco e austro-ungarico, oltre alla questione, parimenti sollevata da Iachino, di pretese, eccessive tolleranze che sarebbero state adottate al momento dell'ordinazione e dell'accettazione delle cariche e dei proietti prodotti in Italia. In più, quello stesso volume dell'USMM, a firma dell'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo, criticava anche l'eccessiva isteresi (ossia il tempo di reazione) delle centrali di tiro italiane. Naturalmente anche quest'ultima affermazione avrebbe trovato, in seguito, larghissimo spazio nelle opere di una certa storiografia attiva durante gli ultimi vent'anni del XX secolo; dopo - cioè - la scomparsa dei protagonisti e degli storici che avevano combattuto quella guerra sul mare.

In apparenza le due affermazioni (differenze tra il munizionamento straniero e italiano e le eccessive tolleranze) appena ricordate in merito ai sistemi d'arma della Regia Marina avevano sigillato per sempre la questione. Da allora, infatti, pressoché tutti hanno ripreso pari pari, spesso senza citarlo, quel volume dell'USMM. Parimenti anche all'estero questa stessa versione fu sveltamente, e largamente, diffusa.

Neppure gli studi e i documenti scoperti e pubblicati da Giuliano Colliva all'inizio del nuovo secolo sembrano essere riusciti a scalzare questa vulgata. Si tratta, probabilmente, di una certa ten-



Gaudo, 28 marzo 1941. Un near miss da 203 mm caduto in prossimità del *Gloucester*. Le schegge causeranno alcuni danni minori. (Collezione Enrico Cernuschi)

denza autolesionista tipica dei nostri intellettuali. Colliva dimostrò, infatti, - sulla solida base dei documenti redatti prima e durante l'ultimo conflitto mondiale - la totale mancanza di fondamento della leggenda relativa ai proiettili e alle cariche già tedesche e austro-ungariche. Tanto per cominciare, in verità, non furono costruiti, in Italia, proiettili da 149/43 per le armi ex germaniche, eccezion fatta per 3.000 granate da esercizio in ghisa prodotte nel 1928, Ancora alla fine del 1941 le navi (gli incrociatori *Bari* e *Taranto*), i pontoni e le batterie costiere armate con quel cannone utilizzavano il sovrabbondante munizionamento originale. Come se non bastasse, i risultati, quanto a dispersione e precisione, dei proiettili da 149 da esercizio (di forma più allungata, tipici italiani post 1920, rispetto a quelli originali) risultarono migliori nei confronti degli originali da guerra Made in Germany (14). Quanto ai proiettili da 100 mm austro-ungarici, i termini del confronto con quelli prodotti in Italia sono i seguenti: dispersioni, a 7.000 m, dell'ampiezza media della striscia al 50% (15) nel corso delle prove eseguite nel 1937, proiettili originali 214 m; proiettili di nuova costruzione italiana 178 m. (16). Esattamente il contrario, quindi, rispetto a quanto era stato divulgato dalla fine degli anni Cinquanta.

Lo stesso discorso vale anche per le tolleranze. Tutti i contratti stipulati dalla Regia Marina tra il 1923 e il 1943 e custoditi nell'Archivio dell'USMM non riportano quella "Approssimazione media dell'1%" per proiettili e cariche" pubblicata sul volume *L'Organizzazione* dell'USMM, ma evidenziano - ancora durante l'ultimo conflitto mondiale - valori compresi, a seconda dei calibri, tra lo 0, 26% e lo 0,5%. La U.S. Navy, tanto per fare un esempio, praticava, a sua volta, per i 406 mm delle nuove navi da battaglia della classe "Iowa" rimaste in servizio fino alla fine della Guerra fredda, una tolleranza dello 0,4%. Al termine delle proprie lunghe ricerche, Giuliano Colliva concluse affermando

che chi aveva ripreso, senza verificare, certe dichiarazioni: “si è lasciato andare ad affermazioni prive di fondamento”, concludendo che: “Evidentemente i ricordi dell’ammiraglio Iachino erano un po’confusi” (17).

Oggi è possibile, grazie a un colpo di fortuna, documentare il resto, inedito, di questa lunga storia.

NOTE

(1) Angelo Iachino, *Gaudo e Matapan*, Mondadori, Milano, 1946, p. 99.

(2) Giuliano Colliva, “Questioni di tiro ... e altre”, *Bollettino d’Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare* (d’ora in poi BUSMM), settembre 2003, pp. 23 - 25.

(3) Archivio Centrale dello Stato, Fondo ACSF, Titolo II, Busta I. Romano Canosa, *Storia dell’epurazione in Italia*, Baldini e Castoldi, Milano, 1999, p. 83.

(4) Paolo Alberini, Franco Prosperini, *Uomini della Marina, 1861-1946*, USMM, Roma, 2015 p. 284.

(5) Aldo Fraccaroli, “Iachino: un ammiraglio sfortunato”, *Storia Illustrata*, marzo 1977, p.74.

(6) Francesco Roluti, “Pearl Harbour e Gaudo e Matapan”, *Rivista Aeronautica* settembre 1947.

(7) Emilio Brenta, “Circa due episodi navali: Pearl Harbour - Gaudo e Matapan”, *Rivista Aeronautica*, febbraio 1948, p. 98. In effetti una relazione dello Stato Maggiore datata 15 gennaio 1939 riferisce che: “203 e 152 mm. L’intervallo di scalamento va portato a 4-500 metri in modo da rendere più apprezzabile lo scalamento delle salve, aumentando così, sia pure di poco, il tempo di osservazione”.

(8) Giuliano Colliva, “Questioni di tiro ... e altre”, *BUSMM*, dicembre 2003, p. 72. Quanto alla variabilità, si tratta di un fenomeno noto. Su un forte numero di serie di tiro, alcune possono dare buone dispersioni, mentre altre avranno dispersioni elevate. *Warship International*, No. 3, 2000, p 317.

(9) Vincent P. O’Hara, *Six Victories*, Naval Institute Press, Annapolis, 2019 p. 215.

(10) Suprema Corte di Cassazione, Sezione VI Penale, 7 Ottobre 1970. La sentenza fu pubblicata sui quotidiani.

(11) *Norme per l’impiego della Squadra nel corso dell’attuale conflitto*, Parte II. Capitolo 1, p.1. Si tratta di un dattiloscritto ciclostilato diramato dallo stesso ammiraglio Iachino da bordo del *Littorio* nel gennaio 1942.

(12) Alan Raven, *British Cruisers Warfare: The Lessons of the Early War, 1939–1941*, Seaforth, Londra, 2019, p. 95. Non, quindi, meno di 30 come narrato, con una certa drammaticità, dalle storie convenzionali britanniche, puntualmente riprese da una certa pubblicistica nostrana.

(13) Keith McBride, *Eight Six-Inch Guns in Pairs*, Warship 1997-1998, p. 175.

(14) Giuliano Colliva, “Questioni di tiro ... e altre”, *BUSMM*, settembre 2003, p. 13.

(15) “L’Indice di dispersione impiegato in artiglieria era, un tempo, la “Striscia al 50 %”, mentre oggi si preferisce la “Deviazione Standard”, ma si trattava della dispersione di una specifica serie composta da un numero finito di colpi (un campione) sparati da un unico cannone. Pertanto può accadere che una serie di tiro di pochi colpi sia eventualmente caratterizzata da una dispersione molto bassa dei punti di caduta. Una volta ricordato che nei rapporti di tiro, “D” è la dispersione della specifica serie in esame composta da “n” colpi e che la lettera “A” indica la cosiddetta “Apertura” della specifica serie di tiro in esame, l’Apertura è, in generale, la distanza tra i due punti di caduta che si collocano alle estremità longitudinali (distanza tra il colpo più lungo e il colpo più corto, ovvero l’Apertura longitudinale) oppure laterali (ossia la distanza tra il colpo più a destra e il colpo più a sinistra; in questo caso si parla di: “Apertura laterale”) della figura descritta dai punti di caduta di una serie di tiro. L’Apertura longitudinale è quella di maggiore interesse. Inoltre l’Apertura media di infinite serie di tiro, ciascuna delle quali è composta da “n” colpi, è detta “Apertura media” ed è indicata con “Am”. Diversa è la dispersione riportata in certi rapporti, e che non è riferita alla “popolazione” di infiniti colpi, si tratta di una grandezza descritta, viceversa, nella “Tabella di Efficacia” di ogni Tavola di Tiro, la quale indica il valore assunto dall’Indice di dispersione utilizzato in funzione della distanza di tiro. In realtà, la dispersione del tiro di un cannone non dipende solo dalla distanza di tiro, ma anche dal tipo di carica di lancio e di proietto utilizzato, elementi questi che, pertanto, devono essere sempre precisati”. Sono grato per questa lucida spiegazione, la quale fa la differenza tra l’arte di un artigliere e i *wargames*, all’ammiraglio Marco Santarini, nome ben noto ai lettori della *Rivista Marittima*, del *Bollettino d’Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare* e, più in generale, agli appassionati.

(16) Giuliano Colliva, “Questioni di tiro ... e altre”, *BUSMM*, settembre 2003, p. 17. L’autore cita la seguente fonte: Archivio dell’USMM, Raccolta di base, Busta 2315, “Comando in Capo della I Squadra Navale, R.I. Zara, Rapporto 2° periodo Anno addestrativo 1936-1937, Roma, giugno 1937, pp. 13-15.

(17) Giuliano Colliva, “Questioni di tiro ... e altre”, *BUSMM*, settembre 2003, p. 13.

Capitolo II

Il faldone sbagliato

Il primo passo che ha portato alla redazione di queste pagine è consistito nel ritrovamento, del tutto casuale, all'interno di un faldone relativo a un progetto di macchine a triplice espansione del XIX secolo, del testo originale scritto dall'ammiraglio Fioravanzo in vista della redazione del precedentemente citato volume intitolato *L'organizzazione della Marina durante il conflitto*. Per la verità l'allora Direttore dell'USMM, l'ammiraglio Carlo Paladini, aveva scritto, nella Prefazione del primo tomo di quel volume che: "L'autore, in verità, portò a termine la compilazione del volume negli anni Cinquanta"; tuttavia, spiegava il Direttore, si era deciso, per diversi motivi, che il testo fosse: "... accuratamente mondato da ogni spunto polemico, riducendo anche al minimo i più semplici commenti, al punto che talune parti possono essere giudicate oggi eccessivamente scarse e quindi un po' aride". Un processo dettato da intenti senz'altro corretti, ma di natura doppiamente insolita, sia per la serenità che aveva contraddistinto, per tutta la vita, gli scritti di quell'autore, mai polemici in verità, sia perché il processo di revisione non aveva interessato proprio la parte destinata a suscitare i maggiori strascichi, ovvero - come abbiamo visto - quella relativa alle armi navali e agli apparati per la direzione del tiro. Ancora una volta, pertanto siamo in presenza di un'evidente contraddizione e di un ribaltamento della realtà, forse suggerito all'allora Direttore dell'USMM mentre erano in corso sia l'approntamento finale del secondo tomo sia il passaggio di consegne con il suo successore, l'ammiraglio Gino Galuppini, storico di valore il quale disse, anni addietro, a chi scrive, che: "se lo era ritrovato così e non più tecnicamente modificabile".

È emerso, in seguito, che l'attività di revisione fu affidata, a titolo di aggiornamento dell'opera a oltre vent'anni dalla redazione originale, al curatore dell'edizione definitiva de *L'organizzazione*, un giovane archivista appena arrivato all'USMM e al quale quell'incarico era stato affidato in quanto l'ammiraglio Fioravanzo (morto, infine, nel 1975) non era più in condizioni di intervenire dopo aver completato la propria ultima opera, intitolata *Storia del pensiero tattico navale* e pubblicata, infine, nel 1973.

L'autore originario avrebbe altrimenti potuto osservare, per esempio, che le famose critiche pubblicate



L'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo. (Collezione Enrico Cernuschi)

in merito sulle centrali di tiro italiane erano riferite, in realtà, a quanto lui aveva scritto in merito ai primi modelli imbarcati, nel 1931, sugli appena completati cacciatorpediniere della classe “Freccia”, una squadriglia dei quali era stata, proprio all’epoca di quell’innovazione, agli ordini di Fioravanzo. Quegli apparati, ancora poco automatizzati, passarono, in seguito, in qualità di “centraline” semplificate, sulle torpediniere della classe “Spica”. Per contro la continua evoluzione dell’elettromeccanica in corso a quel tempo in Italia aveva risolto, nel frattempo, i problemi dell’isteresi e dei troppi operatori (1). E poiché nulla è valido in assoluto, ma soltanto una volta che venga messo a confronto con un’altra realtà equivalente, è bene ricordare, a questo proposito, che il modello più moderno di centrale di tiro della Royal Navy, l’Admiralty Fire Control Table MK VII, introdotto nel 1937 a bordo delle corazzate ammodernate e di quelle di nuova costruzione britanniche e rimasto in servizio ancora dopo la fine della Seconda guerra mondiale, richiedeva 14 operatori. Viceversa, la monografia OLAP della centrale di tiro principale (modello RM-1 di 2^a versione per la conduzione dei cannoni da 320/44 presente a bordo delle navi da battaglia della classe “Cavour” e le monografie Galileo e San Giorgio dedicate alle centrali di tiro principali (Generalmente indicate come modello RM-4) per la direzione dei cannoni da 381/50 e 320/44 a bordo delle corazzate delle classi “Littorio” e “Duilio”, non indicano in modo esplicito il numero minimo indispensabile di operatori necessari per il loro impiego. Dallo studio di tali apparecchiature è tuttavia possibile dedurre che, nel caso di un loro utilizzo normale (trascuando, cioè, forme di utilizzo in condizioni emergenza causate da danni), e facendo astrazione sia del personale addetto alla rilevazione dei dati riguardanti il loro funzionamento sia di quello addetto ai telemetri alle APG e agli Inclinomometri (ovvero le medesime condizioni della centrale britannica AFCT MK VII), erano necessari:

4 Operatori (incluso il Capo centrale) per ciascuna centrale OLAP.

5 Operatori (incluso il Capo centrale) per ciascuna centrale Galileo e San Giorgio.

In dettaglio gli operatori ricoprivano i seguenti ruoli:

OLAP RM-1 (2^a versione): 1) Puntatore del Gimetro; 2) Addetto al Tavolo del g*X; 3) Addetto all’Indicatore Centrale (Capo centrale); 4) Addetto al Tavolo Previsore.

RM-4: 1) Addetto al Tavolo del g*X; 2) Addetto al Tavolo della Rotta Nemica; 3) Addetto all’Indicatore Centrale; 4) Addetto al Tavolo della Velocità Nemica; 5) Addetto al Tavolo Previsore (2).

L’automatismo (e quindi il progresso) del materiale italiano appare, di conseguenza, evidente e tale da giustificare la grande fiducia che la Regia Marina nutriva nelle proprie centrali di tiro prima e durante la Seconda guerra mondiale.

Quanto alla vera storia delle armi navali il discorso è, inevitabilmente, più complesso e tale da rendere necessaria una sia pur breve premessa di base.

Sempre più lontano

Dall’arrembaggio alla non lunga stagione dello sperone fino al Fuoco greco, alle artiglierie e, oggi, ai missili, la storia della guerra navale è stata caratterizzata da una crescita costante della distanza di combattimento. In estrema sintesi si è passati, dopo l’entrata in servizio delle corazzate, dalle poche centinaia di metri del 1862 ad Hampton Roads, ai 5-8.000 m di Tsushima, nel 1905, fino ai 15.000 dell’azione dello Jutland combattuta undici anni dopo.

Proprio la tendenza all’aumento delle distanze portò all’ideazione della nave da battaglia monocalibro, in quanto quell’unità era stata concepita per rendere possibile l’aggiustamento del tiro al massimo della gittata utile (ossia oltre i 10.000 m) grazie al metodo cosiddetto “a scalare”. Si trattava di una forma di fuoco basata, naturalmente, sull’osservazione dei colpi caduti in mare, con le relative correzioni in alzo e in cursore. Un compito che era giudicato impossibile, alle nuove e sempre maggiori distanze, mediante le coppie tirate dai classici 4 cannoni da 305 mm delle corazzate della generazione precedente. Con-



Uno schema dedicato alle distanze di combattimento che caratterizzarono alcune celebri battaglie navali. E' evidente l'enorme aumento, nel giro di un paio di generazioni, delle distanze di tiro e della loro differenza rispetto alle ore di oscurità. (Grafico di Piera Marconi)

temporaneamente, e sempre allo stesso scopo, furono ideate e, infine, realizzate le prime centrali di tiro, introdotte dal 1914 e destinate a battere, nel punto futuro, bersagli (i quali si muovevano ad almeno 20 nodi) posti oltre i 15.000 m.

L'Italia, come d'altronde la Francia e l'Austria-Ungheria, fu - durante la Grande Guerra - in condizioni tecnologiche arretrate rispetto al Regno Unito, alla Germania e agli Stati Uniti, le cui Marine disponevano tutte dei nuovi sistemi per la direzione del tiro. Questo *gap* fu riempito (anche dal Giappone e dall'Unione Sovietica) all'inizio degli anni Trenta contemporaneamente all'entrata in servizio, presso tutte le maggiori Marine, delle centrali di nuova generazione, ovvero non più solo meccaniche, ma elettromeccaniche. Si trattava di veri gioielli d'orolo-

geria di alta precisione che, però, la Gran Bretagna scoprì essere, già per la prima metà degli anni Trenta, troppo costosi, delicati e difficili da produrre e, ancor più, mantenere in costante efficienza a opera di una manodopera praticamente artigianale. Tanto è vero che la Royal Navy costruì solo una quindicina di nuove centrali di seconda generazione, imbarcandone 11 esemplari, prototipi inclusi, su altrettante navi da battaglia rispetto alle 20 corazzate armate nel corso del Secondo conflitto mondiale. Ancor peggio andò per gli incrociatori. Soltanto 3 di quelle unità (*Leander*, *Neptune* ed *Achilles*) ricevettero il materiale migliore. I precedenti incrociatori pesanti e i *light cruisers* successivi ai primi tre "Leander" dovettero accontentarsi, infatti, di versioni semplificate e degradate dei *Fire Table* di nuova generazione.

La storia delle artiglierie della Regia Marina prima e durante il Secondo conflitto mondiale è a sua volta narrata nel paragrafo che segue sulla base di un lungo documento inedito indicato in bibliografia e venuto recentemente alla luce nell'Archivio dell'USMM, istituzione cui vanno la gratitudine dell'autore e dei lettori.

Provando e riprovando

Tutto iniziò nel 1912 con il cannone da 120/45, un'arma di progettazione Armstrong derivata dal vecchio 120/40 QF Mk I e Mk III realizzato nel 1891 da quella medesima impresa. Il nuovo cannone era più leggero e aveva una maggiore (750 m/s) velocità iniziale rispetto al pezzo precedente di pari calibro. Entrato in servizio nel 1918, il 120/45 fu installato tanto in complessi binati quanto singoli a piedistallo. Entrambi gli affusti in questione furono progettati in Gran Bretagna e scatenarono, nel 1916, prima ancora di essere completati a livello di prototipo, una vivace discussione nell'ambito della Regia Marina a seconda che i sostenitori parteggiassero, in assenza di prove al balipendio, per l'impianto singolo o per quello binato. Prevalsero, in occasione del progetto, nel 1917, dei nuovi esploratori della classe "Leone", i primi in quanto la necessità di sommare un potente armamento (8 cannoni da 120 mm) allo scafo delle precedenti pari categoria della classe "Mirabello", progettata nell'autunno 1914, non lasciava alternative. Soltanto gli impianti binati a culla unica permettevano, infatti, di concentrare la potenza di fuoco giudicata indispensabile con poco più dell'ingombro di un complesso singolo, oltre che a fronte di un peso minore di un terzo rispetto a due affusti a piedistallo. Gli impianti binati richiedevano, inoltre, meno personale. Quella scelta fu altresì influenzata dal contemporaneo tentativo inglese, risalente alla fine del 1916, di costruire due cacciatorpediniere, il *Whitley* e il *Walpole*, armati con due impianti binati da 120 mm, uno prodiero e uno poppiero, in luogo dei classici quattro pezzi singoli, due dei quali sopraelevati. Quella nuova disposizione fu peraltro scartata dalla Royal Navy già nel 1917 rinfocolando, naturalmente, le polemiche in corso in Italia. In effetti, soltanto un nuovo progetto per i nuovi esploratori (con tutte le correlate perdite di tempo del caso proprio mentre era in corso la Grande Guerra) avrebbe permesso di realizzare (a fronte - però - di dimensioni decisamente



La Centrale di tiro tipo Regia Marina RM-1 (2ª versione), già dell'incrociatore leggero *Cadorna*, conservata nel Museo Storico Navale di Venezia (Foto Enrico Cernuschi)



La parte inferiore dell'Indicatore centrale della Centrale di tiro tipo RM-1 (2^a versione) prodotta dalla San Giorgio di Genova e oggi a Venezia. Si tratta di un indice in grado di ruotare di 360° recante l'immagine della nave su cui è installata la Centrale di tiro stessa. La parte superiore dell'Indicatore centrale presente nelle apparecchiature realizzate dalla San Giorgio era costituita da un indice, di diametro molto maggiore, raffigurante la nave nemica da colpire. La linea congiungente i centri di rotazione dei due indici forma quello che oggi chiameremmo *display* dell'Indicatore centrale e raffigurava la Linea di mira. (Foto Enrico Cernuschi)

maggiori e, pertanto, di acciaio ad elevata resistenza di cui, proprio nel 1917-1918, si lamentava grandemente la mancanza) una soluzione, a parità d'armamento, dotata di impianti singoli.

Ad ogni buon conto, e proprio perché si trattava di un esperimento, nel 1919 entrò in servizio il *Falco*, un esploratore della classe "Aquila" armato con due impianti binati e uno singolo, centrale, da 120/45, tutti asserviti (fu la prima volta) a un'APG (Apparecchio di Punteria Generale) dell'appena introdotto sistema Girardelli, con gli orologi di punteria a controindice e i primi congegni elettromeccanici di sparo destinati a ridurre il tempo morto tra lo sparo e l'innescamento della carica di lancio.

Quelle armi non si dimostrarono, tuttavia, riuscite. Si passò, pertanto, a un nuovo tipo di cannone, modificato rispetto al precedente: il 120/45 Schneider-Canet-Armstrong, realizzato dalla Vickers-Terni (poi nota come OTO) e imbarcato, nel 1923, sugli esploratori della classe "Leone". Le soluzioni Schneider francesi furono inoltre all'origine, nel 1922, dei primi cannoni, definiti "importanti", di progetto Ansaldo, i 203/50 Mod. 1924 ad autoforzamento, anima fissa e caricamento ad angolo fisso (-1°) caratterizzati, inoltre, anche dalle manovre elettriche e da un elevatore unico a noria. Le nuove armi furono imbarcate sugli incrociatori pesanti della classe "Trento".

Nel frattempo il nuovo 120/45 serviva da banco di prova per una quantità di studi: influenza sull'altro cannone del complesso binato al momento dello sparo di una sola canna durante la fase di aggiustamento del tiro; influenza sulla precisione e sulle dispersioni dell'interferenza tra i due proiettili sparati insieme (ovvero una volta passati al fuoco celere dopo che il tiro era stato centrato a cavallo del bersaglio); comportamento della frizione sulle trasmissioni di elevazione e brandeggio e comportamento degli irreversibili applicati alle trasmissioni. Ancora: studi in merito ai proiettili perforanti e dirompenti e alle polveri di lancio fredde, così da ridurre l'usura delle canne, alle cariche antivampa per il tiro notturno, eccetera. Questa lunga fase di messa a punto e confronto passò attraverso i successivi impianti (binati e singoli) da 120/45 imbarcati sui piccoli cacciatorpediniere sperimentali della classe "Sella" per poi approdare ai soli complessi binati, modelli 1924 e 1926, dei successivi, simili ma più grossi, caccia delle classi "Battisti" e "Turbine". Nel corso di quegli anni, il cannone da 120/45 fu comunque giudicato non sufficientemente preciso, muovendo precise critiche all'affusto binato.



Impianto binato da 120/45 dell'esploratore *Tigre*. Questo tipo di complesso è all'origine dell'evoluzione delle artiglierie navali italiane della Seconda guerra mondiale. (Collezione Enrico Cernuschi)

Le dottrine elaborate dalla Marina italiana sin da prima della Grande Guerra esigevano, a loro volta, armi più potenti del 120/45, così da poter tirare e colpire per primi a distanze sempre maggiori determinando, in tal modo, la rottura dell'equilibrio psicologico, prima ancora che materiale, tra le parti. Dopo di che: o l'avversario si sarebbe ritirato, oppure si sarebbe arrivati, a distanze molto più ridotte, alla fase decisiva dello scontro contro un nemico già menomato nella propria efficienza. Furono pertanto emesse le specifiche per il cannone il 120/50 Mod. 1926, arma dotata di una maggiore velocità iniziale (oltre 950 m/s). Anche questa volta prevalsero, dopo un grosso dibattito interno, i fautori dell'impianto binato. I nuovi complessi (ora motorizzati con brandeggio elettrico e motorvariatori che permettevano di regolare la velocità in brandeggio ed elevazione in armonia con i vari dati variabili dipendenti dal moto della piattaforma e del bersaglio) erano più leggeri ed avanzati e furono senz'altro giudicati migliori rispetto ai loro predecessori di pari calibro. Gli affusti

binati da 120/50 Mod. 1926 raggiungevano inoltre, per la prima volta, un'elevazione, a scopo antiaerei, fino a 45°. La maggiore velocità iniziale - però - determinò un aumento considerevole della dispersione dei colpi, giudicata già eccessiva coi complessi precedenti. A questo punto si impone, tuttavia, una precisazione, di per sé tanto corposa e complessa da giustificare il successivo, terzo capitolo.

NOTE

(1) Per le centrali di tiro italiane si rimanda al fondamentale volume dell'ammiraglio Marco Santarini, *La condotta del tiro navale da bordo nella Regia Marina 1900-1945*, USMM, Roma, 2017.

(2) Ringrazio, una volta di più, l'ammiraglio Santarini per queste informazioni sulle centrali della Regia Marina. Corrispondenza del 20 febbraio 2024.

Capitolo III

I duellanti

Il giudizio, appena riferito, sulle dispersioni è tratto da un documento inedito: un “Commento” (Si tratta, in effetti, di una minuta piena di correzioni a penna) redatto, senza firma né data (ma sicuramente nel 1949), sulla base di una lunga “Memoria” relativa all’evoluzione delle artiglierie navali italiane prima e durante l’ultimo conflitto mondiale. La Memoria era stata scritta pochi mesi prima del Commento, su richiesta dell’Ufficio Storico, dal Maggiore Generale (AN) Sergio Pellegrini. Gli estremi di entrambi questi documenti sono riportati in appendice e saranno indicati, per il seguito, come M (Memoria) e C (Commento), seguiti dai rispettivi numeri di pagina.

L’autore della Memoria, in seguito promosso tenente generale e Ispettore del Corpo, vantava un’esperienza di tutto rispetto. Dal Comitato Armi Navali presso il Ministero della Marina fino a MARIPERMAN. Già insegnante di balistica interna e teoria degli affusti presso l’Accademia Navale e di artiglieria presso l’Università di Roma, Pellegrini ottenne nel 1942 - per i suoi studi tecnico scientifici - il massimo premio per la classe di scienze fisiche matematiche e naturali da parte dell’Accademia d’Italia. Fu Presidente della Commissione permanente per gli esperimenti del materiale da guerra (MARIPERMAN) e ricevette la medaglia d’oro di II classe per lavori tecnici e scientifici utili alla Marina Militare. Fu anche autore di alcune opere specialistiche, tra le quali *Teoria e calcolo degli affusti*, pubblicato nel 1940, e un trattato di «Balistica interna» apparso sulla *Rivista Marittima* nel 1943.

La Memoria era stata compilata proprio in vista della redazione del volume, apparso quasi un quarto di secolo dopo, intitolato *L’organizzazione* e citato in precedenza. Quanto al Commento, si tratta di una sorta di integrazione critica della Memoria. L’ammiraglio Iachino, buon amico dell’ammiraglio Fioravanzo, all’epoca Direttore dell’Ufficio Storico, utilizzò larghi brani del Commento senza citare l’autore, il cui nome e grado sono vergati a matita blu sulla prima pagina del dattiloscritto. Poiché la calligrafia dell’ammiraglio Iachino attribuisce il Commento all’Ammiraglio Sabato Bottiglieri, quella nota non può essere stata scritta prima del 1956, anno di promozione ad Ammiraglio di Divisione di quell’ufficiale. Il Commento fu a sua volta scelto, in occasione della redazione del *Tramonto*, allo scopo



Il Tenente Generale AN Sergio Pellegrini, autore del Memoriale sulle artiglierie navali italiane menzionato in questo capitolo. (Collezione Enrico Cernuschi)



L'allora comandante Sabato Bottiglieri, autore del "Commento" richiamato in questo capitolo. (USMM)

di avvalorare, questa volta con elementi oggettivi, le precedenti critiche generiche sul tiro italiano date alle stampe da Iachino nel 1946. Si trattò di una decisione coerente, in quanto la Memoria non avrebbe certo aiutato una ricostruzione come quella proposta al pubblico nel 1959. È un fatto che l'ammiraglio Bottiglieri aveva tutti i titoli per formulare un giudizio in merito alle Armi navali italiane, essendo stato Direttore del Tiro per poi ricoprire, nel 1937-1939, l'incarico di Capo servizio artiglieria della I Squadra navale prima di assumere, da capitano di vascello, il comando dei cacciatorpediniere *Da Verrazzano* e, in seguito, del più moderno *Ascari*, con il quale partecipò, distinguendosi per perizia marinaresca, alla Battaglia di Capo Teulada in occasione del rimorchio del gemello *Lanciere*, immobilizzato da due colpi da 152. Bottiglieri passò, nel 1941, a Supermarina assumendo, infine, nel febbraio 1943, il comando della nave da battaglia *Littorio* (poi *Italia*).

Particolarmente interessato al problema del tiro antiaerei, l'allora comandante Bottiglieri non fece mistero, nel proprio Commento, di quelle che erano le sue idee, di per sé radicalmente diverse rispetto a quelle portate avanti da quelli che Bottiglieri chiama "i tecnici" delle Armi Navali (Corpo istituito nel 1926), tanto da definirli "pochi esperti autonominatisi", nonché dediti a un "monopolio personale" della materia. Deciso sostenitore, sin dal 1917, degli impianti singoli, e non binati, da 120 mm, a differenza della posizione, per esempio, espressa dal futuro ammiraglio Bergamini (uomo la cui competenza in materia di artiglierie navali è indiscussa) in occasione di una conferenza da lui pronunciata nel 1933 alla Scuola di tiro e lancio, Bottiglieri sostenne, nel Commento, che le navi da guerra devono essere progettate e costruite intorno alle armi, e non viceversa. Si trattava, allora come oggi, di un'idea senz'altro sensata ma, sfortunatamente, non applicabile (come abbiamo visto) all'epoca del progetto degli esploratori classe "Leone". Soprattutto, però, quando parla del 120/50 Modello 1926, l'autore del Commento aggiunge che il problema delle dispersioni di quegli impianti binati (adottati in tre esemplari per nave sugli esploratori leggeri della classe "Navigatori") rispetto alle prestazioni di un eventuale cannone singolo di quel medesimo tipo consisteva

nella "... impossibilità pratica sui C.T. di eseguire una corretta punteria a mano con piattaforma sbandata o oscillante per effetto di mare ondosio". Non c'è motivo di dubitare in merito alla veridicità e correttezza di quest'affermazione, ma resta il fatto che, una volta considerata l'instabilità delle unità sottili in quanto tali (dato il loro coefficiente di finezza), quel medesimo problema si verificava, puntualmente, anche sui contemporanei cacciatorpediniere britannici e francesi, come dimostrano sia i rapporti britannici redatti subito dopo la Battaglia di Punta Stilo (1) sia le norme della Marine Nationale (2). Il Commento, peraltro, parte da un presupposto in base al quale le 20 caratteristiche ideali che, secondo il comandante Bottiglieri, avrebbe dovuto avere un cannone, sono materialmente impossibili da conseguire nella loro totalità. Di conseguenza, come, peraltro, lui stesso scrisse: "Un impianto di artiglieria per navi, quindi, risulta una soluzione di compromesso, la cui bontà dipenderà molto dall'abilità del progettista nell'armonizzare in giusta proporzione le caratteristiche stesse e nel dare all'una la prevalenza rispetto all'altra" (C 5). Per il seguito tutto il Commento è dedicato alle critiche mosse ai complessi binati da 120 mm a culla unica nati dal 1917 in poi.

Si tratta di un giudizio non diverso, in realtà, rispetto a quello formulato del Generale Pellegrino, il quale ammette, nella Memoria, che per il 1939, nonostante tutte le modifiche apportate fino a quel momento, si era giunti, infine, a ritenere l'affusto da 120 troppo leggero (e, pertanto, sbagliato) sin

dai tempi della sua nascita durante la Grande Guerra. Un giudizio, quello sull'affusto, condiviso, dopo il 1945, dal Generale (AN) Vittorio Re (3). È peraltro opportuno notare, a titolo di confronto, che gli affusti binati da 120/45 dei grossi cacciatorpediniere britannici delle classi "Tribal" e "J", "K" ed "N" del 1934-1942, erano anch'essi a culla unica, al pari del diffusissimo 102/45 antiaerei inglese e dell'equivalente 100/47 italiano. Inoltre, l'elevazione massima a 40° dei 120 inglesi non consentiva l'utilizzo di quell'arma per il tiro antiaerei. Era così possibile eseguire, come per i cacciatorpediniere italiani, soltanto il dispendioso tiro di sbarramento. Nè va dimenticato il fatto che la Regia Marina non aveva mai previsto di utilizzare, neppure in sede di specifiche iniziali, il 120/50 Mod. 1926 per il tiro contro gli aeroplani. Si trattava, pertanto, solo di un desiderata del comandante Bottiglieri, data la sua particolare inclinazione per quella forma di impiego delle armi di bordo.

In altre parole, come scriveva ancora quarant'anni fa lo storico Franco Bandini: "Siamo in presenza della ricerca dell'arma perfetta che spara dietro l'angolo e che l'avversario, in realtà, non ha". Una questione critica d'impostazione, quindi, tipo i malinconici "Potebam" di Ugo Foscolo, ma che nulla ha a che vedere con la realtà sul campo.

L'allora comandante Bottiglieri, inoltre, non risparmia, nel proprio Commento, alcun cannone o mitragliera italiana, incluso l'universalmente apprezzato pezzo da 135/45 dei "Duilio" ammodernati e dei "Capitani Romani", tutte unità la cui ricostruzione e realizzazione (altra novità emersa dal Memoriale) risale al 1935 e non, come è stato creduto fino ad oggi, all'anno successivo.

L'ammiraglio Iachino, trovando probabilmente eccessivo e, alla lunga, controproducente quel Commento così polemico, preferì far proprie soltanto le parti sulle dispersioni (incluse le leggende sui cannoni ex tedeschi e austro-ungarici e quelle sulle eccessive tolleranze in capo a cariche e proietti, tutte vicende riportate, senza citare alcuna fonte, nel Commento) e poche altre. A sua volta il revisore del volume *L'organizzazione*, uscito nel 1972 riprese soltanto alcuni elementi, i più anodini, del Memoriale (lui pure senza citarlo) relativi alle cariche di scoppio e alle spolette, oltre a qualche ulteriore dettaglio di natura strettamente tecnica, evitando di inficiare il giudizio negativo formulato dall'ammiraglio Iachino nel proprio *Tramonto* e, anzi, riproposto di peso nell'*Organizzazione* laddove i giudizi del Memoriale sono diametralmente opposti (4). Non diversamente, d'altra parte, è la regola del giornalismo in base alla quale "Buona notizia non fa notizia", per tacere del latinetto liceale *Oportet ut scandala eveniant*.

Riprendendo la storia del 120/50 Mod. 1926, l'impianto binato in questione fu modificato, rinforzandolo, subito dopo le prime prove. Venne ridotta la velocità iniziale e fu modificata anche la forma dei proietti, eliminando la recente rastrematura della poppa ispirata al nuovo munizionamento del Regio Esercito. In seguito, e fino al 1939, furono eseguite ben cinque modifiche ai proiettili da 120 mm passando, alla fine, alla poppa quadra. Fu inoltre cambiata la carica di lancio.

Si passò, poco dopo queste esperienze col Modello 1926, all'impianto binato OTO Mod. 1931, più leggero e con l'alzo ridotto a 33 gradi. Naturalmente anche quest'ultima scelta fu criticata, nel 1949, dall'allora comandante Bottiglieri in quanto riduceva "... così quasi a zero, le possibilità di questi cannoni da 120 nel tiro contraereo".

Conviene ripetere a questo punto, per fare chiarezza, che, in realtà, una simile possibilità non interessava, alla fine degli anni Venti, la Regia Marina, essendo quell'arma destinata soltanto al tiro antinave e fino a una gittata che era passata dai 19.600 m del Mod. 1926 (ben presto giudicati inutili, in quanto a quella distanza non si potevano osservare i punti di caduta) ai 18.200 m del nuovo cannone. La nuova arma, inoltre, era radicalmente diversa rispetto a quella precedente in quanto la canna non era più ad autoforzamento.

Per riassumere: le prestazioni del 120/50 Mod. 1926 erano, in effetti, insoddisfacenti, tanto da provocare nel 1932, come ricordò a chi scrive l'ammiraglio Luigi Donini, una "rivolta" dei Direttori di Tiro della Divisione Esploratori. Il Mod. 1931, per contro, fu giudicato, a sua volta, migliore, ancorché

“delicato”, dal futuro ammiraglio Bottiglieri. Quel che più conta, però, è che - come vedremo in seguito - il 120/50 Mod. 1926 non fu utilizzato in guerra.

Per la seconda metà degli anni Venti furono inoltre progettati i cannoni da 152/53 e da 203/53 Mod. 1929. Questi ultimi, destinati agli incrociatori pesanti della classe “Zara” e al *Bolzano*, dovevano essere più potenti dei loro predecessori di ugual calibro installati sui due “Trento” ed erano caratterizzati da una maggiore celerità di tiro. Quest’ultimo fattore era assicurato dal caricamento ad elevazione variabile con due elevatori, uno dei quali a cucchiaia oscillante, in luogo di quello solitario del 203/50. Anche in questo caso la velocità iniziale fu ridotta dai 930 metri al secondo iniziali a 900 m/s allo scopo di migliorare la precisione e ridurre il logorio delle canne. Fu disegnato, altresì, un nuovo proietto perforante, poi adottato anche per i “Trento”.

Le critiche espresse nel Commento dell’ammiraglio Bottiglieri (poi riprese, parzialmente, dall’ammiraglio Iachino) fotografano, così, la situazione dei primissimi anni Trenta e traggono origine dalle specifiche, sempre estremamente ambiziose sia in termini di potenza delle armi sia di velocità massima ed autonomia delle navi, emesse, nel 1925, dall’ammiraglio Giuseppe Sirianni, Sottosegretario e, in seguito, Ministro della Marina fino al 1933.

Sempre con riferimento alle soluzioni tipiche del decennio successivo alla Grande Guerra, l’allora comandante Bottiglieri (e nel 1959, proseguendo nella di lui scia, l’ammiraglio Iachino) criticò la soluzione della culla unica anche per le torri binate da 203 mm, sia pur ammettendo che il conseguente guadagno in termini di peso era necessario per permettere ai progettisti di rispettare i termini dettati dal Ministero. Oggi sappiamo però, a differenza di quanto era noto nel 1949 (e al di là del fatto che anche la U.S. Navy, punto di riferimento per la Regia Marina nel corso degli anni Venti e Trenta, aveva fatto, per i propri incrociatori pesanti, la medesima scelta della culla unica), che i britannici consideravano indispensabile una distanza pari a non meno di 14 calibri per evitare interferenze tra due cannoni di una stessa torre che sparassero contemporaneamente. Una soluzione, questa, architettonicamente impossibile per i grossi e i medi calibri e che fu tentata (causando molti altri problemi irrisolti di diverso genere, a partire dal rifornimento delle munizioni) soltanto con le pseudo torri da 120 mm tipo Mk XX montate, nel 1941, su alcuni dei cacciatorpediniere delle classi “L” ed “M” della Royal Navy, ma ben presto abbandonate (5). In realtà la principale obiezione nei confronti della culla unica sollevata dal Comandante Bottiglieri sin da quando era allievo, nel 1917, in Accademia, consisteva nel fatto che: “i due pezzi di ciascuna torre (erano) strettamente vincolati tra loro”, pertanto: “in caso di avaria ad un pezzo è possibile ripararlo senza conseguenze per l’impiego di alcun altro cannone”. Si tratta di una circostanza senz’altro vera, ma che era riferita, in realtà, soltanto ai cacciatorpediniere e non agli incrociatori. L’armamento principale di quest’ultima categoria di naviglio era, infatti, ormai generalizzato pressoché ovunque, dopo la Grande Guerra, in torri, e non in impianti singoli. Ad ogni buon conto, una volta modificati, quei nuovi pezzi non erano, sempre secondo il Commento, poi così malvagi: “Dal lato precisione, i 203/53 risultarono alquanto migliori dei 203/50, ma le dispersioni risultarono sempre eccessivamente grandi”. Prendiamo nota di quest’ultima osservazione e denominiamola **Questione B** rimandandola, come già la A, a di qui a qualche pagina.

Come dicevamo, tra il cannone da 120/45 e quello da 203/53 fu inoltre messo allo studio, nel 1925, il pezzo da 152/53, destinato ad armare i grandi esploratori (poi riclassificati incrociatori leggeri, anche se si trattava di unità prive di protezione) della futura classe “Di Giussano”. Il progetto, definito nel 1927, prevedeva ben 1.000 m/s alla bocca e un impianto binato, a culla unica, caratterizzato da una meccanizzazione assai spinta, così da assicurare una celerità di tiro massima di 6 colpi al minuto (M 12). Alla stampa italiana ed estera, il regime (non la Marina) comunicò - esagerando come già per la velocità massima di quelle navi in condizioni di guerra - la possibilità di tirare un colpo ogni 5 secondi. Come per il 120/50 Mod. 1926, la velocità iniziale del 152/53 fu ridotta, dopo le prime prove, a 900 m/s, migliorando così le dispersioni, altrimenti eccessive. Seguì un nuovo modello progettato dalla

OTO, il 152/53 Mod. 1929, destinato alle successive classi “Cadorna”, “Attendolo” ed “Eugenio di Savoia”. L’allora comandante Bottiglieri scrisse, a questo proposito, che: “A furia di modifiche e aggiustaggi il funzionamento degli impianti allo scoppio della guerra era diventato abbastanza soddisfacente, pur restando molto delicati nei loro organi, ma le dispersioni dei colpi rimasero pressoché invariate”. (C 10) Etichettiamo quest’ultima affermazione come **Questione C**. Vale la pena di aggiungere che nel 1949 il comandante Bottiglieri criticò pesantemente il capitolato steso della Marina che prevedeva, per quel cannone, un premio per ogni metro di velocità in più conseguito da quell’arma. Questa critica fu estesa, dall’ammiraglio Iachino, a tutti i cannoni della Regia Marina, ma l’analisi fatta da Giuliano Colliva sulla base di tutti i contratti in questione stipulati dalla Marina tra le due guerre mondiali e spinta fino a riprodurne, in appendice, il testo, rivela che questa clausola fu inserita soltanto per la prima versione del 152/53. In pratica, si trattò di una manifestazione dell’entusiasmo iniziale del Sottosegretario Sirianni, poi abbandonata già nel 1926.

Nel 1931 fu poi la volta del 152/55 della futura classe “Garibaldi”. Tutti, incluso l’ammiraglio Iachino, definiscono questo cannone come più semplice (date le maggiori dimensioni delle torri) e preciso rispetto al predecessore del medesimo calibro, pur conservando la medesima velocità iniziale. Il Commento del comandante Bottiglieri afferma, per contro, che la dispersione del nuovo cannone restava, comunque, eccessiva, pur essendo migliore rispetto al 152/53. Ne critica, inoltre, la celerità di tiro, definita inferiore rispetto al predecessore di pari calibro. Si tratta di una circostanza tanto più strana in quanto si trattava di cannoni semiautomatici che formavano, oltretutto, l’armamento secondario del *Littorio*. In effetti l’affermazione in parola è in linea rispetto ai dati regolamentari dell’arma (dai 13 ai 15 secondi per cannone rispetto ai 12 - teorici - del 152/53), ma contrasta sia con la memorialistica sia con l’affermazione, sempre fatta nel Commento, circa la maggiore sicurezza di funzionamento del



L’esploratore di preda bellica tedesca *Premuda*. L’armamento principale di questa unità era composto da quattro cannoni da 149/43 rivelatisi troppo pesanti per un’unità sottile. (Collezione Enrico Cernuschi)

152/55 e la conseguente, diminuita possibilità di perdita di colpi (ovvero proietti non sparati) in occasione di avarie al canello. Quanto a quest'ultimo elemento, grazie all'avvenuta applicazione della topa (già sperimentata coi 120 mm dei cacciatorpediniere), il cambio veniva eseguito automaticamente in aggiunta all'uso dell'idropneumatico per la manovra automatica dell'otturatore. Si tratta, quindi, dell'ennesima critica formulata "a prescindere", in quanto basata su un dato tratto dal manuale d'istruzione e che appare, tutto sommato, abbastanza gratuita al pari di quella, scritta a mano a fianco di questo punto, vergata dall'archivista redattore finale de *L'organizzazione*, quando quest'ultimo critica gli incrociatori della classe "Garibaldi" (in realtà avrebbe dovuto scrivere "Abruzzi"), per essere stati armati con due torri trinate da 152 e altrettante binate a differenza dei "Southampton" inglesi, i quali ne avevano 4 trinate dello stesso calibro. Il fatto che quegli incrociatori leggeri italiani dislocassero 9.050 t a fronte delle 11.540 long tons (ovvero 11.725 t metriche) dei "Southampton" tradisce, a sua volta, una cultura meramente libresco (e basata sul *Jane's*, da cui quel commento era stato ripreso) da parte di quel revisore attivo all'inizio degli anni Settanta.

I grossi calibri

Già nel 1930 (e questa è un'altra novità emersa dal Memoriale) avevano avuto inizio gli studi volti a trasformare i cannoni da 305/46 delle vecchie, e superate, navi da battaglia italiane del tipo Dreadnought, in 320/44. Una decisione resa possibile dopo che era stato scoperto che il margine di resistenza elastica di quei cannoni era stato giudicato, inizialmente, in termini troppo pessimistici. (M 34)

Il Commento critica quella decisione affermando che sarebbe stato meglio conservare i vecchi cannoni, devolvendo la spesa fatta per la trasformazione di quelle armi a favore della protezione di quelle stesse corazzate e al potenziamento dell'armamento secondario e antiaerei. L'ammiraglio Iachino riprese questa stessa osservazione, sia pure modificandola in quanto lamentò la mancata realizzazione, a parità di costo, di una terza corazzata da 35.000 da schierare, nel 1940, a fianco del *Littorio* e del *Vittorio Veneto*. Non si capisce, però, dove sarebbe stata costruita quest'ulteriore nave da battaglia, essendo gli scali di Genova e di Trieste (ovvero gli unici sufficientemente lunghi e modernamente attrezzati, quanto a mezzi di sollevamento, per assolvere un simile compito) già impegnati con quelle due navi. L'autore del Commento non considera, inoltre, il fatto che il proietto perforante da 305 era stato progettato per penetrare, con angolo normale, le corazze verticali avversarie in uso al tempo (anno 1909) della loro progettazione (M 45). Lo scopo del 320/44 era, al contrario, quello di colpire le navi da battaglia avversarie a distanze molto maggiori (e con angoli di caduta fino a 30 gradi dalla normale) mediante un proietto dalle caratteristiche perforanti affatto diverse dal punto di vista geometrico, ed enormemente migliori, allo scopo di trapassare uno spessore pari a 65/100 del proprio calibro. Queste erano, infatti, le esigenze imposte dalle moderne, e ben più resistenti, corazze introdotte dopo la Grande Guerra (6). Lo stesso ammiraglio Iachino si dichiarò molto soddisfatto, nel gennaio 1942, quanto alle caratteristiche perforanti delle palle da 320 (7). Il Commento, ad ogni modo, riconosce che: "per quanto riguarda strettamente la trasformazione degli impianti si deve riconoscere che essa riuscì, nonostante le difficoltà grandissime che presentava il problema". Il 320/44: "risultò di potenza e gittata superiore del 30% rispetto al 305/46 tanto da superare la gittata max dei 381/40 sistemati dalle corazzate inglesi". (C 11)

Quest'ultima affermazione è importante e conferma quanto già si sapeva, ovvero che fino alla Battaglia di Punta Stilo non era nota la modifica, completata nel 1937, dell'elevazione dei pezzi delle torri di grosso calibro della nave da battaglia britannica *Warspite* e, in seguito, del *Valiant*, del *Queen Elizabeth* e del *Renown*, navi passate tutte da un massimo di 20 a 30° per le proprie torri da 381 e dotate, come abbiamo visto, di una centrale di tiro elettromeccanica di seconda generazione. Stupisce, però, che l'allora comandante Bottiglieri, il quale aveva comandato il cacciatorpediniere *Ascari* nel corso



Maggio 1938: torri da 320/44 della nave da battaglia ammodernata *Cavour*. L'unità è sorvolata da idrovolanti monomotori a scafo centrale Cant Z 501. Dotato di buona autonomia, quel velivolo rappresentava la spina dorsale della Ricognizione Marittima nel 1940. Era - però - troppo lento e facile vittima della caccia avversaria, tanto da essere ben presto soprannominato dagli equipaggi "Mammaiut", venendo assegnato prevalentemente al pattugliamento costiero antisom. In mancanza d'altro, e sempre con gravi perdite, eseguì - tuttavia - alcune ricognizioni strategiche ancora durante la primavera 1943 lungo le coste algerine, con le conseguenti perdite. Sarebbero stati necessari velivoli come il quadrimotore britannico Sunderland, anch'esso vittima più volte della caccia italiana, ma molto più robusto e in grado di volare per diverse ore. La scelta dei velivoli della Ricognizione Marittima era, però, di competenza della Regia Aeronautica, la quale rifiutò, nel 1937, l'evoluzione naturale del 501, ovvero il trimotore Cant Z 508, e i successivi progetti di idroquadrimotori a scafo centrale proposti dall'ingegner Giovanni Pegna, pioniere dell'aeronautica, noto progettista di successo e già ufficiale del Genio Navale cui fu affidata dalla Marina, nel 1941, la realizzazione della componente aeronavale imbarcata della portaerei *Aquila*. (Collezione Enrico Cernuschi)

di quell'azione, riporti ancora nel 1949 quella vecchia nozione dopo che il *Cesare* e il *Cavour* erano stati inquadri, quel giorno, a oltre 26.000 m, dal tiro britannico da 381.

La motorizzazione delle torri di grosso calibro da 320 passò inol-

tre, in occasione dell'ammodernamento delle dreadnought, da idraulica ad elettrica. Questa soluzione fu molto dibattuta, ancora dopo la guerra, in seguito alle note avarie che afflissero, durante la tempesta successiva alla Seconda battaglia della Sirte, le torri 1 e 2 dell'armamento principale del *Littorio* in seguito a infiltrazioni d'acqua, oltre che a frequenti problemi dello stesso tipo verificatisi sui caccia-torpediniere.

Il Commento passa, in seguito, ai grossi calibri delle "Littorio", caricabili ad angolo fisso con un ritmo di fuoco minimo di 28 secondi e a culle separate, soluzione, quest'ultima, analoga a quella che caratterizzava i 152/55 e i 320 mm. Al pari di questi ultimi pezzi, infine, anche i nuovi 381 erano ritubabili a freddo. Il Commento parla, per la verità, di impianti binati e trinati da 381, ma si tratta, in tutta evidenza, di un lapsus (il documento è pieno di cancellature e correzioni a penna), in quanto non esistevano torri binate da 381/50. Gli impianti di quest'ultimo calibro sono, comunque, definiti: "riusciti", mentre si lamenta la realizzazione del cannone, il quale "lascia a desiderare per precisione



Cannoni da 381/50 in costruzione presso l'Ansaldo. (Collezione Enrico Cernuschi)

di tiro, specialmente se si confrontano le sue dispersioni con quelle dei pezzi di egual calibro delle navi della Marina germanica” (C 13). Per l’occasione viene anzi ripreso l’argomento, ricordato in precedenza e risultato non corretto, dei presunti premi conferiti per ogni metro di velocità iniziale in più.

Ora. È un fatto che nella primavera 1941 il comandante Bottiglieri assistette a un’esercitazione della nave da battaglia *Tirpitz* e che in quella stessa occasione l’addetto navale italiano a Berlino, l’allora comandante Corso Pecori Giraldi, parlò a Bottiglieri delle proprie esperienze, nel primo dopoguerra, come Direttore del Tiro dell’esploratore *Premuda*, un’unità armata con i cannoni da 149/43 ricordati in precedenza. L’ammiraglio Marco Santarini ha pubblicato, in un proprio prezioso studio apparso negli Stati Uniti (8), il confronto tra le curve ricavate dalle tavole di tiro di diversi pezzi di grosso calibro, tra i quali il 380 tedesco della classe “Bismarck” e i 381 delle “Littorio” e delle “Queen Elizabeth”. Da quel grafico (vedi tavola a fianco) non emergono, a quelle distanze, particolari differenze tra il cannone italiano e quello tedesco. Casomai risultano più raccolte le dispersioni del pezzo della Regia Marina in occasione della gittata, sui 200 ettometri, di quell’esercitazione. Si può obiettare, naturalmente, in merito al fatto che un conto sono le tavole di tiro e un altro i risultati reali. Forse gli osservatori furono impressionati dall’efficienza mostrata dal personale germanico (un fattore, questo,

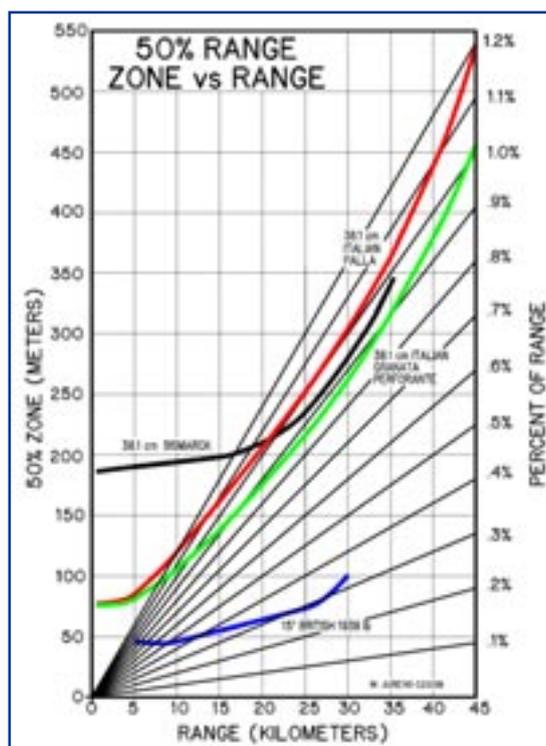


Tavola sulle dispersioni redatta in base alle tavole di tiro. Da Marco Santarini “The Strange Case of the 381/50 Ansaldo-OTO mod. 1934 gun”, *Warship International*, Number 4, December 2020.

sempre decisivo, come riportano le osservazioni fatte, dopo le esercitazioni, da tutte le relazioni italiane fino ad arrivare, nel maggio 1940, in seguito a un intenso ciclo di sempre più frequenti manovre a fuoco, a formulare un giudizio soddisfacente per i cannoni da 320) (9). Chiamiamo, ad ogni modo, questo specifico punto **Questione C**.

Gli ultimi cannoni

Proseguendo l'analisi cronologica del Commento, va ricordato che nel 1936 fu adottato, a titolo di standardizzazione, un nuovo impianto binato per il 120/50, detto "unificato", combinando le soluzioni approntate nel tempo dall'Ansaldo e dalla OTO intervenendo, in primo luogo, sul freno recuperatore. Fu anche realizzato un impianto singolo dello stesso calibro completato nel 1939. I nuovi complessi binati, tra loro intercambiabili, furono - per il seguito - imbarcati su tutti i cacciatorpediniere italiani a partire dai "Navigatori", ammodernati nel 1938-40, soppiantando così il Modello 1926.

Quando, nel 1941, l'ormai completato ammodernamento dell'acciaieria di Pozzuoli permise di disporre, di lì all'anno successivo, di maggiori quantità di acciaio ad elevata resistenza per gli scafi di produzione nazionale rispetto alle 20.000 t, al massimo, prebelliche ricavate dai forni elettrici, fu ripreso il progetto, risalente al 1934, per nuovi, più grossi cacciatorpediniere da 2.100 t, i cosiddetti "Super Maestrale". Quelle unità avrebbero dovuto essere armate, in base alle specifiche del 1934, con tre impianti binati da 120, oltre ad essere caratterizzate, grazie alle loro maggiori dimensioni, da un'autonomia finalmente adeguata. Quel disegno fu ben però rinnovato totalmente, nel 1941, a partire dalle linee d'acqua (basate, a questo punto, sulla rivoluzionaria carena tipo Pugliese definita nel 1935 e poi ripresa, ulteriormente modificata, dopo la guerra, dagli "Impetuoso" e dagli "Impavido") adottando, per l'armamento principale di superficie, 4 cannoni singoli da 135/45.

Il cannone da 120/50, infatti, nonostante fosse ancora in corso, all'epoca dell'armistizio dell'8 settembre 1943, un ulteriore ciclo di modifiche al progetto, era stato giudicato sin dal 1939 superato e non adatto. Sull'eccellente qualità e manifattura dei cannoni, dei proiettili e delle cariche della Regia Marina del periodo preso in considerazione in questo studio, oltre che in merito ai materiali utilizzati (dei quali non ci fu mai carenza), il Memoriale è formale, al pari dei giudizi, più che positivi, formulati in questo senso dalle Marine anglosassoni dopo l'armistizio. Tra tutti il solo cannone da 120/50 viene definito, per contro e in base alle valutazioni conclusive redatte nel 1939, "balisticamente sbagliato". Anche il Commento non critica la costruzione delle armi italiane, ma quelli che furono, fino alla fine degli anni Venti, i limiti di spazio e di peso imposti ai progettisti dal Ministero. Vincoli dettati, a loro volta, dalla necessità di contenere, sia per motivi economici sia in omaggio ai trattati internazionali, il dislocamento come avvenne, in effetti, per i primi sei incrociatori del tipo "Condottieri", per i "Navigatori", per i cacciatorpe-



Inizio anni Trenta. Torri da 203/50 dell'incrociatore pesante *Trento*. (Collezione Enrico Cernuschi)



Cannoni da 203/53 dell'incrociatore pesante *Zara*. (Collezione Enrico Cernuschi)

diniere della classe "Freccia" e per il prototipo di cacciasommergibili *Albatros*.

Il cannone da 120 mm era stato concepito, nel primo dopoguerra, per impegnare l'avversario a distanze non superiori ai 10.000 m. Fu solo in seguito all'entusiasmo generato dalle possibilità che le nuove centrali di tiro sembravano, inaspettatamente, dischiudere (la cosiddetta "centralite", periodo stigmatiz-

zato nel 1932 dall'allora comandante Fioravanzo), che si pensò, ottimisticamente, di utilizzare i caccia-torpediniere anche per il tiro a grande distanza, compensando i limiti della loro piattaforma con i pregi delle nuove centrali fino ad imbarcare, nel 1939, su alcuni dei caccia più moderni, anche una seconda Stazione per la Direzione del Tiro (SDT), dotata anch'essa di Apparato di Punteria Generale (APG), giremetro e telemetro. Lo scopo era quello di creare, col complesso poppiere, un secondo gruppo di fuoco. Un'idea rivelatasi, però, troppo ottimistica, tanto che la SDT in parola fu sbarcata, a partire dalla seconda metà del 1942, man mano che le siluranti in questione andavano ai lavori. Un caso, pertanto, di eccessive aspettative che si pensò di realizzare combinando un cannone progettato per distanze minori con una direzione del tiro in grado di operare ai limiti della gittata del 120/50.

In effetti, già nel 1930 si era pensato a un cannone in grado di competere con i 138/50 dei più recenti, grossi *contre-torpilleur* francesi e con il 140/56 Skoda dell'esploratore jugoslavo *Dubrovnik*, appena impostato in Gran Bretagna.

In vista di quest'obiettivo ci si orientò, dopo lunghe analisi, sul pezzo da 135/45 Mod. 1938. E a questo punto, per la prima volta in

questa storia ricca di giudizi di carattere soltanto morale sulle dispersioni (invariabilmente considerate cattive o pessime), ma priva di cifre, ecco apparire un dato: "Precisione: striscia del 50% non superiore all'1% della gittata" (M 27). A sua volta l'allora comandante Bottiglieri non fece mistero di essere stato contrario al 135 mm,

Panama, 1939. Torre da 152/53 dell'incrociatore leggero *Eugenio di Savoia*. Le torri armate con questo cannone, e anche l'arma, furono oggetto di numerose modifiche nel corso degli anni Trenta. (Collezione Enrico Cernuschi)



1937. L'incrociatore *Duca degli Abruzzi* alle prove di velocità e di tiro. I suoi cannoni semiautomatici da 152/55 furono considerati un progresso rispetto ai 152/53 anche a causa del maggior spazio disponibile nelle torri. (Collezione Enrico Cernuschi)



essendo un deciso sostenitore dell'utilità di un pezzo sia anti-nave sia antiaereo come tentarono, senza successo, di realizzare, prima della guerra, tanto i francesi con il 130/45 quanto i britannici col 133/50. Il Commento afferma, così, che i tecnici finirono col progettare un cannone da 135 con appena 815 metri al secondo di velocità alla bocca e una conseguente gittata massima molto inferiore rispetto a quella dei medi calibri degli incrociatori e dei super C.T. delle altre Marine. In compenso quegli stessi organi tecnici, sempre stigmatizzati dal comandante Bottiglieri, ottennero realmente un'elevata precisione dell'arma, "... ma ciò deve essere giudicato come un risultato del tutto normale ... e non costituisce affatto un esempio di progresso nel campo delle artiglierie" (C 14), aspro giudizio sui segue, una volta di più, la solita storia, priva di fondamento, relativa ai proiettili dei vecchi 149 tedeschi. Un giudizio, pertanto, non proprio sereno in quanto, pur avendo ammesso, in precedenza, che nessun cannone può rispondere a tutti i 20 requisiti che lo stesso autore del Commento aveva definito tanto ideali quanto impossibili nel loro complesso, esigeva - non di meno - la presenza, a un tempo, sia della potenza e della gittata assicurate dall'alta velocità iniziale sia la precisione propria della minore velocità alla bocca, oltre alla facoltà di un utilizzo tanto antiaerei quanto antinave. Una quadratura del cerchio impossibile per la tecnologia europea degli anni Trenta e che solo la U.S. Navy realizzò, dal 1934 in poi, col proprio non convenzionale (e inizialmente molto criticato per via delle soluzioni balistiche adottate) pezzo da 127/38.

Eppure La Regia Marina aveva cercato di soddisfare, nel 1937-39, proprio le stesse esigenze sollevate dal comandante Bottiglieri definendo un cannone a doppio scopo da 120/42 progettato (originariamente come 120/40) dall'Ansaldo e previsto sia per una nuova serie di 8 cacciatorpediniere della classe "Soldati" ottimizzati per

Un complesso binato da 120/50 di un esploratore leggero della classe "Navigatori". Quell'impianto fu molto criticato e venne sostituito, tra il 1938 e il 1940, dai modelli 1931 unificati, sia pur mantenendo lo scudo originario. (Collezione Enrico Cernuschi)



Un complesso binato da 120/50 di un esploratore leggero della classe "Navigatori". Quell'impianto fu molto criticato e venne sostituito, tra il 1938 e il 1940, dai modelli 1931 unificati, sia pur mantenendo lo scudo originario. (Collezione Enrico Cernuschi)



Estate 1940. Il cacciatorpediniere *Alfieri* pronto al tiro. La piattaforma delle unità sottili era, per forza di cose, meno stabile rispetto a quella degli incrociatori e delle navi da battaglia. L'idea di poter eseguire, nonostante tutto, tiri a lunga distanza grazie alle moderne centrali di tiro di seconda generazione introdotte anche sulle siluranti dall'inizio degli anni Trenta in poi si rivelò, per il 1942, inattuabile. Ciò portò, in sede storica, a criticare le dispersioni dei cannoni da 120/50 i quali, però, non erano stati concepiti per un simile utilizzo, ma per impegnare il nemico a distanze decisamente inferiori. Le cose non andarono diversamente, di giorno, per i cannoni da 120 dei cacciatorpediniere britannici. (Collezione Enrico Cernuschi)

il tiro antiaerei, messi in programma nel 1939 e da impostare l'anno successivo ma, in realtà, mai realizzati. Lo stesso cannone era stato inoltre studiato (altra novità rivelata dal Memoriale) sin dalla fine del 1936 in vista di un futuro potenziamento dell'armamento antiaerei delle unità maggiori e delle basi sostituendo, in quell'occasione, gli appena introdotti impianti da 90/50 Mod. 1938 e i cannoni da 90/53 di base a terra. Causa la guerra, il 120/42 non fu mai completato, ma il Commento liquida ugualmente, e senza rimpianti, quell'arma, affermando che: "date le sue caratteristiche non troppo brillanti, è da auspicare che possa essere sostituito con un'arma di maggiore potenzialità". E con questa frase finale, il Commento condanna così, senza appello, il 100% dei cannoni navali italiani.

Limitatamente al calibro 120, inoltre, il comandante Bottiglieri critica le scelte fatte dai tecnici in merito alla spoletta extra sensibile del relativo proietto destinata a provocare lo scoppio contro strutture leggere o leggerissime. Egli dichiara, infatti, che in quel modo gli effetti della granata non sarebbero stati sostanziali. Anzi stigmatizza, a questo proposito e a riprova di quanto scrive: "... i risultati ... ottenuti durante la Guerra di Spagna da un nostro C.T, che sparò pressoché tutto il munizionamento di bordo contro un piroscavo senza riuscire a mandarlo a fondo". (C 22) Data la dotazione di 200 colpi per cannone, si tratta di un'affermazione molto grave. Essa fa, però, il paio con quella sui 149 ex tedeschi, sul 100/47 ex austro-ungarico e sulle pretese, eccessive tolleranze concesse dagli organi tecnici della Regia Marina in merito ai proietti e alle cariche.

I fatti sono, nella realtà, i seguenti. La notte tra il 14 e il 15 agosto 1937 il cacciatorpediniere *Freccia* avvistò e attaccò, nel Canale di Sicilia, la recente motocisterna panamense *George W. Mc Knight*, di 12.442 tonnellate di stazza lorda, diretta, con un carico di nafta francese, alla volta della Spagna repubblicana. Colpita da un siluro, la cisterna fu presa di mira dai cannoni di quel caccia. In tutto furono sparati 29 proietti perforanti e 24 granate, ovvero 2 minuti di fuoco, provocando un incendio a bordo. Il mercantile, colpito più volte, fu abbandonato dall'equipaggio (il quale non lamentò caduti) per poi andare alla deriva mentre il *Freccia*, data la natura clandestina di quella missione, si allontanava nell'oscurità. La cisterna fu portata, alla fine, all'incaglio, in Tunisia, da un rimorchiatore, evitando in tal modo l'affondamento (10). Una vicenda, pertanto, abbastanza diversa rispetto a quanto narrato nel 1949. Sia perché sopravvalutata (quanto a colpi sparati) di oltre il 90% la realtà sia perché non è dissimile rispetto alle vicende di numerose altre cisterne, di per sé dimostratesi sempre navi molto coriacee. Quanto agli effetti dei proietti da 120



"Golfo di Napoli Novembre 1936. Incrociatore *Trento*. Torre da 203 mm Caricamento proietti e cariche". Acquarello di Giorgio Tabet da *L'Illustrazione Italiana*, dicembre 1936.

italiani, i danni riportati dall'incrociatore *Liverpool*, colpito dal cacciatorpediniere *Espero* il 28 giugno 1940; quelli causati dal cacciatorpediniere *Artigliere* all'incrociatore *Ajax* la notte sul 12 ottobre 1940 (quattro colpi a segno, uno dei quali perforò l' "armoured belt", ovvero la cintura corazzata di sinistra sei piedi al di sopra della linea di galleggiamento, provocando nei locali adiacenti un incendio domato tre ore e mezza dopo, ovvero "put out in three and a half hours") e, ancora, l'immobilizzazione, nove giorni dopo, del cacciatorpediniere *Kimberley*, per

tacere delle prove eseguite, nel gennaio 1941, contro lo scafo del vecchio esploratore *Quarto* adibito a nave bersaglio, confermano tutte il regolare funzionamento delle spolette.

Il movente

In realtà, come sarebbe sempre bene fare in storiografia, è necessario identificare lo scopo per il quale fu redatto il Commento. Si trattò, in effetti, di un tentativo, avallato dallo stesso capo di Stato Maggiore dell'epoca, l'ammiraglio Emilio Ferreri, volto a scongiurare la costosa ripresa degli studi, sollecitata dal governo, in vista dell'adozione dell'autarchico 120/42 allo scopo di armare, con quel cannone, l'incrociatore *Attendolo*, da poco recuperato e da ricostruire come nave antiaerei confidando (con un po' di ottimismo) nella possibilità di poter sostituire con quell'unità, nell'ambito dei limiti numerici imposti dal Trattato di pace, il vecchio e usurato incrociatore *Cadorna*. La soluzione ideale per la Marina Militare era, infatti, quella di armare l'*Attendolo* con cinque o sei impianti binati statunitensi da 127/38, essendo giunte ormai a buon punto le trattative in vista dell'istituzione della NATO.

In seguito il Commento fu ripreso, a quasi 10 anni di distanza e per altri scopi, dall'ammiraglio Iachino evitando, per contro, di utilizzare il Memoriale che pure precedeva l'altro documento ed era spillato assieme. I pochi brani scelti tratti dal Commento e in-



Estate 1940. A bordo del cacciatorpediniere *Carducci*. I proiettili da 120 mm subirono numerose modifiche, ancora in corso all'epoca dell'armistizio dell'8 settembre 1943. (Collezione Enrico Cernuschi)

seriti ne *Il Tramonto* non furono, peraltro, mai rivendicati dall'ammiraglio Bottiglieri, diventato nel 1956 comandante della Difesa aerea territoriale della Marina.

Tornando al 135/45: "... la striscia del 50% era di circa lo 0,43% della gettata (a 15.400 metri) e nell'ordine di un quarto di quella di quella del 120/50". Quest'ultimo cannone che si attestava, pertanto, su un valore percentuale dell'1,72%". (M 28) Furono realizzati, oltre alle torri trinate dei "Duilio" ammodernati e a quelle binate dei "Capitani Romani", anche affusti singoli a piedistallo da 135/45 progettati per i due rifornitori oceanici veloci messi in programma (ma mai realizzati) nel 1939 e per i precedentemente ricordati cacciatorpediniere della classe "Comandanti", parimenti non completati, i quali avrebbero dovuto imbarcare (Prima serie, formata da 8 unità) quattro di quei cannoni e cinque sulle altre 16 siluranti della Seconda e Terza serie. Quello stesso affusto, inoltre, avrebbe dovuto essere utilizzato per rimpiazzare quelli utilizzati in precedenza per i cannoni singoli da 120/50, data la cattiva prova di quell'impianto progettato prima della guerra e imbarcato, nel 1939, a titolo sperimentale, sul caccia *Carabiniere* e, in seguito e in mancanza d'altro, su alcune similari unità sottili nel 1941-1942.

Dato il requisito dell'1% di cui sopra, indicato come valore da non superare per i cannoni navali italiani, è però naturale chiedersi, a questo punto, quali fossero gli analoghi limiti in vigore presso la Royal Navy, avversaria della Regia Marina durante il Secondo conflitto mondiale.



Bardia, Agosto 1940. Soldati italiani accanto a un proietto inesplosivo inglese da 203 mm tirato dall'incrociatore *Kent*.

NOTE

- (1) Si vedano, a questo proposito, i commenti, piuttosto pepati, formulati dopo Punta Stilo dall'ammiraglio Andrew Browne Cunningham e rinvenuti in TNA, ADM 267/111, critiche cui seguì un lungo e duro periodo d'addestramento al tiro per tutte le siluranti della Mediterranean Fleet.
- (2) Il limite di velocità massima per l'impiego delle armi sui grossi *contre-torpilleur* francesi era di 28 nodi. Enrico Cernuschi e David Zambon, *Les grandes batailles navales et aéronavales de la guerre en Méditerranée*, Caractère, Aix-en-Provence, 2022, p. 14
- (3) Vittorio Re, "Le armi dei cacciatorpediniere", *Rivista Marittima*, luglio-agosto 1963, p.148.
- (4) Il Memoriale conferma anche la grande attenzione che la Regia Marina dedicò, a partire dal 1933, nonostante una certa vulgata, al combattimento notturno. Si trattò di provvedimenti concreti, dall'adozione dell'obice illuminante da 120/15 all'impiego, a partire dal 1937, dopo quattro anni di studi ed esperienze, della codetta luminosa per i proietti da mitragliera e per quelli da 40, 100, 120, 152 e 203 mm allo scopo di dirigere il tiro nell'oscurità. L'esigenza di impegnare combattimento, di notte, a distanze sempre maggiori rispetto ai 6.400 m (in pratica la metà) dell'obice illuminante portò, nell'estate 1939, a ordinare un nuovo modello (non realizzato) lungo 17 calibri e a fabbricare un proietto illuminante da 152 mm con gittata 14.000 m. Purtroppo la relativa documentazione è stata distrutta, all'inizio degli anni Settanta, in sede di riordino dell'Archivio dell'USMM e soltanto alcuni frammenti, oggi integrati dal Memoriale, furono salvati dall'avvocato Gino Chesi, fondatore dell'Associazione Navimodellisti Bolognesi, e sono custoditi nella Documentazione 2370 del catalogo di questo sodalizio.
- (5) John Campbell, *Naval Weapons of World War Two*, Conway, Londra, 1985, p. 9 e p. 46.
- (6) *Warship International*, No 2, 1979, p. 183-185.
- (7) *Norme per l'impiego ...*, articolo 9, p. 3.
- (8) Marco Santarini, "The Strange Case of the 381/50 Ansaldo-OTO mod. 1934 gun", *Warship International*, Number 4, December 2020, pp.303-327.
- (9) Archivio USMM, Fondo Segreteria Generale, busta 8, fascicolo 58; Fondo Ispettorato Artiglierie e Munizionamento, busta 35, fascicolo 544, Verbale della riunione presso MARISTAT del 13 maggio 1940.
- (10) Franco Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la Guerra Civile spagnola 1936-1939*, USMM, Roma, 1992, p. 298.

Capitolo IV

La pietra di paragone

L'altro lato della collina

Sulla solida base di due pubblicazioni dell'Ammiragliato indicate in bibliografia, i *Progress in Naval Gunnery* relativi al 1942 e al 1943, apprendiamo, tanto per cominciare, che la filosofia del tiro dell'allora comandante Bottiglieri e degli organi tecnici della Regia Marina era, sin da prima della Grande Guerra e fin dopo il 1945, la medesima fatta propria dalla Royal Navy. Il Commento afferma, infatti, che la prima delle caratteristiche dell'arma ideale era: “a) Altissima velocità del proietto durante il tragitto (e quindi traiettorie molto tese) e bassa dispersione dei colpi (strisce del 50% molto piccole), per mantenere alta la probabilità di colpire un bersaglio che si sposti rapidamente. b) Gittata massima molto grande possibilmente superiore a quella del cannone di equal calibro sistemato sulle navi delle altre marine”. (C4) Insomma: il massimo di tutto.

La Royal Navy ricordava, a sua volta: “The long ranges at which surface actions may now be fought” (“Le grandi distanze a cui le azioni di superficie possono essere oggi combattute”), aggiungendo che “All experience confirms the peace practice figures for the low expectation of hitting targets at fine inclinations or zigzagging at long range (e.g. 7th Cruiser Squadron v. Italian Destroyers, July, 1940). Although the enemy's range accuracy in long range day action has on occasion been better than ours, he has found similar difficulty in hitting”. Tradotto: Tutte le esperienze in guerra hanno confermato le scarse attese del tempo di pace circa centri messi a segno a lunga distanza contro un avversario che si presenti con forti rilevamenti o che zigzaghi (per esempio il 7th Cruiser Squadron della Royal Navy a Punta Stilo contro i cacciatorpediniere italiani). Sebbene la precisione a lunga distanza, di giorno, del nemico sia stata talvolta migliore della nostra, lui pure ha avuto difficoltà a colpirci. Meritano altresì menzione le seguenti frasi: “The post-Jutland *Spotting Rules 1916* state that the verge spread of 12in salvos at 12000 yds was 400yds (ovvero, a 10.973 metri, la dispersione ideale del cannone da 305 mm era indicata, dalla Royal Navy, in 400 yard. Una cifra molto maggiore, come si vedrà tra poco, rispetto alle tavole di tiro e alle esercitazioni italiane) ... The optimum ‘spread’ for the first salvos, i.e. the ones intended to find the range in the first place, will tend to be larger than the optimum size for subsequent salvos ... In any case, it's certainly not true that reducing pattern size increases the number of hits ... small increases in pattern size would usually increase hitting percentages rather than decreasing them”. Si tratta, come si vede, di concetti diametralmente opposti rispetto a una certa vulgata relativa alle dispersioni. Parimenti infondata è la leggenda in base alla quale la dottrina italiana (e tedesca) avrebbe cercato di conseguire non meglio precisate “distanze maggiori” di combattimento a scapito della precisione nell'illusione di colpire senza essere colpiti. Questo aspetto è stato infatti, chiarito, per la parte italiana, da anni



31 agosto 1936. Esercitazioni di tiro della corazzata *Duilio* prima del suo ammodernamento. A quell'epoca fu introdotta, sotto la direzione dell'ammiraglio Campioni, la nuova dottrina del tiro a scalare, praticamente identica a quella britannica. (Collezione Enrico Cernuschi)

sulla base della precedentemente ricordata conferenza pronunciata nel 1933 dall'allora Capitano di Vascello Carlo Bergamini presso la Scuola di Tiro e di Lancio. Quel documento indica in modo esplicito la volontà di conseguire alte capacità di perforazione all'impatto e più lunghe "zone battute", ma non gittate più elevate. Si trattava, pertanto, di conseguire una più ampia zona battuta in grado di aumentare la probabilità di colpire nell'ordine, stimato, del 10-20 % (1).

La velocità iniziale, oltretutto, era giudicata indispensabile anche in Gran Bretagna per poter affrontare le nuove corazze introdotte dopo la Grande Guerra, tanto da passare dai 749 m/s dei vecchi 381 agli 804 m/s delle *supercharges* di cui furono dotate, dal 1940 in poi, le unità armate con quegli stessi cannoni. Eppure, nonostante la velocità alla bocca fosse inferiore a quella dei 381/50 (870 m/s) e dei 320/44 (830 m/s) italiani, i britannici si lamentarono sempre pesantemente in merito alla dispersione (*spread*) dei propri cannoni.

Le tavole di tiro inglesi riportate nei *Gunnery*, infatti, davano - sparando con un singolo canone e a nave ferma - una certa curva, ma la dura realtà era che sia per il vecchio 381/42 sia per il moderno 356/45 delle "King George V", la dispersione durante le esercitazioni era, ancora alla fine del 1943: "about 50 per cent greater than would be expected from the standard accuracy implied by range tables" (2). In precedenza (1942) "Unduly large spreads have been reported in several cases, especially with modern types of gun and shell". Si trattava, ammettevano i britannici, dell'inevitabile conseguenza della natura stessa dei cannoni di ultima generazione, data la loro traiettoria molto più tesa e le maggiori distanze di combattimento. Questi fatti rendevano quei pezzi molto più sensibili agli errori ("given angular laying error"). La grave natura posta dal problema delle dispersioni era anzi tale che non poteva essere "over-emphasised" sottolineando il fatto che "il miglioramento delle dispersioni era una questione della massima priorità per tutte le navi, dalle corazzate ai cacciatorpediniere". La situazione, inoltre - come vedremo tra poco - peggiorava enormemente in occasione delle fiancate.



9 luglio 1938 Esercitazioni di tiro, alla distanza di 20.000 m, da parte dei cannoni da 203 mm della I Divisione contro la nave bersaglio radiocomandata *San Marco* guidata dalla torpediniera *Audace*. (Collezione Enrico Cernuschi)

Come è stato ricordato in precedenza, sarebbe necessario avere dati omogenei i quali specificano, per ogni Marina, la distanza di tiro, il tipo di carica e di proietto, il numero dei colpi sparati e quanti per volta. Purtroppo né la letteratura, né gli archivi forniscono questo panorama informativo. È pertanto inevitabile (se vogliamo fare un confronto che non sia quello dell'inaffidabile vulgata ricordata in apertura e basata su poco scientifici "si dice" ricopiati l'uno sull'altro) ricorrere a un confronto il più possibile omogeneo.

Quello che segue è quanto emerge dalle esercitazioni della Regia Marina e della Royal Navy condotte tra il 1937 e il 1942. Certo, non sappiamo quante serie finite di n. colpi venissero sparate, nella pratica corrente, per stilare quella che gli esperti dell'epoca ritenevano essere una valida Tavola di tiro riferita, nominalmente, a "infinite serie di n. colpi". In pratica: quante serie di quanti colpi era abituale tirare da parte della Marina italiana e di quella britannica per redigere una certa tavola.

Se non conosciamo i termini numerici della questione sappiamo - tuttavia - che quei risultati erano considerati validi dalle Marine in questione. Che poi, alla base delle scelte fatte per i rispettivi totali, esistessero ragioni di carattere economico oppure organizzativo o dottrinario, poco importa. I contendenti, infatti, si presentarono alla guerra con la preparazione che ritenevano giusta e con i mezzi che avevano a loro disposizione. Una questione di politica navale, dunque, e, più in generale, di Sistema-Paese. Ed è solo su questo parametro che possono essere formulati i confronti e le conclusioni del caso.

Posto, infatti, che l'arma perfetta non esiste (al pari, beninteso, della dottrina perfetta e dell'addestramento perfetto), i dati delle esercitazioni ci consentono, non di meno, di avere un'idea di quello che la Royal Navy e la Regia Marina consideravano essere lo stato della propria rispettiva arte prima e durante la guerra (quantomeno fino al termine del 1943) sulla base alle rispettive, concrete possibilità.

Volendo semplificare al massimo, così come la Royal Navy entrò in guerra con 15 navi da battaglia

e 7 portaerei (più altre 7 corazzate e 7 portaerei in costruzione) grazie a un Prodotto Interno Lordo dell'Impero britannico valutato in 531,3 miliardi di \$ Internazionali USA 1990, l'Italia (con l'Albania, le colonie e i possedimenti inclusi) disponeva, nel giugno 1940, di 2 navi di linea in servizio e altre 4 in corso di addestramento o di allestimento, più 2 in costruzione. Tutto ciò in virtù di un PIL di 53,1 \$ Internazionali USA 1990 (3). Per contro la Royal Air Force inglese passò da una forza, in termini di aerei da combattimento, di 3.000 velivoli disponibili nel 1940 ai 6.000 del 1943 laddove la Regia Aeronautica rimase, fino all'armistizio, su una media di 1.200 apparecchi. Quanto all'Esercito, la superiorità britannica e imperiale in termini numerici e di materiali fu sempre netta, rispetto agli italiani, sin dal primo giorno del conflitto.

Tanto permettevano le esigenze e le condizioni finanziarie e tecnologiche delle due nazioni in seguito alla politica sociale decisa, nei decenni, dai rispettivi governi. Potevano esserci, qua e là, punte di eccellenza, ma il quadro generale era, non di meno, chiaro.

Lo stesso discorso vale, naturalmente, anche per le artiglierie navali. Né è un caso che la premessa del Commento sia tutta dominata dalle disponibilità dei bilanci della Marina italiana, i quali fissavano sia i limiti, in termini di dimensioni e di numero, delle navi sia quelli entro cui poteva avvenire, nel corso degli anni, la messa a punto delle artiglierie e dei vari sistemi d'arma col correlato addestramento.

Le esercitazioni, e i risultati misurati in quelle occasioni fotografano, così, il rispettivo stato dell'arte e permettono un confronto, sia pure con tutti i limiti del caso, tra la Royal Navy e la Regia Marina. Quest'ultima si presentò alla prova incrementando l'addestramento, tra il 1939 e l'anno successivo, approfittando del periodo di neutralità per poi giudicare nel maggio 1940 (come ricordato in precedenza) soddisfacente la propria preparazione nel campo delle artiglierie navali, essendo migliorata la celerità di tiro dei 320/44 ed aumentata la percentuale dei colpi sul bersaglio. Fu anche confermato il giudizio di "Regolari" riferito alle dispersioni dei cannoni da 203/53 e 152/43 formulato nel luglio 1939. Inoltre, per i 120/50 si decise, date le "brillanti" serie conseguite dai cacciatorpediniere *Gioberti*, *Bersagliere* e *Maestrale*, di adottare come regolamentare il tiro celere, ovvero l'utilizzo per il quale era stato concepito, sin dal 1919 a distanze inferiori ai 10.000 metri, quel cannone destinato alle unità sottili (4).

Va peraltro ricordato che la statistica è la scienza dei grandi numeri. Di conseguenza non ha alcun senso esaminare la dispersione di poche serie di tiro composte, ciascuna, da pochi colpi, ma ha rilevanza solo la conoscenza del valore assunto dall'Indice di dispersione in corrispondenza della distanza di tiro d'interesse. Questo indice è riferito a sua volta, come ricordato in precedenza, a una popolazione infinita di colpi. Tale valore è riportato nelle Tavole di Tiro dalla "Tabella di efficacia". Un tempo si usava come Indice di dispersione la striscia al 50 %, mentre oggi si usa la Deviazione Standard. Entrambi questi indici sono però riferiti a una serie di infiniti colpi. La Striscia al 50 % e la Deviazione Standard possono essere considerate, pertanto, due unità di misura impiegabili in alternativa tra loro allo scopo di esprimere la dispersione (a sua volta attorno al valore medio) di una certa grandezza oggetto d'interesse.

Gli specialisti della Regia Marina prendevano in esame la dispersione di qualche serie di tiro di colpi (spesso 8), per motivi di economia. Non sono noti i colpi tirati, a questo stesso scopo, durante le prove e le esercitazioni della Royal Navy. Ad ogni modo, anche il valore dell'Apertura media fornito, all'epoca, dalle Tavole di Tiro era riferito a infinite serie di "n" colpi, dove "n" era - sì - un numero finito ed eventualmente piccolo (compreso tra 3 e 20 proiettili), ma era comunque considerato un numero infinito di serie composte da quel numero di colpi.

Date queste premesse, è ora possibile mettere a confronto le dispersioni registrate in occasione degli anni addestrativi dalle Marine britannica e italiana sulla base dei dati noti, ovvero quelli apprezzati e reali di quel tempo. Si trattava del risultato finale di esperienze costose le quali richiedevano

Aggiustando il tiro

continue modifiche, parimenti onerose, nel tentativo, portato avanti ancora dopo il 1945, di migliorare i risultati conseguiti (5).

N.B. Tutti i dati sono espressi in metri; tutte le esercitazioni italiane sono avvenute in mare con nave in moto, mentre quelle britanniche sono state effettuate con nave ferma (*stationary*) e sparando con un solo cannone (*single-barrel*) ove non diversamente specificato. Vale la pena di notare, a questo proposito, che il tiro di tutti e due i pezzi delle torri binate da 381 delle navi da battaglia britanniche causava, a sua volta, un aumento di 1/3 della dispersione (6).

Armi italiane

Cannone	Distanza	Dispersione	% rispetto alla distanza	Note
381/50	22.500	416	1,84%	Esercitazioni 39-40
381/50	21.000	290	1,38%	Esercitazioni 39-40
381/50	20.000	422	2,11%	Esercitazioni 40-41
381/50	18.800	309	1,64%	Esercitazioni 40-41
381/50	17.400	360	2,06%	Esercitazioni 39-40
381/50	17.000	185	1,08	Esercitazioni 39-40
320/44	23.600	620	2,62%	Esercitazioni 39-40
320/44	18.000	276	1,53%	Esercitazioni 40-41
320/44	17.100	347	2,02%	Esercitazioni 39-40
320/44	16.400	400	2,43%	Esercitazioni 39-40
320/44	15.100	145	0,96%	Esercitazioni 40-41
203/53	20.500	263	1,28%	Esercitazioni 1938
203/52	18.200	197	1,08%	Esercitazioni 1939
203/53	16.000	239	1,49%	Esercitazioni 1938
203/50	18.900	214	1,13%	Esercitazioni 1939
203/50	16.100	279	1,73%	Esercitazioni 1938
203/50	14.000	311	2,22%	Esercitazioni 1940
152/55	17.600	303	1,71%	Esercitazioni 1940
152/55	16.500	228	1,38%	Esercitazioni 1938
152/55	15.800	278	1,75%	Esercitazioni 1939
152/53	16.800	168	1,00%	Esercitazioni 1939
152/53	16.200	149	0,91%	Esercitazioni 1940
152/53	15.500	178	1,14%	Esercitazioni 1938
135/45	15.400	66	0,43%	Memoriale
120/50	15.400	264	1,72%	Memoriale

Armi britanniche

Cannone	Distanza	Dispersione	Note	% rispetto alla distanza
406/45	15.544	96	(0,61%) nave ferma, singolo cannone 169	fiancata (1,08%)
381/42	27.432	189	(0,66%) nave ferma, singolo cannone 276	fiancata (1%)
381/42	22.860	153	(0,67%) nave ferma, singolo cannone 232	fiancata (1,01%)
381/42	12.161	169	(1,39%) nave ferma, singolo cannone 256	fiancata di 4 cannoni (2,10%) per le tre unità della classe "Queen Elizabeth" ammodernate per la seconda volta.
381/42	12.344	195	(1,57%) nave ferma, singolo cannone 297	fiancata di 4 cannoni (2,4%) <i>Barham</i> - Unità della classe "Queen Elizabeth" non ammodernata per la seconda volta
356/45	27.432	208	(0,75%) nave ferma, singolo cannone 359	fiancata (1,3%)
356/45	22.860	173	(0,75%) nave ferma, singolo cannone 299	fiancata (1,30%)
356/45	15.544	79	(0,50%) nave ferma, singolo cannone 124	fiancata (0,79%)
203/50	15.554	103	(0,66%) nave ferma, singolo cannone 119	fiancata (0,76%)
152/50	15.554	84	(0,54%) nave ferma, singolo cannone 102	fiancata di 12 cannoni (0,65%)
152/50	15.554	161	(1,03%) nave ferma, singolo cannone 392	fiancata di 12 cannoni (2,52%)
152/50	15.361	152	(0,99%) nave ferma, singolo cannone 370	fiancata di 12 cannoni (2,41%)
152/50	15.087	213	(1,41%) nave ferma, singolo cannone 495	fiancata di 12 cannoni (3,28%)

È evidente (vale la pena di ripeterlo una volta di più) che siamo in presenza di quantità non confrontabili in termini assoluti. Balza tuttavia all'occhio la grossa differenza percentuale che si registrava tra le prove inglesi quando erano al balipedio e quando si procedeva con la nave in moto, per tacere di quello che accadeva in combattimento, ovvero quando gli incrociatori della Royal Navy tiravano, appena possibile, con tutti i pezzi, come avvenne a Punta Stilo, Capo Spada, Capo Teulada, Gaudo, Prima e Seconda Sirte e a Pantelleria, in occasione - cioè - di tutti e sette i maggiori scontri di superficie avvenuti, di giorno, nel Mediterraneo. Lo stesso discorso vale per le azioni minori diurne.

Colpisce, a questo proposito, il fatto che il 152/50 inglese non fosse migliore, quanto a precisione, rispetto al 120/50 italiano, e ciò nonostante la legge universale che assicura la migliore balistica, interna ed esterna, al cannone più grosso e al proietto più pesante.

Parimenti rilevante è la differenza che corre tra incrociatori britannici della stessa classe ("Southampton") armati con i medesimi cannoni. Né mancano osservazioni fatte dagli inglesi in merito alla differenza tra una salva e l'altra, ai colpi anomali e a quelli non partiti, di per sé circostanze del tutto analoghe a quelle lamentate dall'ammiraglio Iachino.

Il punto fondamentale, però, è un altro. Come scrivevano i britannici, il problema maggiore era quello di centrare la salva durante il tempo di volo del proietto mentre il bersaglio era a grande distanza e stava manovrando. Come regola empirica, la Royal Navy riteneva che, oltre i 50 secondi (ovvero 27.430 metri per qualsiasi loro grosso calibro), fosse impossibile dirigere il tiro (7). Sempre secondo loro, l'ideale (*Optimum Spread*) sarebbe stato, in quelle condizioni, di ottenere un colpo a segno per salva (8). In pratica, ancora alle fine del 1943 le dispersioni dei grossi e medi calibri inglesi sopra riportate erano giudicate, a 22.860 m, "too great" (9).

Sempre in base ai medesimi criteri, il bersaglio fittizio rappresentato da una nave da battaglia tra i 13.716 e i 9.144 metri (15 e 10.000 yard) di distanza era di 73 - 91 m. A quel punto, poiché le manovre del bersaglio non avevano più importanza entro quella gittata, la percentuale dei colpi a segno sarebbe salita, per quanto lentamente (*only slowly*), se la dispersione fosse stata nell'ordine dei 45 metri. Questa stessa misura era destinata a salire a 77 m nel caso di una mezza fiancata (*salvo*) di 5 cannoni per il calibro 356 mm delle moderne navi da battaglia della classe "King George V". A queste distanze, e con un simile volume di fuoco e di dispersione, gli inglesi stimavano che una corazzata avrebbe potuto affondare, con tempo buono, un incrociatore o un cacciatorpediniere con una o due mezze fiancate. Naturalmente queste condizioni non si verificano mai, di giorno e grande distanza, nella realtà del Mediterraneo. Questo mare è, infatti, caratterizzato da una visibilità molto maggiore rispetto al nebbioso Mare del Nord e all'Atlantico. Gli scontri tra Gibilterra e Port Said, pertanto, iniziarono sempre alla massima portata di tiro, e molto al di là di quelle che gli italiani (e gli inglesi) consideravano le distanze ideali di tiro, per poi scendere, quando ciò accadeva, molto lentamente, fatto salvo il caso in cui entrambi i contendenti non avessero cercato di arrivare a un confronto rapido e decisivo. Un'eventualità, questa, che si verificò, nel Mediterraneo, tra le navi da battaglia, soltanto a Punta Stilo durante la prima fase del duello tra le corazzate della Regia Marina e della

ARTICOLO 8°

LA DISTANZA DEL COMBATTIMENTO

1°) - La scelta della distanza di combattimento dipende:

a) - da considerazioni relative alla buona condotta del tiro;

b) - da considerazioni relative alla perforabilità delle corazze proprie ed avversarie;

c) - da molti altri fattori la cui sintetica valutazione è funzione soggettiva del Comandante la Forza Navale impegnata.

2°) - La distanza più conveniente in relazione alla buona condotta del tiro (per la osservazione del tiro, le dispersioni, il telemetraggio) è dalla seguente tabella, ove le distanze sono in Km.

Calibro	distanza massima di inizio tiro con ottima visibilità	Distanza iniziale tiro in condizioni di visibilità	distanza media al la quale conviene svolgere l'azione	note
381/50	28 - 30	25	19 - 21	
320/44	26	22	19 - 21	
203/50-53	22	20	17 - 20	
152/55-53 incrociatori	20	18	15 - 17	
152/55 corazzate tiro c.a.	18	16	12-14	nel caso in cui si faccia tiro contro incrociatori valgono i limiti degli incroc. (vedi sopra)
153/45	17	15	11-13	
120/50	15	14	11-13	
120/45	14	12	9-11	
100/47	14	12	9-11	

Le distanze di tiro previste dalle Norme italiane. E' evidente sia il fatto che le azioni combattute di giorno contro i britannici furono condotte praticamente sempre ben oltre la distanza giudicata migliore per i cannoni in questione (gittate che erano analoghe, peraltro, a quella stimata ideale dalla Royal Navy). Emerge altresì il fatto che la dispersione era considerata inevitabilmente in aumento, da tutte e due le parti, con il crescere della distanza. A quel punto la questione riguardava le rispettive dottrine e l'arte dei Direttori del Tiro. La Regia Marina si dimostrò, in questo campo, superiore, sia come materiali sia come addestramento. (Collezione Enrico Cernuschi)

Royal Navy e anche allora soltanto fino a quando il *Warspite*, osservato colpito da un proietto da 203 mm del *Trento*, non accostò in fuori alle ore 15.58 del 9 luglio 1940 dopo non più di 4 minuti di fuoco, una volta calcolato il tempo di risposta del timone della nave ammiraglia della Mediterranean Fleet. Da allora le due linee di battaglia assunsero rotte divergenti. Lo stesso discorso, come vedremo nella seconda parte di questo supplemento, vale a partire dalle ore 13.08 del 27 novembre 1940 davanti a Capo Teulada. E anche allora bastarono 4 minuti di tiro di grosso calibro da parte italiana. L'ultima eccezione alla regola della mancata consensualità dello scontro ebbe luogo in occasione della carica di tre cacciatorpediniere britannici, guidati dal capoflottiglia *Bedouin*, verificatasi nel corso della Battaglia di Pantelleria combattuta il 15 giugno 1942. Si trattò di un episodio di stile molto "italiano" concluso con la perdita del capoflottiglia inglese e con gravi danni al caccia *Partridge*.

Audiatur et altera pars

Quale era, a sua volta, la dottrina italiana? Conviene riprendere, in questa sede, un importante articolo scritto nel 1947 dall'allora capitano di corvetta Glicerio Azzoni, già DT di una delle due batterie antiaerei da 90/50 del *Vittorio Veneto* tra il maggio 1940 e il settembre 1942 (10). Quello scritto, apparso sulla *Rivista Marittima* del maggio 1949 e riproposto, in parte, qui di seguito, spiega: "Data l'evoluzione subita dalle bocche da fuoco navali dall'inizio della Prima Guerra Mondiale ad oggi, dobbiamo concludere che essa è stata praticamente nulla. Le velocità iniziali e i ritmi di caricamento avevano, alla fine della Seconda Guerra Mondiale, lo stesso ordine di grandezza che possedevano già all'inizio della Grande Guerra. Unica variante degna di nota è stato un aumento dell'elevazione consentito dagli affusti navali costruiti successivamente al 1918 ... Chiariamo, a questo punto, che la distanza efficace di tiro, in un combattimento navale diurno, è la distanza alla quale, ottenuto il centramento del tiro, è lecito supporre che un sufficiente numero di colpi cada sul bersaglio entro un tempo ragionevole. Essa, pertanto, dipende dalle dimensioni del bersaglio sottile fittizio, dalla dispersione del tiro e dal numero di colpi che si possono sparare nell'unità di tempo.

A loro volta le dimensioni del bersaglio sottile fittizio dipendono dalla radenza della traiettoria o, in altre parole, dalla distanza e dalla velocità iniziale del proietto, naturalmente a parità di calibro.

Poiché i cannoni attuali hanno le stesse velocità iniziali, le stesse dispersioni e gli stessi ritmi di fuoco di una volta, almeno come ordine di grandezza, si dovrebbe concludere che le odierne distanze efficaci di combattimento siano rimaste invariate rispetto a quelle del conflitto '14-'18.

Senonché, nei trent'anni successivi, le apparecchiature per il tiro hanno subito notevoli miglioramenti. E questo fatto nuovo porta a una conclusione diversa rispetto a quella che, a prima vista, sembra naturale.

Allo Jutland, tanto per indicare con un nome la situazione esistente a quel tempo, l'artiglieria navale riusciva ad ottenere i risultati teorici attesi in quanto, durante la fase del tiro in efficacia, il fuoco si manteneva, effettivamente, centrato poiché ognuno dei due contendenti rinunciava a qualsiasi velleità di manovra durante la fase balistica. E ciò perché ogni accostata propria disturbava molto di più il proprio tiro rispetto a quello dell'avversario. Ad ogni accostata, infatti, il proprio tiro cessava di essere centrato sin dall'inizio dell'accostata e richiedeva, pertanto, una nuova fase di aggiustamento. Ciò perché, nel corso dell'accostata, sarebbe stato necessario variare in continuazione il valore dell'angolo tra le rotte (e quindi la marcia del c.d. "Range") (11), per tacere dell'intensità e della direzione del vento relativo, eccetera. In altre parole, il tiro si basava essenzialmente sull'indicatore delle correzioni. In quest'ambito erano soprattutto pericolose le conseguenze dei noti ritardi di punteria in accostata; ritardi che potevano far uscire il bersaglio dal campo dei congegni di mira locali. Le salve sparate nel corso dell'accostata, infine, erano affette anche dagli scursoramenti dovuti allo sbandamento.

Un'accostata nemica, invece, dava meno disturbo, perché costringeva a variare soltanto l'angolo fra le rotte senza che comparissero, per contro, variazioni relativamente alla punteria, al vento e all'orizzontalità della piattaforma.

In definitiva, nessuna delle due parti aveva interesse ad accostare, in quanto gli inconvenienti che quella manovra arrecava al proprio tiro non erano ripagati da un analogo disturbo del fuoco nemico. Di conseguenza il tiro, una volta centrato, restava tale per un periodo di tempo relativamente lungo.

L'evoluzione delle apparecchiature del tiro che si è avuta dal 1918 in poi può essere schematizzata, viceversa, nel modo seguente: la parte calcolatrice delle nuove centrali di tiro automatiche post Grande Guerra scindeva il moto nemico dal proprio e il vento assoluto da quello fittizio, meccanizzando tutte le operazioni.

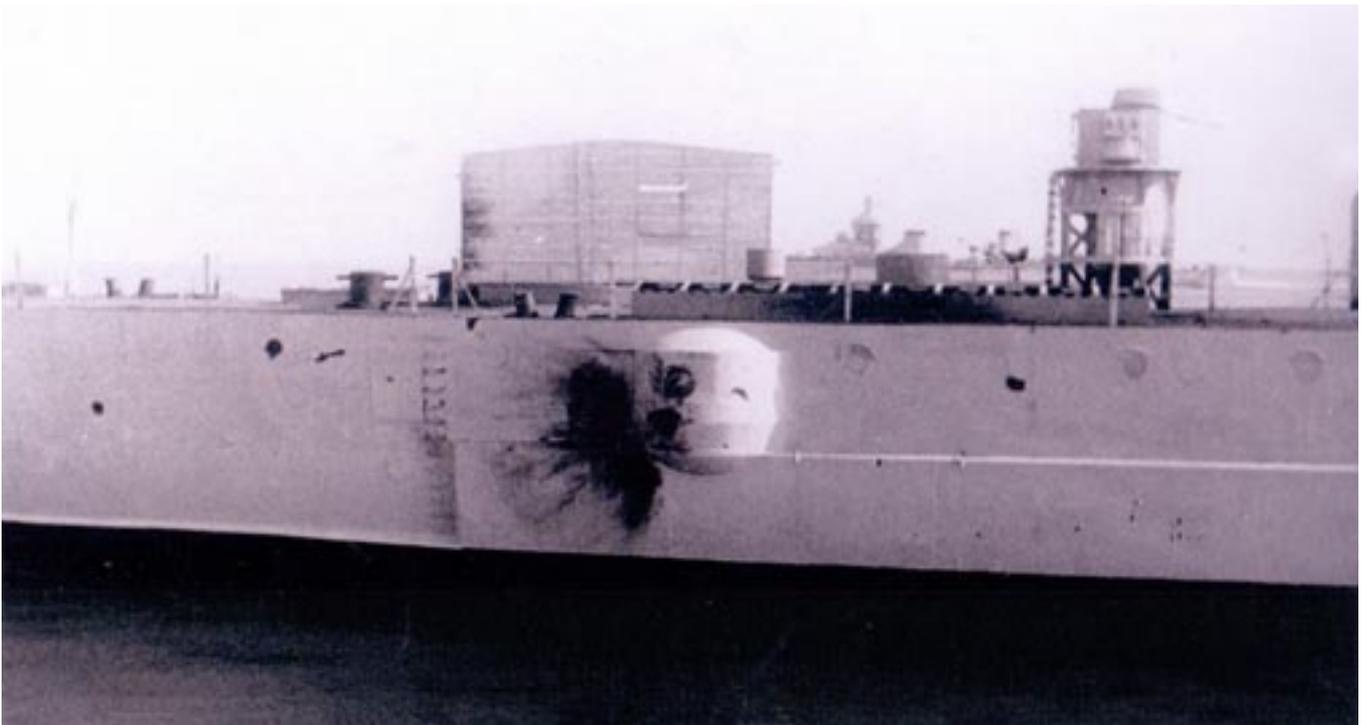
A questo punto, ogni accostata non alterava la marcia del proprio tiro, fatto salvo il piccolissimo errore dovuto ad un'inesatta conoscenza del rallentamento in accostata. L'adozione della punteria centrale, perfezionata successivamente con l'asservimento dell'APG alla girobussola o a un'altra linea giroscopica e, infine, l'adozione del telecomando automatico di punteria, hanno ridotto progressivamente, fino ad annullarle, le pericolosissime conseguenze dell'isteresi di punteria. Ciò è stato reso, ovviamente, possibile anche dalle aumentate velocità di movimento dei cannoni.

La comparsa della stabilizzazione ha eliminato, infine, quantomeno in linea teorica, gli scursoramenti dovuti allo sbandamento in accostata.

Il Radiotelementro (RDT) per il tiro, infine, eliminando la necessità della marcia e consentendo di basarsi su di una distanza istantanea esatta, elimina - infine - anche il piccolo errore longitudinale residuo dovuto alla imperfetta conoscenza del rallentamento in accostata (12).

Per di più, le successive centrali elettroniche, con la possibilità di derivazione istantanea del rilevamento eliminano anche le conseguenze in cursore di quest'ancora imperfetta conoscenza.

Pertanto, allo stato attuale, le accostate proprie non disturbano in alcun modo il proprio tiro.



9 luglio 1938 Il *San Marco* riportò un colpo a segno da 203 mm su 88 partiti. "Numerosi altri proiettili caddero molto vicini provocando sensibili danni all'opera morta", dalla Relazione del Comando in capo I Squadra Navale stesa per la fine periodo anno addestrativo 1937-1938. (Collezione Enrico Cernuschi)

Durante l'ultimo conflitto mondiale, nel corso del quale non tutti gli strumenti fino ad ora elencati erano a punto, le accostate proprie disturbavano ancora le salve durante quella manovra, ma non appena questa era ultimata, il proprio tiro non ne risentiva praticamente più.

In definitiva, tutta l'evoluzione della Direzione del tiro ha restituito alla nave la propria manovrabilità anche nel corso dell'azione balistica.

La massima parte di questo risultato storico va attribuita all'adozione della punteria centrale e all'automatizzazione dei calcoli per il tiro, ovvero alla parte calcolatrice della centrale.

Se, quindi, fra il '30 e il '40, qualche DT ha continuato a pretendere, talvolta in modo dogmatico, che la nave non accostasse durante il tiro, ciò è dipeso da esuberanza giovanile e dal fatto che atteggiamenti del genere «facevano molto von Hase» (13).

A questo punto, essendo nulla l'influenza delle nostre accostate, una volta che le navi siano dotate di sistemazioni moderne per la Direzione del tiro, questa conclusione vale solo nei confronti del nostro tiro.

L'influenza di queste decisive innovazioni in capo al tiro nemico, al contrario, non è affatto trascurabile. In pratica il bersaglio è rimasto, praticamente, nelle condizioni in cui si trovava allo Jutland o, tutt'al più, esse sono cambiate ben poco. L'ipotesi basilare dei calcoli del tiro si basa, infatti, sul presupposto che il bersaglio mantenga rotta e velocità mentre i proiettili sono in volo per colpirlo.

Ma se noi accostiamo spesso (poiché le accostate non danneggiano l'efficacia del nostro fuoco) questa stessa condotta non vale più per il tiro nemico. In pratica, anche se il nemico ha conseguito il centramento iniziale, ogni sua salva sarà, in seguito e come minimo, errata per una quantità pari all'alterazione che la nostra accostata ha causato, modificando la nostra marcia durante il volo dei proiettili nemici. In definitiva, quindi, poiché si deve ammettere il progredire di un'analogia evoluzione tecnologica presso tutte le Marine maggiori, ognuno dei due contendenti ha tutta la convenienza a manovrare decisamente, e in continuazione, allo scopo di disturbare il tiro nemico e di migliorare, in questo modo, la propria protezione dagli effetti del fuoco avversario.

L'evoluzione storica dei mezzi per la condotta del tiro ha pertanto influito sulla fase del tiro in efficacia (ossia la fase successiva al centramento del fuoco a cavallo del bersaglio). È, invero, venuto meno il presupposto del tiro centrato ed è subentrato, al suo posto, il principio in base al quale fra centro rosa e bersaglio esiste, costantemente, uno scarto di entità (grosso modo) costante, ma d'orientamento variabile. Questo scarto è provocato dalla continua manovra del bersaglio laddove, allo Jutland, queste manovre non avvenivano.

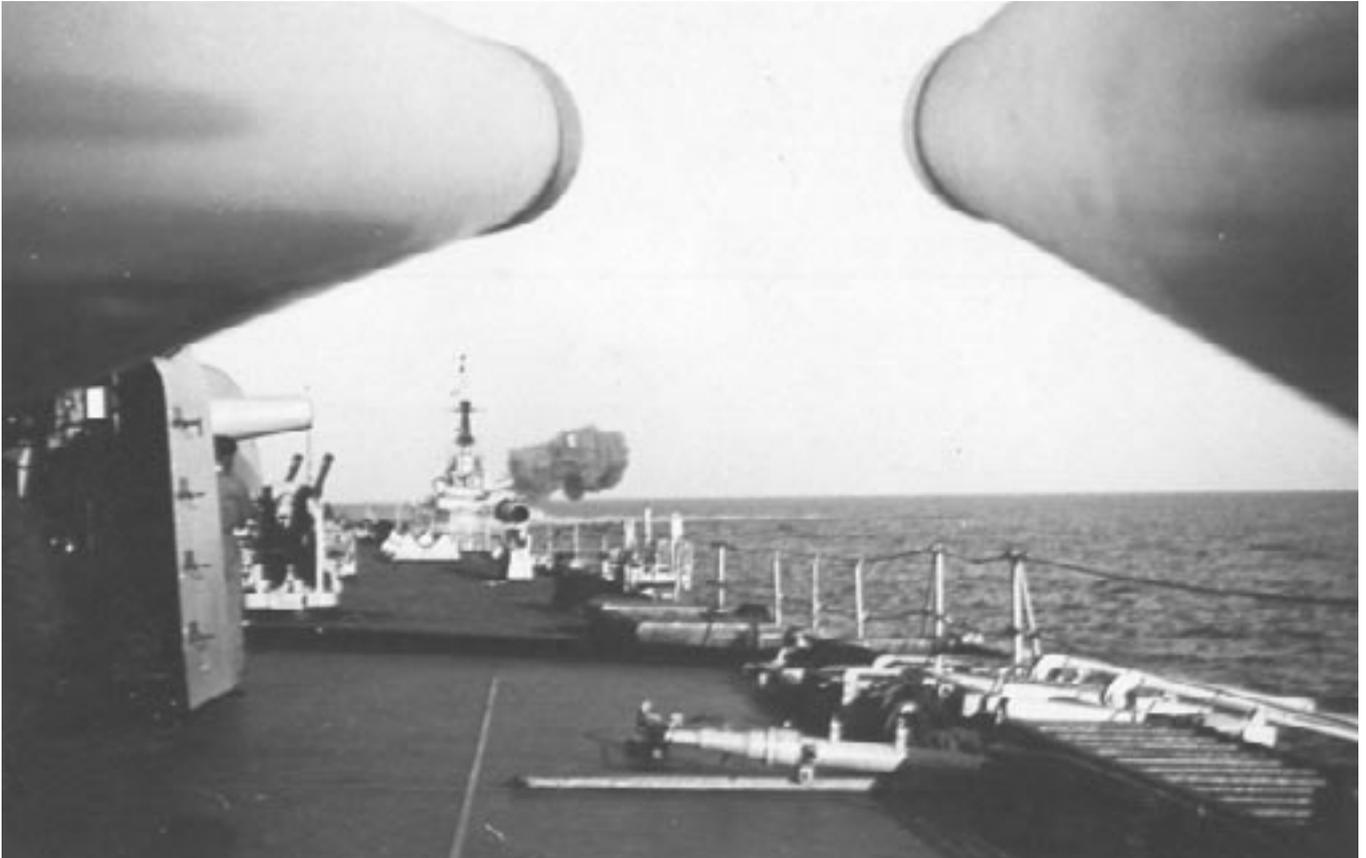
Beninteso, non avvenivano, durante la Grande Guerra, non perché fossero inutili al fine di disturbare il tiro nemico, ma perché erano eccessivamente dannose per il proprio fuoco.

A questo punto è evidente che il tiro conserva un minimo di efficacia finché lo scarto causato dalla continua manovra del bersaglio risulta inferiore rispetto alle dimensioni del bersaglio e alla dispersione della nostra salva.

Man mano che la distanza di combattimento aumenta, il valore dello scarto deve, parimenti, aumentare, in quanto crescono la durata del tragitto dei proiettili e diminuisce, nel contempo, la dimensione longitudinale del bersaglio sottile fittizio. Alle elevate distanze di combattimento, sinora ritenute normali da noi proprio in base a questa dottrina, il bersaglio viene a trovarsi, infatti, in una zona longitudinale della rosa di tiro dove l'addensamento dei punti di caduta è notevolmente più esiguo rispetto a quanto avveniva allo Jutland. Se si considera l'aspetto laterale del bersaglio, inoltre, la situazione è ancora più grave. Le dimensioni laterali della rosa sono, in verità, sempre estremamente piccole; basta così un minimo scarto perché il bersaglio finisca per trovarsi completamente fuori rosa.

Pertanto, combattendo a distanze tipo Jutland (ovvero tra i 15.000 e i 10.000 metri) l'efficacia del tiro è, oggi, minore rispetto a quella della Grande Guerra.

Tutto ciò avrebbe portato a una conclusione, apparentemente, paradossale, se gli esempi della Seconda guerra mondiale non l'avessero confermata.



Esercitazioni di tiro coi grossi calibri delle navi da battaglia *Cavour* e *Cesare* ammodernate. (Collezione Enrico Cernuschi)

Già nel 1949, in occasione della pubblicazione del rapporto ufficiale inglese sulla Battaglia di Punta Stilo del 9 luglio 1940, l'ammiraglio Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet, indicava, come esperienza e insegnamento di quello scontro, che: «L'azione ha mostrato quanto sia difficile colpire a grande distanza col cannone, e quindi la necessità di serrar sotto, quando ciò è possibile, per ottenere risultati decisivi».

Eppure comandava le stesse navi che cinque lustri prima, al comando dell'ammiraglio Evan Thomas avevano messo a segno, sugli incrociatori da battaglia e sulle navi di linea tedesche, a 13 chilometri di distanza e in un'atmosfera offuscata, una percentuale elevatissima di colpi. A Punta Stilo quelle stesse navi avevano potuto mettere a malapena a segno un solo colpo, pur avendo sparato, in precedenza, alla distanza di circa 20.000 m contro 4 incrociatori italiani. Le battaglie di Capo Teulada, di Gaudo e della Seconda Sirte confermano che la distanza efficace di tiro nei combattimenti navali diurni non ha subito alcun aumento ma, casomai, una riduzione tra la Prima e la Seconda guerra mondiale. E questa diminuzione è stata tanto più sensibile in quanto maggiore era la disparità tra i tipi di nave contrapposti.

A questo punto, e una volta che si prescinda dall'ovvia considerazione (interessante i Comandi più |che gli Artiglieri) in base alla quale i cannoni possono garantire (nei combattimenti navali diurni) risultati tangibili a distanze molto minori rispetto a quanto non si ritenesse normalmente fino all'ultimo conflitto mondiale, sembrerebbe doversi concludere che, per aumentare nuovamente le distanze efficaci di tiro, siano auspicabili aumenti della dispersione delle salve allo scopo d'impedire al nemico di uscire dalla rosa di tiro durante il volo del proietto.

Questa soluzione è, soprattutto, impellente nei confronti delle dispersioni laterali una volta che si

tenga conto anche del fatto che la necessità di salve lateralmente raccolte era comprensibile rispetto all'aggiustamento longitudinale a vista, mentre viene, in una certa misura, a scomparire in seguito all'introduzione del radar di tiro, il cosiddetto radioscartometro che la Regia Marina aveva cercato di ottenere sin dal 1936. Quest'aumento delle dispersioni o, in altre parole, della zona battuta, sembra confermato anche da tre diverse considerazioni:

- 1) i bombardamenti aerei in quota, cosiddetti a tappeto, effettuati per compensare gli errori al momento dello sgancio.
- 2) L'esame dei risultati statistici ottenuti dal tiro italiano (caratterizzato da forti dispersioni) durante i combattimenti a forte distanza rispetto ai risultati statistici del tiro inglese, con le sue salve raccolte e piccole dispersioni. Sempre, beninteso, in occasione dei combattimenti a grande distanza.
- 3) Le conclusioni tratte dall'Ammiraglio Da Zara in occasione della Battaglia di Pantelleria, ovvero l'assoluta necessità che, per colpire il bersaglio, sia effettuata una concentrazione di fuoco che allarghi la zona battuta dal tiro (il cosiddetto tiro parallattico).

La *Rivista Marittima*, secondo l'opinione dell'allora comandante Azzoni, non era la sede opportuna per propugnare, o meno, l'aumento delle dispersioni come soluzione necessaria per riportare la distanza efficace delle artiglierie convenzionali a quella dell'epoca dello Jutland (e, possibilmente, aumentarla). Ciò perché, come osservò l'autore, nel corso di combattimenti ravvicinati, un aumento della dispersione sarebbe stata una scelta in pura perdita, come aveva dimostrato, a nostre spese, il tiro notturno inglese favorito dalla possibilità di avvistare, manovrare e aprire il fuoco per primi nella posizione e nelle condizioni migliori. Lo scritto del 1949 prosegue elencando i seguenti orientamenti atti ad aumentare le distanze efficaci nel combattimento navale diurno:

- 1) proseguire nella politica volta a diminuire la durata del tragitto del proietto e ad aumentare la rapidità delle traiettorie, così da ridurre lo scarto probabile delle salve ed aumentare il bersaglio sottile fittizio.
- 2) Effettuare sempre tiro di concentrazione, aumentando così la zona battuta da ciascuna salva. Questa soluzione, però, era giudicata poco conveniente dalla Royal Navy in quanto si stimava potesse migliorare, impegnando 3 o più navi contro lo stesso bersaglio, solo del 10% le possibilità di colpire rispetto al fuoco di una sola unità. Le conclusioni della Regia Marina erano analoghe.
- 3) Lasciare inalterate le attuali dispersioni ed aumentare l'imprecisione nel calcolo delle correzioni cinematiche, in modo che una certa percentuale di salve possa essere affetta da un errore di calcolo di segno opposto rispetto allo scarto provocato dalla manovra del nemico.
- 4) aumentare le dispersioni; soprattutto laterali.

La prima soluzione richiedeva, però, un aumento della velocità media, e quindi iniziale, dei proietti (a parità di calibro); un'eventualità senz'altro da escludere, essendo il cannone normale giunto, ormai, al limite delle proprie possibilità fisiche in questo senso.

La seconda soluzione avrebbe risolto senza dubbio il problema. Era tuttavia applicabile soltanto nei casi in cui si fossero state conseguite le necessarie premesse tattiche, ed era parzialmente applicabile in ogni situazione di combattimento, sostituendo il fuoco di fiancata al fuoco per gruppi.

La terza soluzione prevedeva, infine, una scarsissima percentuale di salve utili, ma nell'ambito di una salva utile, una forte percentuale di colpi sul bersaglio. Ed era quella fatta propria dai britannici.

La quarta soluzione prevedeva, a sua volta, tutte le salve utili ma, in ogni salva, una scarsissima percentuale di colpi sul bersaglio. E questa fu la soluzione studiata ed adottata dalla Regia Marina dal 1909 fino al Secondo conflitto mondiale".

Due diverse scuole di pensiero, quindi.

Entrambe le due ultime soluzioni, sia quella britannica sia quella italiana, non risolvevano, in effetti, i problemi creati dall'avvento delle nuove centrali di tiro, dal conseguente ritorno della libertà di manovra delle navi sotto il fuoco e dalla micidiale letalità del tiro alle medie e piccole distanze dai primi anni Venti in poi.

Entrambe le soluzioni, inglese e italiana, implicavano, inoltre, un aumento del numero di colpi che dovevano cadere intorno al bersaglio per tutta la durata dell'azione di fuoco.

Di conseguenza, a questo punto l'unica caratteristica del cannone sulla quale si sarebbe dovuto agire per ottenere un aumento delle distanze efficaci di tiro era la celerità di tiro.

Qualora, concludeva il comandante Azzoni, "le speranze riposte in merito alla celerità di tiro si fossero dimostrate (come in effetti accadde) infondate, sarebbe stato inevitabile cercare la soluzione del problema mediante l'adozione di armi diverse rispetto al classico cannone, ovvero ricorrere al proietto-razzo (poi noto come missile) e al cannone elettrico". Un'arma, quest'ultima, di cui si parla ancora oggi in sede sperimentale.

NOTE

(1) *Progress in Naval Gunnery 1942*, p. 71

(2) *Progress in Naval Gunnery 1943*, p. 27.

(3) Mark Harrison (a cura di), *The Economics of World War Two*, Cambridge University Press, 2000, p. 7.

(4) Archivio USMM, Fondo Segreteria Generale, busta 8, fascicolo 58; Fondo Ispettorato Artiglierie e Munizionamento, busta 35, fascicolo 544, Verbale della riunione presso MARISTAT del 13 maggio 1940.

(5) Giuliano Colliva, "Questioni di tiro ... e altre", *BUSMM*, dicembre 2003, pp. 35-36. *Progress in Naval Gunnery, 1942*, pp. 30 e 33. *Progress in Naval Gunnery, 1943*, p. 34.

(6) *Warship International*, No. 3, 2000, p. 317.

(7) John Campbell, *Naval Weapons*, p. 11.

(8) Anche il termine salva ha un significato tutt'altro che univoco e scontato. Per i britannici si intendeva, col termine *Salvo*, un colpo per torre quando si parlava delle unità delle classi "Queen Elizabeth", "Royal Sovereign" e "Renown".

(9) *Progress in Naval Gunnery 1943*, p. 30.

(10) Padre del progetto e della realizzazione dei lanciamissili Polaris dell'ammodernato incrociatore lanciamissili *Garibaldi*, il comandante Azzoni rinunciò nel 1963, subito dopo l'improvvisa fine di quel programma decisa negli Stati Uniti una settimana dopo l'assassinio del Presidente Kennedy, all'avanzamento, passando nei ruoli a disposizione. Nella riserva dal 1966 fu promosso contrammiraglio due anni dopo.

(11) La cosiddetta "Marcia" è il calcolo per integrazione della distanza esistente, in ogni istante, tra il cannone e il bersaglio. Nacque per via della necessità di "mettere a regime" le distanze, le quali - nel secolo scorso - erano apprezzate ad occhio. In seguito si passò, dalla fine dell'800, alla loro misurazione tramite i telemetri ottici, le cui battute sono, però, intermittenti ed affette da errori variabili da battuta a battuta. Al contrario, se la distanza è misurata con continuità e senza errori variabili, come avviene con il radar di tiro (detto, ancora all'epoca dell'articolo, RDT), risulta superfluo calcolare per altra via la distanza di funzionamento, in quanto si può assumere come tale la quella indicata dal Radio Detector Telemetro. In quest'ultimo caso, infatti, non ha luogo l'integrazione dell'errore della componente longitudinale della velocità propria durante l'accostata, come invece avveniva nel caso della classica "marcia".

(12) "Allo stato attuale", affermava l'articolo del 1949, "si tratta di un problema di girobussola (o di gimitro), la quale deve fornire il Nord (o un'altra direzione), in modo così stabile da consentire la derivazione istantanea del rilevamento".

(13) Celebre Direttore del Tiro allo Jutland e autore de *La battaglia navale dello Jutland*, libro pubblicato con grande successo in Italia nel 1934. "Questo non vuol dire", proseguiva il comandante Azzoni, "che (come hanno sostenuto, e sostengono ancora, alcuni non addetti ai lavori sulla base di certe polemiche postbelliche), sarebbe risultato più conveniente rinunciare, da parte italiana, al miglioramento delle apparecchiature per il tiro, perché ciò avrebbe significato lasciare inalterata la distanza efficace del tiro nemico, mentre quella del nostro tiro sarebbe diminuita per effetto dell'aumentata manovrabilità delle navi avversarie, le quali non avrebbero certo rinunciato a sfruttare quel miglioramento della loro protezione indiretta. Non è il miglioramento delle nostre D. T. che ha diminuito l'efficacia del nostro fuoco, bensì il miglioramento di quelle del nemico. Questo è il quadro che ha diminuito l'efficacia del nostro tiro e, viceversa, di quello degli avversari. Sarebbe stato, pertanto, assurdo" - concludeva il comandante Azzoni - "fermarci o, peggio ancora, regredire nel campo, decisivo, delle sistemazioni per la D.T."



Capo Spada, 19 luglio 1940. Tiro di concentrazione da parte di quattro cacciatorpediniere inglesi contro l'incrociatore leggero *Colleoni*, immobile e nell'impossibilità di replicare. Furono sparati circa un migliaio di proiettili fino a 2.000 metri dal bersaglio, uno solo dei quali giunse a segno. (G.C. Ambasciatore Paolo Casardi)

Capitolo V

The truth is in the pudding

A questo punto, definite le due dottrine di fondo, praticamente identiche, della Royal Navy e della Regia Marina in merito alla condotta del tiro navale al pari (dal 1936) delle modalità per le fasi della direzione del tiro, è necessario controllare quelli che furono i risultati concreti conseguiti nel corso delle sette maggiori battaglie navali combattute tra loro nel Mediterraneo tra il 1940 e il 1943.

I casi e i numeri, ammessi da entrambe le parti, sono i seguenti:

N.B. Ove non specificato in nota, tutti i danni subiti dalle navi britanniche, si tratti di colpi in pieno o di *near miss*, sono riportati da TNA, ADM 234/444 H.M. Ships Damaged or Sunk by Enemy Action 3rd Sept. 1939 to 2nd Sept. 1945.

Azione	Navi italiane colpite	Navi britanniche o australiane colpite
Punta Stilo, 9 luglio 1940	<i>Cesare</i> (un-318), <i>Bolzano</i> (tre-152)	
Capo Spada, 19 luglio 1940	<i>Colleoni</i> (2-152; un 120 (1), <i>Bande Nere</i> (2-120) (2)	<i>Sydney</i> (un-152)
Capo Teulada, 27 novembre 1940	<i>Lanciere</i> (2-152) (3)	<i>Berwick</i> (2-203)
Seconda battaglia della Sirte, 22 marzo 1942	<i>Littorio</i> (un-120)	<i>Cleopatra</i> (un-152), <i>Euryalus</i> (un 381) (4), <i>Kingston</i> (un 203)
Pantelleria, 15 giugno 1942	<i>Montecuccoli</i> (un-120), <i>Eugenio</i> (un 120), <i>Vivaldi</i> (un-120)	<i>Cairo</i> (un-152; un-140), <i>Bedouin</i> (11-152; un-120), <i>Partridge</i> (tre-152), <i>Hebe</i> (un 152)
Totale centri in pieno confermati dale due parti	Ai danni della Regia Marina: 15	Ai danni della Royal Navy: 24
Navi da guerra colpite	Italiane: 9	Britanniche e australiane: 9
* Due navi da guerra, entrambe prive di protezione, furono immobilizzate dai colpi ricevuti e finite da siluri: il <i>Colleoni</i> and il <i>Bedouin</i> .		

Per conseguire questi risultati furono sparati:

	Da parte italiana	Da parte britannica e australiana	Distanza
Punta Stilo	circa 1.200	circa 2.400	33.3k-9.3k
Capa Spada	circa 500	2.038	21k-17k
Capo Teulada	677	3.338	34k-16k
Gaudo	629	36	31.7k-23.5k
Prima Sirte	140	circa 580	35k-13.8k
Seconda Sirte	1.490	2.807	23k-6k
Pantelleria	3.371	circa 3.400	22.4k-5.2 k
Totale	8.007	14.599	
Percentuale colpi tirati/centri	0.299%	0.0958 %	

Consideriamo, ora, i c.d. *near-miss*, ovvero, secondo la definizione britannica, i proietti caduti ed esplosi entro *50 feet* - 15 metri - dal bersaglio, i quali causano danni anche molto gravi (come nel caso dell'*Havock*, immobilizzato alla Seconda Sirte) all'opera viva o alle sovrastrutture. Inoltre, come spiegava l'Ammiragliato, esistevano gli "shorts", ovvero proietti che causavano "serious underwater damage" sotto la cintura corazzata. L'incrociatore inglese *Cairo* ne registrò ben 7, il 15 giugno 1942, durante la Battaglia di Pantelleria.

Punta Stilo	<i>Alfieri, Freccia</i>	<i>Neptune</i> (due volte), <i>Sydney, Nubian, Hereward</i>
Capo Spada	–	<i>Havock</i> (5)
Capo Teulada	<i>Bolzano, Libeccio</i>	<i>Manchester</i> (6)
Gaudo, 28 marzo 1941	–	<i>Orion, Ajax, Perth, Gloucester</i> (7)
Prima Sirte, 17 dicembre 1941	–	<i>Kipling, Nizam</i>
Seconda Sirte	<i>Gorizia</i>	<i>Euryalus, Cleopatra, Penelope, Havock, Lively, Lance, Sikh, Zulu, Legion, Kelvin</i>
Pantelleria	–	<i>Cairo</i> (7 volte), <i>Marne, Matchless</i> (8)

Totale delle occasioni nel corso delle quali navi italiane sono state danneggiate dai *near miss*: 5

Totale delle occasioni nel corso delle quali navi britanniche o australiane sono state danneggiate da *near miss*: 32

Da tutto ciò discende una percentuale di danni causati dal tiro delle rispettive artiglierie navali, nel corso delle 7 maggiori battaglie della Guerra nel Mediterraneo, pari allo 0,68% per gli italiani e dello 0,13% per gli anglosassoni. Siamo lontani, quindi, dalle cifre tedesche e inglesi ottenute, a meno di 15.000 metri, dai loro grossi calibri allo Jutland, ovvero 3,33% per la Marina Imperiale germanica e



Acque di Pantelleria, 15 giugno 1942. il cacciatorpediniere *Bedouin* mentre sta affondando. Sono evidenti i danni causati dai proiettili da 152 sopra e sotto la linea di galleggiamento. Il colpo sulla falchetta è invece opera di una granata da 120 mm. (Collezione Enrico Cernuschi)

2,89% per la Royal Navy. (9) Una conferma in più, pertanto, del fatto che la crescita delle distanze, e la ritrovata manovrabilità delle navi, riducevano in misura esponenziale la possibilità di colpire.

È parimenti vero, però, che un ordine di grandezza 5 volte maggiore, come quello appena conteggiato in capo al tiro navale italiano rispetto a quello britannico nell'arco di due anni di guerra sul mare, induce a sospettare che, tutto sommato, la maggiore zona battuta prevista dalla dottrina del tiro italiano fosse più efficace rispetto a quella della Royal Navy, tanto più che gli studi del 1932-1933 citati dall'allora comandante Bergamini vertevano su una probabilità di colpire valutata intorno al 10-20% in più in seguito all'adozione delle nuova dottrina italiana, e non certo del 523%.

Circa i conteggi di cui sopra, l'ammiraglio Giuseppe Pollastri, già Direttore del Tiro della batteria di medio calibro di dritta del *Cavour* a Punta Stilo e, in seguito, del cacciatorpediniere *Lanciere*, ha scritto: "I colpi da conteggiare come utili saranno, ovviamente, quelli che, in un qualche modo, danneggiano il bersaglio, e precisamente "tutti i proiettili, o parte di essi, che lo colpiscono". Si può obiettare che le schegge non contano, perché in tal caso il colpo ha fallito il bersaglio. Se con questo si intende riferirsi alla imprecisione del tiro si sbaglia, perché il punto di caduta di un colpo corto che, con lo scoppio del proiettile, danneggia il bersaglio, è generalmente più vicino al centro del bersaglio del punto di caduta di un colpo a segno, per esempio sulla plancia comando. Pertanto, considerare utile un colpo che danneggia con le sue schegge il bersaglio non è fuorviante, ma è un affinamento del risultato. ... Infine, nel caso di navi colpite da più colpi, penso si debbano conteggiare i colpi e non le navi..." (10).

Né si tiene conto, nell'ambito del raffronto proposto in queste pagine, dei colpi a segno e dei danni

mai ammessi da parte britannica durante e dopo la Guerra (beninteso, per legittimi e comprensibili motivi di morale interno, prima ancora che di segretezza), ma evidenziati, una volta di più, dalle fotografie: *Warspite*, 9 luglio 1940 (1-152; 1-203 e 1-320, oltre a un near missa da 320 e a due da 203 mm); *Malaya*, 9 luglio 1940 (un near miss da 320 mm); *Royal Sovereign* (un near miss oppure, come vedremo, un colpo in pieno da 320 mm); *Sydney*, 9 luglio 1940, un near miss da 152 mm (11); *Liverpool*, 9 luglio 1940, un near miss; cacciatorpediniere *Hyperion*, 19 luglio 1940, un near miss; caccia-torpediniere *Havock*, 19 luglio 1940, un near miss. Quanto a Capo Teulada si rimanda il paziente lettore alle pagine che seguiranno, non certo prive di sorprese.

Certo, ci sono anche le 6 azioni minori, tutte combattute in buone condizioni di visibilità, verificatesi nel Mediterraneo e nel Mar Rosso tra navi da guerra britanniche e italiane:

Data	Distanza	Navi italiane	Navi avversarie	Note
28/6/1940	6-2.000 m	CT <i>Espero</i> +	5 Incrociatori	Inc. <i>Liverpool</i> 1-120
21/10/1940	12-8.000 m	CT <i>Nullò</i> +	CT <i>Kimberley</i> <i>Kimberley</i> 2-120	Il <i>Nullò</i> , incagliato e ormai perduto, venne finito dal <i>Kimberley</i> , il quale era stato colpito, in precedenza, a prora dal cacciatorpediniere italiano. In seguito un altro proietto da 120 mm tirato da una batteria costiera immobilizzò quel caccia britannico, il quale fu rimorchiato ad Aden dall'incrociatore <i>Leander</i> (12).
10/1/1941	7-4.000 m	T <i>Vega</i> e <i>Circe</i> *	2 Inc. e 4 CT	Inc. <i>Bonaventure</i> *
22/5/1941	12.450 7.200 m	T <i>Sagittario</i>	4 Inc. e 3 CT CT "°" (13)	Oltre all'incrociatore <i>Naiad</i> , silurato. Circostanza negata dagli inglesi, ma confermata dall'ufficiale allo scafo di quella nave (14).
29/11/1941	18-10.000 m	T <i>Lupo</i> <i>Cassiopea</i> *	* 2 Inc. e 2 CT	Inc. <i>Penelope</i> *
1/12/1941	11-6.000 m	CT <i>Da Mosto</i>	2 Inc e 1 CT	

Legenda: +: affondato; *: danni da schegge; CT: Cacciatorpediniere; T: torpediniera

Le sei vicende in questione - però - non sono utilmente confrontabili tra loro in quanto la realtà tattica di una o due torpediniere munite di centraline speditive e di cannoni di piccolo calibro contro una Divisione navale è, a dir poco, sbilanciata. Si trattò, casomai, di una conferma in più dell'efficacia della ricognizione aerea britannica. È però significativo, ai fini del presente discorso, il fatto che in almeno 5 dei 6 casi in questione il primo colpo o, comunque, danno messo a segno dal tiro navale fosse appannaggio degli italiani prima che costoro fossero sommersi dal diluvio di fuoco avversario.

Quanto ai colpi falliti, il 28 marzo 1941 il *Vittorio Veneto* registrò 11 *misfires* tirando, in tutto, 92

Malta, marzo 1942. Il cacciatorpediniere inglese *Kingston*. Secondo la versione fornita dopo la guerra, questa nave sarebbe stata colpita da un proiettile da 381 mm del *Littorio* che l'avrebbe attraversata prima di scoppiare sotto lo scafo. Le due fotografie evidenziano, viceversa, la regolare esplosione in coperta di un proiettile, peraltro da 203 mm, con la relativa proiezione delle schegge. (Collezione Enrico Cernuschi)

proiettili da 381. Una percentuale, quindi, dell'11,95 %. A titolo di paragone, il 24 maggio 1941 la percentuale di colpi falliti in capo ai cannoni da 380 mm della nave da battaglia *Bismarck* fu del 15 % mentre l'appena entrata in servizio *Prince of Wales* toccò il 25 %, oltretutto senza riuscire a sparare efficacemente fino a quando la distanza non scese a 18.000 m. Tre giorni dopo, in occasione dell'affondamento del *Bismarck*, eseguito tra i 22.860 e i 2.000 metri, si contarono circa 200 colpi falliti rispetto ai 2.876 proiettili sparati contro quel bersaglio, praticamente immobile e incapace di manovrare.

Certo, siamo in presenza di cannoni diversi e di distanze variabili, ma l'ammonimento che il comandante Alberto Brofferio, insegnante in Accademia e molto critico nei confronti delle scelte tecniche fatte dalla Regia Marina in materia di armi navali (15), fece, nel 1939, agli allievi, fu: "Badate bene, però, che nel tiro valgono le leggi dei grandi numeri e quindi solo alla fine di numerosissimi confronti diretti nelle più svariate condizioni, si potrà dire con una certa sicurezza chi ha ragione". Parole che hanno ancora oggi piena validità. L'ammiraglio Pollastri, aggiunse, inoltre: "Nel dopoguerra si è fatta molta confusione, facendo di ogni erba un fascio, e nel grande polverone sono sfuggite le cause principali dei nostri mali. Basti pensare che alla dispersione lamentata dal Professore sono stati attribuiti anche i disastri avvenuti in azioni notturne. Ora tutti sanno, anche quelli con un minimo di professionalità, che la salva raccolta era molto importante di giorno e irrilevante, anzi talvolta controproducente, di notte. La distanza ravvicinata dell'azione notturna rendeva il tiro micidiale e, pertanto, quello che più contava era sparare per primi. Il radar era dalla loro parte e contava moltissimo..." (16).

Tirando le somme

In buona sostanza, la situazione del tiro navale diurno a grande distanza era, apparentemente, la seguente: i britannici, ossessionati dal ricordo delle strette salve (ma a meno di 15.000 m) tedesche dello Jutland (17), e con la tendenza ad attribuire a quella causa anche la perdita dello *Hood*, lui pure affondato a quella distanza (18), sognavano una dispersione pari allo 0,5% della gittata e ne registravano una del 2%. Gli italiani ne prescrivevano una pari all'1% e viaggiavano su una media tra l'1,9 e l'1,5. Gli statunitensi, sempre a titolo di esempio, prevedevano una *standard 9-gun pattern size* per i propri moderni cannoni da 406 mm dell'1,9% a 15.819 metri (17.300 yard) mentre l'analogo valore britannico per i 406 mm delle due "Nelson" era, a quella stessa distanza e con il medesimo numero





Malta, giugno 1942. Danni in coperta subiti dal caccia-torpediniere *Partridge* a opera di una granata da 152 mm. (Collezione Enrico Cernuschi)

di pezzi, dell'1,7% tenendo presente il fatto che la TDM (*True Mean Dispersion*) della Royal Navy, equivalente alla *Pattern Zone* americana e alla zona battuta italiana, era maggiore di 4 volte, in occasione di una fiancata di 9 cannoni, rispetto al tiro di un solo pezzo (e sempre, comunque, a nave ferma) (19). In altre parole, per dirla con l'ammiraglio Santarini, anche la Colt di Gary Cooper durante *Mezzogiorno di fuoco* soffriva di dispersioni, come d'altronde

tutte le armi da fuoco. La questione è sempre e soltanto quella dell'uso che se ne fa.

La differenza la facevano, pertanto, le scelte adottate dalle rispettive dottrine. La Royal Navy puntava sulla massima celerità di tiro conseguibile nel corso dei primi minuti di fuoco, anche se le proprie centrali di tiro non erano in grado di elaborare più di due soluzioni al minuto. Una *hail of fire* degna dei tempi (a portata di pistola) di Nelson, ma che l'Ammiragliato stigmatizzava, prescrivendo che: "In action, there is a grave temptation for a director layer to "get rid of the salvo," and it is most desirable to educate all director personnel that Accuracy is more important than Speed ... too many points are given for "Rate of Fire" and not enough for "Accuracy". Per poi aggiungere che: "In various actions large proportions of outfits have been used in a short time. For example, at Cape Spartivento on 27th November, 1940, *Manchester* expended over 55 per cent of ammunition from the forward turrets in approximately 45 minutes, and when sinking *Bartolomeo Colleoni* on 19th July, 1940, *Sydney* used almost all her 6-in. ammunition forward in an action which lasted, including checks, slightly over an hour". Sono parole che non richiedono una traduzione. Se poi si pensa che il 31 agosto 1941 l'ammiraglio Cunningham definiva, in un documento riservato, quella di Capo Spada "The only satisfactory day action commenced at long range and fought to a finish", essendosi per contro lamentato, nel giugno 1940, degli oltre 5.000 proiettili da 152 sparati per affondare il cacciatorpediniere *Espero* date le oggettive difficoltà logistiche della Mediterranean Fleet rifornita, per via del controllo italiano del Canale di Sicilia, attraverso la lunga Rotta del Capo, è evidente che l'*hail of fire* britannica non determinava l'auspicata rottura psicologica del confronto.

Ci riuscivano, per contro, come aveva previsto prima della guerra l'ammiraglio Fioravanzo (20), i centri a lunga distanza italiani.

Dal Sea Power al Sea Control

L'allora capitano di fregata Giuseppe Fioravanzo aveva infatti elaborato a Livorno, per il 1923, una coerente dottrina premiata, l'anno successivo, con la medaglia d'oro di 1^a classe per i benemeriti di scienze navali. Sulla base degli insegnamenti del navalista inglese Julian Corbett e delle linee comuni emerse dai programmi navali francesi e britannici, Fioravanzo aveva identificato correttamente lo sviluppo di quelle Marine maggiori. Tanto per cominciare la tendenza generale era quella di aumentare le distanze di tiro sommando questo sviluppo con una sempre maggiore velocità, così da assicurarsi il vantaggio tattico. Tutto ciò a scapito della protezione, non soltanto verticale, ma anche orizzontale concedendo, tutt'al più, ai nuovissimi incrociatori da 10.000 t, la presenza di corazzette antischegge. Ciò perché chi primo avesse colpito l'avversario l'avrebbe costretto ad allontanarsi. Scendere alle distanze medie e inferiori avrebbe, infatti, esposto le formazioni al tiro, micidiale, manifestatosi allo Jutland. Non, quindi, la "grande-battaglia-navale-decisiva" d'annientamento, non a caso mai verificatasi

in Europa durante la Grande Guerra, ma azioni tendenti non tanto a distruggere la flotta avversaria, quanto a conquistare, allontanando il nemico, il controllo, temporaneo nel tempo e nello spazio, di un'area geografica delimitata attraverso la quale far passare il proprio traffico interdicensi, nel contempo, quello avversario. In tal modo, proprio come predicava Corbett rispetto allo statunitense Mahan, la Marina sarebbe stata il cannone e l'Esercito il proiettile destinato a cambiare la geografia del teatro di guerra e ad assicurare la vittoria.

Né le cose sarebbero cambiate se la battaglia avesse avuto luogo tra corazzate, le quali avrebbero dovuto esaltare al massimo le proprie capacità d'incassatore, così da sopravvivere al tiro "ficcante" a grande distanza più a lungo delle pari categoria dell'altro partito.

Fu quello che successe a Punta Stilo quando le navi da battaglia britanniche assunsero una rotta divergente, puntualmente osservata dalle navi e dai ricognitori della Regia Marina, non appena furono centrate dal tiro avversario, manovra cui seguì la rottura del contatto. A Capo Spada il colpo messo a segno dal *Bande Nere* sul *Sydney* chiuse, a sua volta, la partita, inducendo i britannici a prendere caccia nonostante il vantaggio numerico (6 contro 1) e la maggiore velocità dei cacciatorpediniere inglesi confermata, in precedenza, durante la prima fase di quell'azione. A Capo Teulada, come vedremo nella seconda parte di questo supplemento, le cose non andarono diversamente, anzi! A Gaudio, inoltre, gli incrociatori anglosassoni si allontanarono (nonostante fossero in vantaggio numerico durante la prima delle due fasi di quello scontro) tutte le volte che incontrarono le navi della Regia Marina. Stesso discorso alla Prima, alla Seconda Sirte e a Pantelleria. Lungi dal non servire a niente, come sostiene qualcuno, le corazzate italiane assolsero, così, sia il proprio compito tattico (allontanando l'avversario) sia quello strategico, in quanto costrinsero la Royal Navy a non ripresentarsi in forze per tre anni esatti tra il 9 luglio 1940 e il 9 luglio 1943, epoca dell'invasione della Sicilia. Un'operazione, quest'ultima, resa possibile, come d'altronde lo sbarco anglosassone nel Nordafrica francese del novembre 1942, soltanto grazie al decisivo e prevalente concorso statunitense. Di una potenza, cioè, i cui interessi di medio e lungo periodo coincidevano, ormai da mezzo secolo, con quelli italiani rispetto ai ben diversi (e altresì vendicativi) propositi britannici.

In mancanza del *Sea Power* assicurato, come da manuale, dalla propria squadra da battaglia, la Royal Navy fu infatti costretta, dopo Punta Stilo e Capo Teulada, a limitarsi al *Sea Denial*, ovvero una guerriglia navale condotta con mezzi spendibili (sommersibili, aerei, mine e qualche rara apparizione di una divisione incrociatori) contro il traffico italiano e tedesco. Anche quella guerriglia navale, rivelatasi molto costosa per i britannici, mancò però il proprio obiettivo. Fino al maggio 1943, epoca in cui la costa nordafricana in mano all'Asse fu infine occupata dalle preponderanti (un rapporto sul campo, dall'inizio della campagna in Tunisia, di 3 a 1 e di 12 a 1 quanto ai rifornimenti) forze britanniche, statunitensi e francesi, arrivarono dall'Italia al Nordafrica il 91,9% del personale e l'83,4% dei materiali, con una media di 65.000 tonnellate al mese pari alla capacità di scarico e, soprattutto, di smistamento dei porti. In seguito i collegamenti continuarono, fino all'ultimo, anche con Pantelleria e la Sicilia oltre che, più in generale, nel Mediterraneo e nel Mar Nero. Tutto ciò senza contare, naturalmente, il traffico coi Balcani, il quale registrò il 99,9% degli uomini e il 99,6% dei materiali arrivati a destinazione.

Quanto all'alimentazione del Medio Oriente dal giugno 1941 in poi, come pure lo sbarco nel Nordafrica francese, la caduta di Pantelleria e l'invasione della Sicilia, furono tutte operazioni rese possibili, vale la pena di ripeterlo, soltanto grazie all'indispensabile - e di gran lunga maggioritario - concorso statunitense. Lo stesso discorso vale per la netta superiorità anglosassone conseguita il 10 luglio 1943 nelle acque della maggiore isola mediterranea. Si trattò di 6 navi da battaglia e 2 portaerei di squadra britanniche rispetto alle 2 corazzate italiane disponibili in quel momento. Quel vantaggio numerico fu però possibile soltanto in virtù della contemporanea presenza, in Atlantico, di 2 moderne corazzate della U.S. Navy e della portaerei USS *Ranger*. Tutto ciò trasformò, la guerra "inglese" in una "guerra americana", di per se stessa un conflitto di natura - e scopi - ben diversi rispetto ai fini dei programmi di medio e lungo termine italiani. Si trattò, in verità, di un evento dominato, come sempre, dagli equilibri navali e non certo di non piccolo

momento, data la coincidenza geopolitica ed economica in essere tra Washington e Roma sin dalla fine dell'Ottocento. In pratica, a conferma dell'eterogenesi dei fini, si trattò della soluzione su cui aveva puntato, sin dal 1936, l'*Establishment* italiano, consapevole com'era che il fascismo, ormai diventato un vero e proprio cesarismo, sarebbe morto, un giorno, assieme a Mussolini nel di lui letto (21).

Quanto al controllo della rosa di tiro, la scelta italiana si confermò valida mediante i controscarti in millesimi decisi dai Direttori di Tiro nel corso delle varie azioni maggiori sostenute dalla Regia Marina. Si trattava di un intervento umano che non interferiva coi dati forniti dalla centrale ma che, in tutta semplicità, li modificava ad arte (per esempio gli ordini: "Rosso quattro", oppure "Nero sette"), così da rendere le salve più efficaci rispetto a quelle, più raccolte, ma non corrette né in elevazione né quanto alle correzioni laterali, tipiche della Royal Navy.

Due dottrine diverse, pertanto. D'altra parte, come scrisse lo stesso ammiraglio Iachino: "Evidentemente i loro direttori del tiro si trovavano in qualche difficoltà nello sparare a quelle grandi distanze, alle quali invece noi eravamo da tempo allenati da un metodico e tenace addestramento" (22).

Ed è curioso che questa frase sia stata da taluni dimenticata preferendo casomai rammentare, a titolo polemico, soltanto l'esatto contrario scritto, in momenti diversi, da quello stesso autore.

Non a caso, infine, i rapporti di missione e quelli di tiro italiani redatti durante la guerra non riportano lamentele circa le dispersioni, le quali sono definite "normali" dai DT. Per concludere l'ammiraglio Campioni e, si noti bene, anche l'ammiraglio Iachino definirono, nel novembre 1940, il tiro britannico: "poco efficace e non molto ben diretto" (23). La storia, ricordata in apertura, delle "salve inglesi (le quali) erano estremamente raccolte, e non largamente disperse come purtroppo erano sempre le nostre", nacque a una distanza misurabile in lustri.

NOTE

- (1) Tirato, tra centinaia di colpi, contro una nave ferma la quale, avendo esaurito le riserve da 100 mm, non poteva più difendersi.
- (2) Enrico Cernuschi, "Capo Spada, nuovi elementi", *Rivista Marittima*, marzo 2023.
- (3) E non 3 come si dice, di solito, sbagliando.
- (4) Secondo Ronald Sired, *Enemy Engaged*, William Kimber and Co. Londra, 1957, alle 16.49 l'incrociatore *Euryalus*, già danneggiato da schegge da 203 mm due ore prima, incassò uno schegge da 100 chili e lungo un metro e mezzo in seguito a un *near miss* da 381 mm, il quale attraversò da dritta quell'incrociatore, perforando nove paratie per poi schiacciarsi contro la faccia interna della cintura corazzata a sinistra, causando, ovviamente, diversi danni. Le paratie erano però spesse tutte 23 mm, ovvero avevano proprio una funzione antischegge. Il pezzo d'acciaio da un quintale, poi pulito, montato su una tavola ed esposto, con una targhetta d'argento, in quadrato, era in realtà il fondello del proietto il quale, dopo aver attraversato la nave, era esploso appena uscito, proiettando indietro quel pezzo. Si trattava, in altre parole, del comportamento che i britannici attribuirono a un altro proietto da 381 (in realtà un 203 mm del *Trento*) che colpì il cacciatorpediniere *Kingston*, immobilizzandolo, attraversando la nave senza esplodere. L'evidenza fotografica pubblicata su queste stesse pagine dimostra, per contro, che la granata che colpì il *Kingston* detonò regolarmente.
- (5) Enrico Cernuschi, "Capo Spada, nuovi elementi", *Rivista Marittima*, marzo 2023
- (6) «*Piercing Manchester's upper works with a few splinters salvos*». TNAADM 199/385, 18th Cruiser Squadron War Diary 1.3.1940–31.12.1940, PP 150-154.
- (7) Keith McBride, "Eight Six-Inch Guns in Pairs", *Warship 1997-1998*, P. 175.
- (8) Il danneggiamento del cacciatorpediniere *Matchless* fu negato dai britannici, ma è confermato dall'evidenza fotografica riprodotta in queste pagine.
- (9) Aldo Fraccaroli, "Fu il più grande scontro combattuto sui mari", *Storia Illustrata*, Maggio 1976, p. 53.
- (10) *Rivista Marittima*, ottobre 1992, p. 113
- (11) Enrico Cernuschi, "L'ultima cannonata. Nuovi elementi sulla Battaglia di Punta Stilo", *Rivista Marittima*, giugno 2023; Enrico Cernuschi, "Capo Spada, nuovi elementi", *Rivista Marittima*, marzo 2023.
- (12) I britannici sostennero di essere stati colpiti solo dalla batteria costiera definita, con una certa esagerazione, da 175 mm, ma il rapporto originario inglese conferma, parlando di un «*another shell*». TNAADM 199/2068.
- (13) Jack Greene e Alessandro Massignani, *The Naval War in the Mediterranean 1940-1943*, ed. Chatham, Londra 1998, P. 170.
- (14) Louis Le Bailly, *The Man Around the Engine: Life Below the Waterline*, ed. Kenneth Mason Publication Ltd, 1990, P. 82.
- (15) Aldo Fraccaroli ricordava che il comandante Brofferio, celebre antifascista, sosteneva, nel corso di quello stesso anno, che sarebbe stato meglio armare, in omaggio alla dottrina dei primi anni Dieci, le "Littorio" con 6 cannoni da 406 mm in luogo di 9 pezzi da 381, da lui definiti "spremuti".
- (16) *Rivista Marittima*, giugno 1992, p. 99.
- (17) Correlli Barnett, *I generali delle sciabole*, Longanesi, Milano, 1965, p. 225.
- (18) *Progress in Naval Gunnery 1942*, pp. 5-6.
- (19) Corrispondenza dell'autore col noto esperto canadese Bill Jurens, 17 luglio 2005.
- (20) Giuseppe Fioravanzo, "Quadro della futura battaglia navale", *Almanacco Navale italiano 1938*, Ufficio collegamento stampa del Ministero della Marina, Roma, 1938, p. 68.
- (21) *Signori d'Italia*, Longanesi, Milano, 1978, p. 20.
- (22) Angelo Iachino, *Operazione Mezzo Giugno*, Mondadori, Milano, 1955, p. 55.
- (23) USMM, *Le azioni navali*, vol. I, Roma 1976, p. 309.

Capitolo VI

Minimo comune denominatore

Volendo ricavare il meglio sia dal Memoriale sia dal Commento rinvenuti nell'USMM, va innanzitutto riconosciuto il fatto che l'allora comandante Bottiglieri scrisse, nel 1949, che in materia di artiglierie le idee erano divise, in Italia e non solo, sin dal 1917 e che non erano state chiarite neppure dopo il 1945.

Sia lui sia il Generale (AN) Pellegrini concordavano, inoltre, in merito al fatto che: “La durata del tragitto, sommata al tempo morto, rappresenta il tempo durante il quale, qualunque metodo di tiro si segua, si è costretti ad extrapolare i dati appoggiandosi a una legge del moto determinata in precedenza. Considerata la difficoltà di ricavare con buona approssimazione tale legge, vi è quindi tutto l'interesse a far sì che tale tempo sia il minore possibile”. (M 63)

Il Memoriale, inoltre, osservava che: “L'aumentata potenza delle artiglierie è, purtroppo, sempre associata a una scarsa precisione”. Un giudizio, questo, del tutto analogo a quello britannico. Il generale Pellegrini aveva identificato, alla fine degli anni Trenta, la prima causa delle dispersioni nel tiro nelle differenze di velocità iniziali. (M 71 e 72) Un recente lavoro dell'ammiraglio Santarini ha invece individuato la radice del problema nell'eccessiva stabilità della traiettoria del proietto. D'altra parte una minore velocità iniziale avrebbe compromesso non tanto la gittata, quanto la capacità di perforazione delle corazze successive al 1918, mediamente più resistenti del 10%, a parità di spessore, rispetto a quelle prebelliche (1).

Il comandante Bottiglieri, ancora, scrive nel proprio Commento che le leggi della balistica sono empiriche e tali da richiedere numerosissime (e costose) prove in ogni possibile condizione.

Soprattutto entrambi concordano in merito alla natura di sistema d'arma delle artiglierie, ossia che si tratta di un complesso armonico tra la nave (alias una piattaforma per cannoni), la direzione del tiro, gli affusti, le armi, i proietti, le spolette e le cariche di lancio e di scoppio con lo scopo ultimo di danneggiare il nemico. E sotto questo punto di vista le pur celebrate artiglierie navali germaniche lasciavano parecchio a desiderare, visto che su 7 proietti da 380 e 280 mm che colpirono, tra il 1940 e il 1943, 4 corazzate britanniche, i colpi inesplosi furono 5, pari al 71,4%.

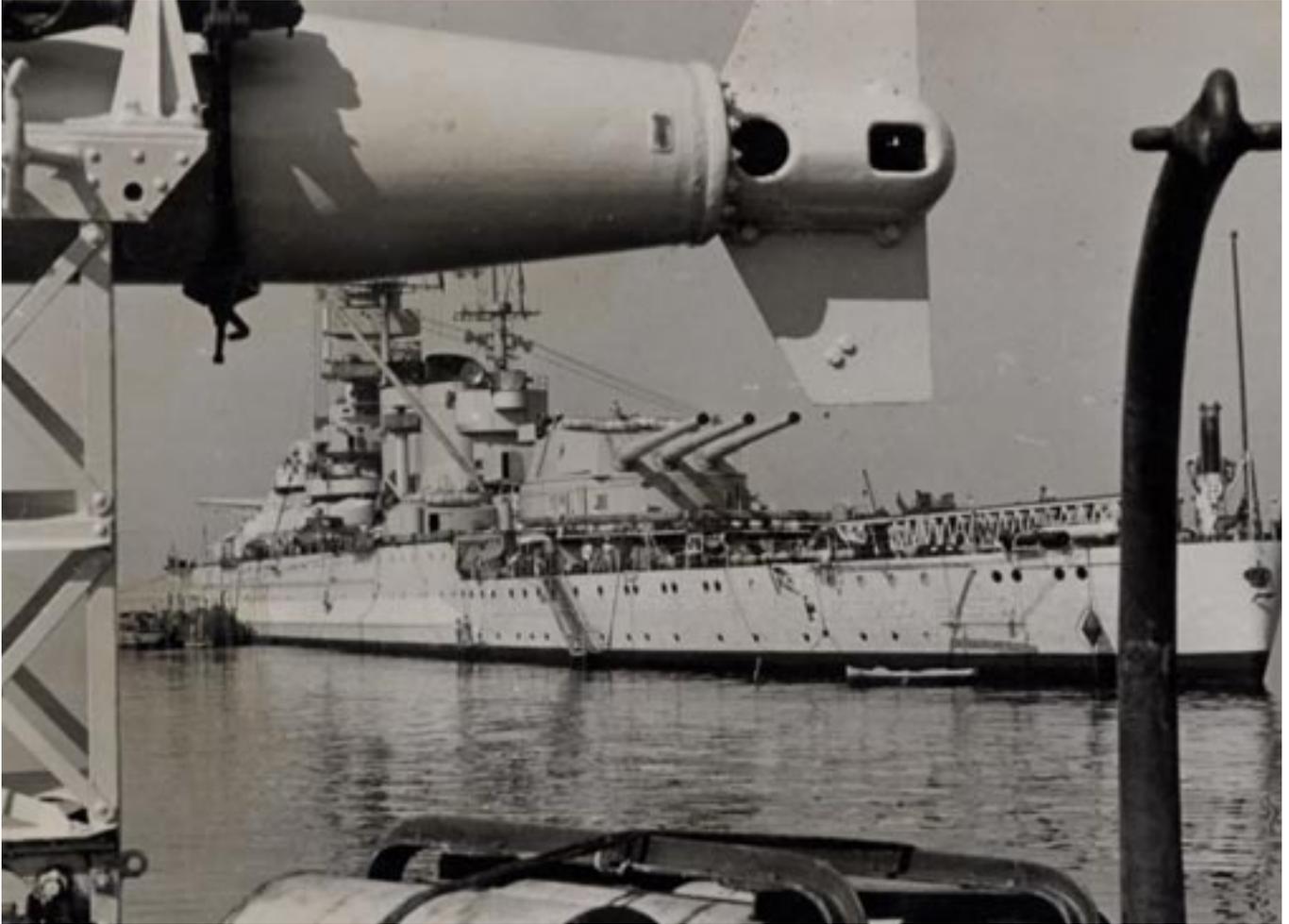
Col senno di poi, infine, possiamo rilevare che le cariche di scoppio dei proietti perforanti italiani da 320 e 381 erano decisamente più piccole, con conseguente minore onda d'urto, rispetto a quelle delle altre Marine. Si trattò di una scelta che privilegiava le qualità perforanti delle palle italiane nei confronti delle moderne corazze avversarie, ma che confermava, altresì, la minore letalità del cannone rispetto alle offese che potevano essere arrecate, dagli anni Trenta in poi, dai velivoli, in primo luogo gli aerosiluranti auspicati dalla Regia Marina sin da prima della Grande Guerra e vanamente chiesti alla Regia Aeronautica tra il 1923 e il 1940.



Egeo, 22 maggio 1941. L'incrociatore inglese *Naïad* silurato a prora dalla torpediniera *Sagittario*. Si noti il baffo bianco, subito a poppavia della prora, è evidenziato dalla luce proveniente dallo squarcio sul lato sinistro dell'unità causato dall'esplosione della testa carica dopo che l'arma aveva "punctured" quell'unità. Il danneggiamento fu negato dai britannici in sede di Rapporto ufficiale e non venne riportato nel giornale di chiuesuola di quella nave, ma è stato confermato nelle proprie memorie dall'ufficiale allo scafo e da altre fonti, indipendenti, neozelandesi. Come scrisse, nel 1956, l'ammiraglio Cocchia, già Direttore della *Rivista Marittima*, per la Royal Navy la regola è sempre la stessa: meglio una nave colpita dal diavolo che non dal nemico. Specialmente se italiano, francese o spagnolo. (Collezione Enrico Cernuschi)

Restano, infine, le tre Questioni ricordate in precedenza. E a questo punto è facile riassumerle nei seguenti termini:

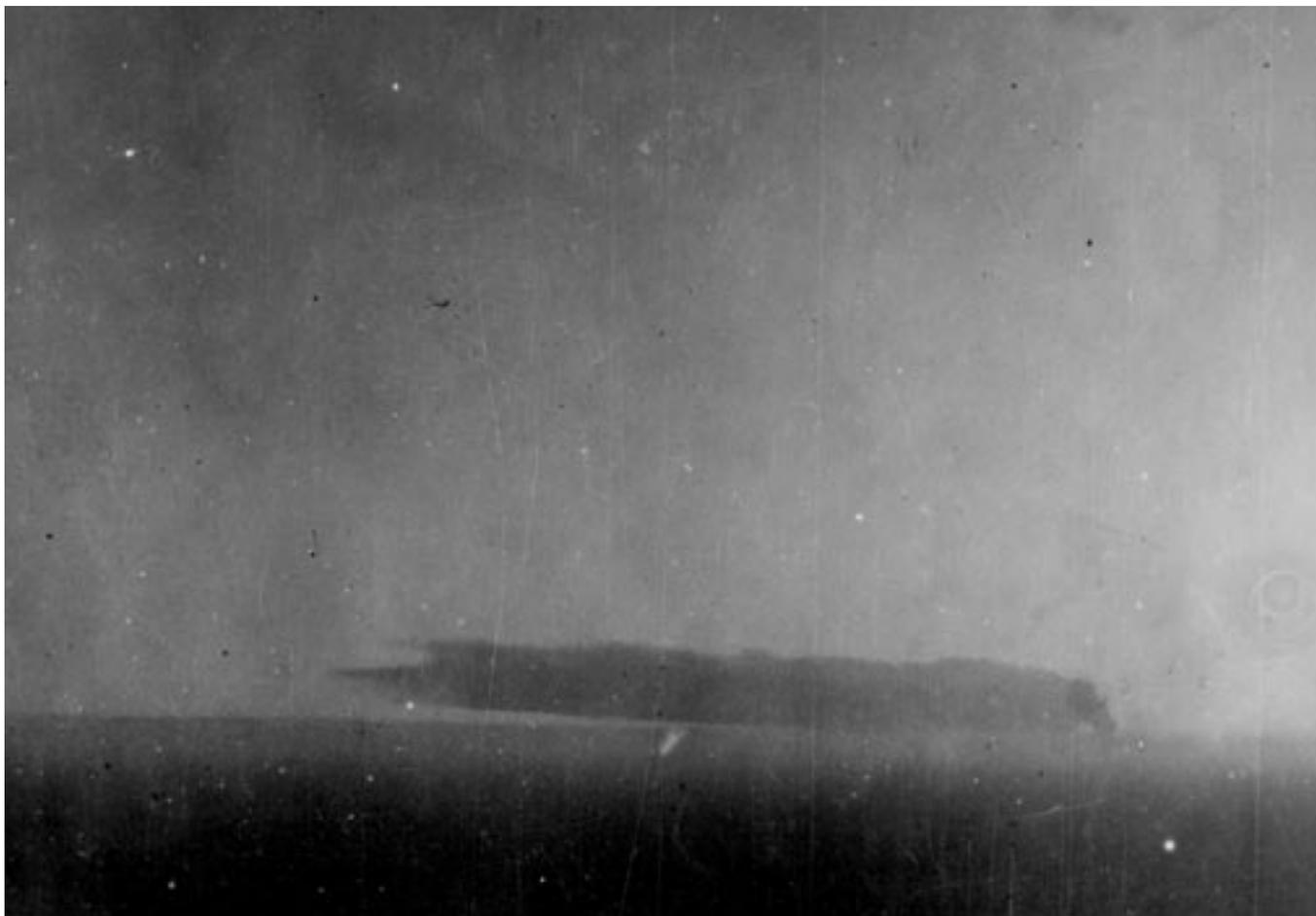
Questione A: ovvero la messa a punto dei cannoni da 381/50 dei "Littorio" (navi entrate in servizio nell'agosto 1940 e i cui problemi iniziali, addestramento incluso, trovarono una soluzione tre mesi dopo) menzionata dall'ammiraglio Brenta nel 1948. La risposta l'aveva già fornita lo stesso ammiraglio Iachino nel settembre e ottobre 1942, quando commentò i risultati di una serie di esercitazioni in mare, avvenute durante quei mesi, scrivendo che: "... il tiro è stato sempre aperto in modo rapido e soddisfacente ... la condotta del tiro (ritmo e precisione) è stata ottima sul *Vittorio Veneto* ... tiro centrato sin dal primo gruppo scalato in gittata: 5 salve utili su 12 con 8 colpi sul bersaglio: ottima nella prima parte della serie, buona nella seconda parte sul *Roma* ... tiro centrato sin dal primo gruppo scalato in gittata, 5 salve utili su 12 con 8 colpi sul bersaglio; ottima sul *Littorio* ... tiro centrato sin dal primo gruppo scalato in gittata; 8 salve centrate su 14 con 7 colpi sul bersaglio ... nessun colpo perduto sul *Vittorio Veneto*, un solo colpo perduto sul *Littorio* per leggero ritardo in un caricamento; tre colpi



Taranto, agosto 1940. Il *Vittorio Veneto* appena dato per operativo. In realtà l'armamento principale da 381 mm (e il necessario addestramento) non furono giudicati a punto che all'inizio del novembre 1940, trattandosi di un sistema d'arma radicalmente nuovo. (Collezione Enrico Cernuschi)

perduti sul *Roma* per causa del tutto accidentale e trascurabile (cannello fallito per difetto di percussione) (2). L'origine di queste prestazioni è probabilmente da ricercare nelle nuove cariche in seta per i 381 e i 320, le quali assicurarono una sensibilissima riduzione delle irregolari velocità tra colpo e colpo. Quelle stesse nuove cariche dovevano "essere estese ai 203". (M 74)

Questione B: ossia le dispersioni dei 203 mm italiani; 3 centri in pieno confermati dai britannici durante i 7 scontri di cui sopra; nessuno - per contro - da parte britannica a fronte dei circa 380 proiettili di quel calibro sparati a Capo Teulada. Casomai il vero problema fu, per la Royal Navy, quello della troppo scarsa velocità (28-29 nodi) dei propri incrociatori pesanti rispetto a quelli della Regia Marina. Soltanto 4 unità potevano raggiungere (od oltrepassare di poco) le 30 miglia: l'*Exeter* e lo *York* e gli ammodernati *Kent* e *London*. Il primo, messo fuori combattimento dalla corazzata tascabile *Graf Spee* il 13 dicembre 1939 in occasione della Battaglia del Rio della Plata, tornò in servizio nell'aprile 1941 trascinandosi, però, ancora qualche problema, tanto che, per quanto fosse stato richiesto da diversi mesi dall'ammiraglio Cunningham per la Mediterranean Fleet, finì a pattugliare l'Oceano Indiano, un compito che non richiedeva spunti di velocità particolari. Destinato all'Estremo Oriente fu affondato il 1° marzo 1942. Lo *York* andò perduto a Suda, il 26 marzo 1941, in seguito a un attacco di barchini esplosivi della X Flottiglia MAS. Il *Kent*, silurato da un S. 79 della Regia Aeronautica il 17



Acque di Pantelleria, 15 giugno 1942. Il cacciatorpediniere inglese *Matchless* incendiato in seguito al tiro dell'*Eugenio di Savoia*. I britannici hanno negato anche questa circostanza preferendo mettere tutto sul conto di una mina italiana tipo Vega urtata da quella nave il giorno successivo. La foto è stata scattata attraverso il telemetro dell'*Eugenio*. (USMM)

settembre 1940, richiese 12 mesi di lavori e fu poi assegnato alla Home Fleet. Quanto al *London*, ricostruito e tornato in servizio nell'aprile 1941, quella nave rivelò sin da prima della fine di quei lavori gravi difetti allo scafo e pattugliò, tra un ciclo e l'altro di riparazioni in cantiere, l'Atlantico come le altre unità della propria categoria fino al 1944, quando passò nell'Oceano Indiano con compiti, anche lì, di difesa del traffico. Il nucleo esplorante britannico nel Mediterraneo, pertanto, formato da incrociatori leggeri, fu sempre in condizioni di consapevole inferiorità rispetto a quello italiano fino all'aprile 1943, quando gli ultimi due incrociatori pesanti della III Divisione furono uno affondato (il *Trieste*) e l'altro gravemente danneggiato (il *Gorizia*) alla Maddalena da bombardieri quadrimotori statunitensi.

Questione C: le dispersioni del cannone da 152/53. Quei pezzi ottennero 18 centri in pieno, uno dei quali, il 15 giugno 1942, alla distanza record, per quel calibro, di oltre 20.000 m da parte del *Montecuccoli* ai danni del dragamine di squadra *Hebe*. Come scrisse il comandante di quella nave, capitano di vascello Solari, nel proprio rapporto: “Il tiro viene eseguito dal comandante Fabio Tani in maniera magistrale, alla terza salva il caccia (n.d.a. in realtà un dragamine di squadra) è colpito, emana fiamme e fumo e sembra fermarsi. Esso viene nascosto con nebbia dall'altro cacciatorpediniere”. A queste righe fa da *pendant* il rapporto del comandante dell'*Hebe*, capitano di fregata G. Mowatt, il quale di-

chiarò che alle 12.25 la sua nave fu colpita da un proietto da 152 mm, il quale provocò notevoli danni causando un incendio, peraltro presto domato, mentre il gemello *Rye*, a poppavia, fece subito fumo per coprirlo. Le due navi si allontanarono alla massima velocità. I 152/53 di quell'incrociatore continuarono a inquadrare (*frequently straddled*) quelle due unità, tanto che, temendo fosse giunta ormai la fine, il comandante Mowatt gettò in mare l'archivio segreto, circostanza questa che gli fu contestata dopo l'arrivo a Malta (3).

Da parte britannica, 7 proietti da 152/50 giunsero a segno a bordo delle navi italiane nel corso dei sette maggiori scontri diurni della guerra nel Mediterraneo; una di quelle granate non esplose.

NOTE

(1) Marco Santarini, "The Strange Case ...", p. 323.

(2) Giuliano Colliva, "Questioni di tiro ... e altre", *BUSMM*, dicembre 2003, p. 37 citando come fonte: Archivio USMM, Fondo I Squadra Navale, busta 12, fascicolo 1943, Esercitazioni della IX Divisione, n. 014297, 24 ottobre 1942.

(3) Alberto Da Zara, *Pelle d'ammiraglio*, USMM, Roma, 2014, p. 417



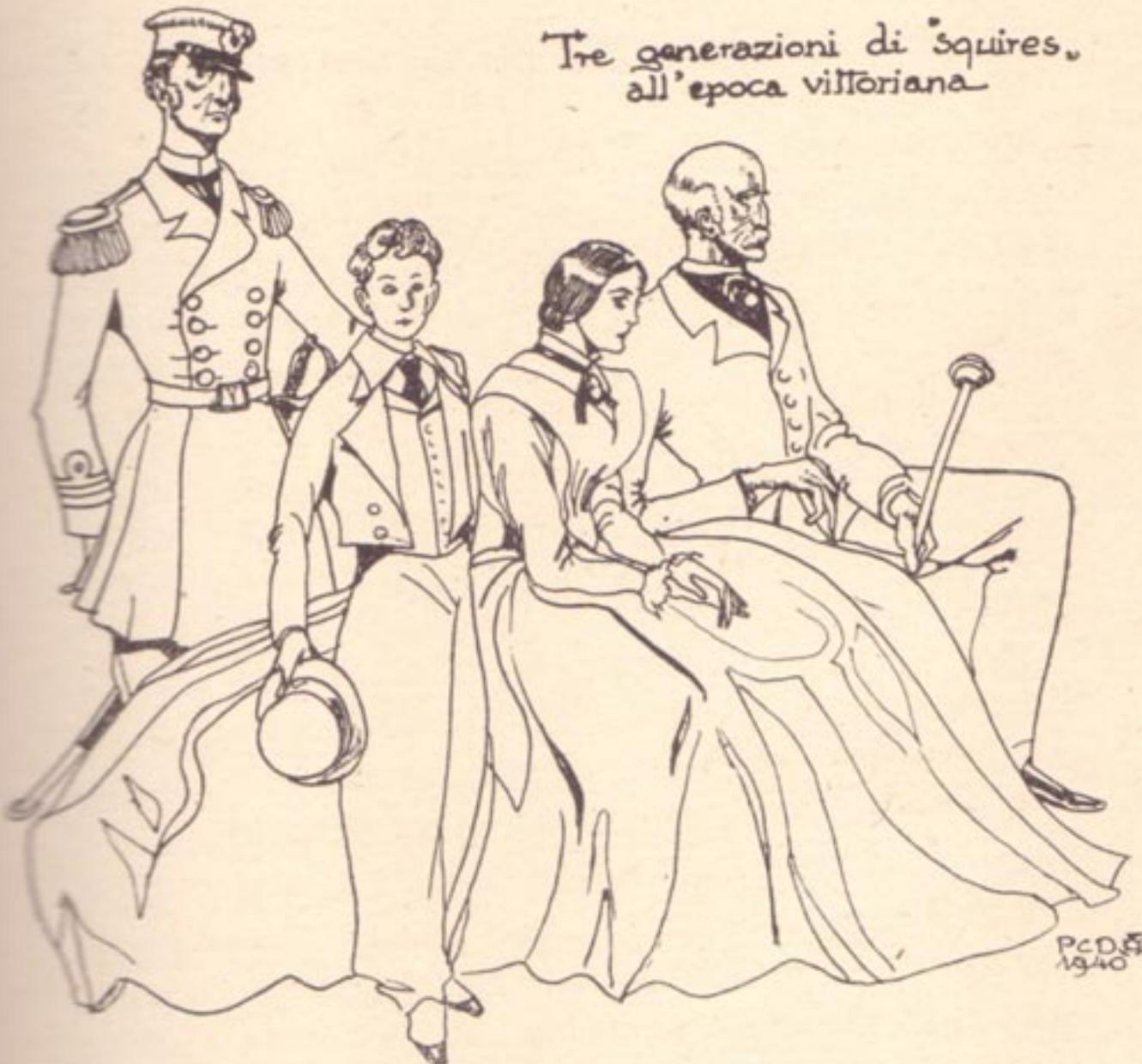
Novembre 1940: la I Divisione in navigazione. (da *Signal*)

PARTE II

Capo Teulada, 27 novembre 1940. Tutt'un'altra storia

Tre generazioni di "squires"
all'epoca vittoriana

Tre generazioni di "squires"
all'epoca vittoriana



Tre generazioni di aristocratici britannici (disegno di Paolo Caccia Dominioni, da Alberto Bechi Luserna, *Britannia in Armi*, Alfieri, Milano, 1940)

Capitolo VII

La scena

Tutto ciò premesso, è ora il momento di proporre al lettore una diversa narrazione della Battaglia di Capo Teulada, combattuta il 27 novembre 1940 tra la squadra italiana agli ordini dell'ammiraglio Inigo Campioni, e quella britannica di Gibilterra (Force H) dell'ammiraglio James Somerville.

Si tratterà di una descrizione piuttosto differente rispetto alle versioni convenzionali, le quali sono state ricalcate tutte, anche in Italia, sulla falsariga di quanto narrato "d'autorità" sul *London Gazette* del 5 maggio 1948. L'ammiraglio Iachino, presente quel giorno al comando della II Squadra formata dagli incrociatori pesanti, i quali operarono in qualità di nucleo esplorante della I Squadra (navi da battaglia *Vittorio Veneto* e *Cesare*) basò, infatti, la propria narrazione su quella fonte secondaria in occasione della redazione di un proprio libro, intitolato *Operazione Mezzo giugno*, edito da Mondadori nel 1955. Il volume dell'USMM *Le azioni navali, tomo I*, apparso nel 1959, riprese, a sua volta, il testo dell'ammiraglio Iachino chiudendo, così, quel cerchio *Made in England*.

Ogni punto della narrazione di quello scontro sarà pertanto documentato con le note e le fonti del caso, oltre che con il decisivo supporto fotografico oggi disponibile. Prima è però necessario rispettare il primo dovere imposto della storiografia: la cronologia. E per farlo si impone un passo indietro, così da poter apprezzare correttamente il panorama politico e, di conseguenza, strategico, di quella giornata, dalle sue lontane premesse fino alle conseguenze di medio e lungo periodo ancora oggi attuali.

L'uomo di Gallipoli

Ambizioso e relativamente squattrinato, il giovane *Mister* Winston Spencer Churchill, appartenete a un ramo terzogenito della famiglia del Duca di Marlborough, era partito bene dopo aver abbandonato, nel 1904, il Partito Conservatore per quello Liberale. Nel 1911 era già diventato, infatti, Primo Lord dell'Ammiragliato. In quel ruolo appoggiò in maniera determinante la fazione - minoritaria - del governo Asquith che, sotto la guida del ministro degli esteri Edward Grey, spinse quell'esecutivo a dichiarare guerra alla Germania nell'agosto 1914 (1) mentendo, inoltre, al Parlamento quando assicurò che si sarebbe trattato di un'allegria impresa (2) alla quale il Regno Unito avrebbe concorso con la sola flotta. In realtà erano già in corso le operazioni di imbarco del piccolo British Army (6 divisioni a fronte di 80 francesi), la cui presenza in Francia era stata pretesa, sin dal 1912, da Parigi a titolo di garanzia con l'intento di scongiurare una pace separata anglo-germanica a danno della III Repubblica. Ostaggi, quindi, prima ancora che soldati.

Dopo questi atti, la posizione del giovane Churchill (aveva 37 anni in un gabinetto che superava, in

media, i 70) segnò un ulteriore balzo, permettendogli di decidere - e dirigere - le operazioni e le nomine nell'ambito della Royal Navy, scavalcando così il Primo Lord del Mare (in pratica il capo del da poco istituito Stato Maggiore della Marina britannica), ovvero l'anziano e discusso ammiraglio John Fisher, richiamato in servizio a guerra iniziata dallo stesso Churchill per ricoprire quel ruolo. Seguirono una serie di iniziative non sempre felici come, per esempio, l'invio ad Anversa, sulla base di alcuni mal digeriti ricordi scolastici relativi ai tempi delle guerre rivoluzionarie e napoleoniche, della Royal Navy Division dei Royal Marines. Quella grande unità finì internata in Olanda per il resto della guerra. Su tutto, però, dominò il disastro, nel 1915, del fallito attacco ai Dardanelli, operazione giudicata, in seguito, piuttosto dilettesca. Quello sbarco, concepito e portato avanti da Churchill nonostante tutto e tutti, costò al solo British Army e alle truppe australiane e neozelandesi 26.213 morti e 187.767 feriti e malati (3), segnando per sempre la sua vicenda politica, tanto da costringerlo a dare, a furor di popolo, le dimissioni, non essendo politicamente ammissibile, a Londra, l'idea di una sconfitta a opera dei turchi.

Mister Churchill tornò, comunque, al governo nel dicembre 1916, avendo partecipato al ribaltamento dell'esecutivo del vecchio e, da anni, debole Primo Ministro Asquith, il quale era ormai orientato a favore di una pace di compromesso; una soluzione che era giudicata dalla classe dominante britannica alla stregua della propria rovina politica, sociale e materiale dopo oltre due anni di sacrifici chiesti al Paese. Il nuovo Primo Ministro, Lloyd George, fu definito, a sua volta, "il grande negromante" della politica britannica a causa del suo continuo trasformismo parlamentare, un'abilità piuttosto discussa che gli permise di restare al potere per sei anni di fila (4).

Nell'ambito dei governi del nuovo *Prime Minister*, Churchill rivestì il non facile ruolo del *Whip Boy*, ovvero del capro espiatorio. Non avendo, dietro di sé, alcun seguito nell'ambito del Partito liberale, o alla Camera dei Comuni, e dovendo l'elezione al Parlamento soltanto al proprio stile letterario (era, sin dalla fine dell'Ottocento, uno scrittore di successo) e ai suoi discorsi, sempre molto efficaci, il resuscitato Winston ricoprì, dapprima, il ruolo di titolare dell'ingrato dicastero degli approvvigionamenti in un periodo, la primavera 1917, in cui la guerra subacquea tedesca minacciava di costringere la Gran Bretagna alla pace. In altre parole, se Londra fosse stata sconfitta sarebbe stata colpa sua. Gli andò bene. La Royal Navy catturò infatti, nel febbraio 1917, in nome del diritto di angheria, ben 4 milioni di tonnellate di naviglio mercantile neutrale, in primo luogo scandinavo e olandese. Quei piroscafi permisero, a fronte dell'andamento medio delle perdite e delle contromisure (in primo luogo i convogli) introdotti dalla Marina britannica alla fine della primavera di quello stesso anno, di pronosticare la possibilità di andare avanti, di quel passo, fino al 1920. I tedeschi e gli austro-ungheresi, al contrario, esaurirono, in seguito al blocco navale dell'Intesa, le loro risorse a cavallo tra il 1918 e l'anno successivo. Il Regno Unito evitò, così, di adottare il razionamento (introdotta in Italia allo scoppio del conflitto, secondo la severa tradizione piemontese e, in Francia, dal 1917) fino al luglio 1918. Soltanto allora furono colpiti per la prima volta, nel Regno Unito, il burro, la carne e lo zucchero (ma non il pane). I britannici si risparmiarono, inoltre, l'onere della leva obbligatoria, prevista nel 1916, ma con larghissime eccezioni e, in pratica, mai applicata. L'ordine sociale del Regno Unito fu così assicurato e la Gran Bretagna poté arrivare serenamente, o quasi, all'inaspettata vittoria del novembre 1918; una circostanza resa possibile dal crollo verticale dell'Austria-Ungheria e dalla materiale impossibilità tedesca di parare, con soltanto 3 divisioni, subito inviate a invadere la disarmata Austria, la nuova minaccia proveniente dal Brennero da parte di 29 divisioni italiane, 3 britanniche e 3 francesi. Berlino aveva, infatti, esaurito ogni riserva centrale nel tentativo, riuscito, di contenere il fronte occidentale predisponendo, per di più, una nuova linea difensiva invernale lungo il Danubio destinata a parare la minaccia che si stava profilando dai Balcani.

Seguì l'assegnazione a Churchill del portafoglio della Difesa. Era un altro compito ingrato in quanto sommava al malcontento per la smobilitazione le guerre (tutte perse) combattute dai britannici contro

i bolscevichi in Russia e quelle in corso in Afghanistan e in Irlanda. Passato, in seguito, a dirigere il Ministero delle Colonie, Churchill fu costretto a gestire, con mano pensante, una continua serie di rivolte, da Malta all'India fino alla Somalia britannica, all'Iraq e alla Palestina. Lloyd George cadde, infine, nell'ottobre 1922 in seguito alla sconfitta (la c.d. Crisi di Chanak) patita dalla Gran Bretagna in Turchia a opera del futuro presidente Kemal Atatürk. Date le scarse truppe inglesi disponibili, Londra aveva chiesto, in quell'occasione, l'aiuto militare, sul campo, dei contingenti francesi e italiani di presidio a Costantinopoli, ma sia il governo liberale di Roma sia quello parigino ritenevano che Lloyd George li avesse ingannati entrambi - a furia di continue giravolte - in occasione del Trattato di pace di Versailles e, di nuovo, nel corso degli anni successivi. Privo di forza militare, il maggior Impero del mondo fu costretto, pertanto, a capitolare, abbandonando la Grecia - cui si era appoggiato, nel 1919, per *la sale besogne de l'infanterie* - dapprima alla durissima reazione turca e, in seguito, a una serie di sanguinosi colpi di Stato susseguitisi ad Atene per 12 anni di fila.

Dopo la caduta del Partito liberale, rapidamente dissoltosi dopo la fine politica di Lloyd George, Churchill tornò nelle file dei Conservatori ricevendo, nel 1924, niente di meno che l'incarico di Cancelliere dello Scacchiere, ovvero Ministro delle Finanze di Sua Maestà britannica. Tradizionalmente quell'incarico spetta, in Gran Bretagna, al successore designato del Primo Ministro, in quel momento il conservatore Stanley Baldwin. Costui era arrivato a quella carica dopo la meteorica parentesi del primo laburista pervenuto a Downing Street: Ramsay MacDonald, durato meno di 11 mesi prima di cadere in seguito alla pubblicazione, sulla stampa popolare, della "Lettera di Zinoviev", un falso creato dai Servizi britannici mediante il quale quell'esponente bolscevico russo (poi fatto fucilare da Stalin) avrebbe concordato con i laburisti una rivoluzione comunista da scatenare, a tempo debito, in Gran Bretagna. Si trattò di un espediente piuttosto grossolano che, tuttavia, fu preso per buono dal patriottico pubblico britannico nell'imminenza delle elezioni.

In apparenza, il nuovo incarico ministeriale era il trionfo del sempre ambizioso *Mister* Winston. In realtà si trattava, sempre e soltanto, del medesimo gioco. L'individualista Churchill, malvisto dai conservatori - i quali lo consideravano un voltagabbana e un male necessario - non aveva, infatti, un seguito nella macchina del partito né disponeva, in Parlamento, di una propria corrente. Baldwin, poi, era ritenuto da tutti un nemico personale di quel neo Cancelliere. È un fatto che la Gran Bretagna era uscita stremata, sotto il profilo economico, dal Primo conflitto mondiale. Allo scopo di raggranellare qualcosa, il Regno Unito aveva condotto, tra il 1923 e il 1925, una vera e propria guerra economica contro la Francia, l'Italia e il Belgio speculando ai danni delle loro monete. Tutto, in effetti, era giudicato lecito pur di assicurarsi qualche vantaggio nei confronti del comune creditore statunitense, diventato, dalla fine del 1914, l'indispensabile e solitario banchiere d'Europa (5). Dopo questa politica finanziaria di piccolo cabotaggio era però giunto il momento di una soluzione più prolungata nel tempo. I maggiorenti conservatori (poche decine di personem tra esponenti della finanza e imprenditori) puntarono, pertanto, a una rivalutazione della sterlina. Si trattava dell'ennesima mossa azzardata di breve respiro, di per sé analoga alla decisione, risalente ad appena dieci anni prima, di precipitare il mondo nella Grande Guerra ingannando volutamente i tedeschi, il 1° agosto 1914, in merito alla neutralità britannica (6) e confidando (erroneamente) in un breve conflitto combattuto dai russi e dai francesi *pour le beaux yeux de l'Angleterre*. L'azzardo del 1914 fu un errore, né le cose



Stanley Baldwin, tre volte Primo Ministro britannico tra il 1923 e il 1937 (da Wikipedia).

sarebbero andate meglio in occasione della rivalutazione del 1925 e della successiva guerra mondiale del 1939. Resta tuttavia il fatto che, dal punto di vista della *Gentry*, l'aristocrazia campagnola britannica, non esistevano alternative al proprio apparentemente malinconico, e inarrestabile, declino politico e sociale.

La classe in estinzione

La mossa geniale di Enrico VIII era stata, infatti, quella di confiscare, nel 1536, i monasteri e il patrimonio della chiesa cattolica in Inghilterra distribuendo i nuovi feudi tra i nobili fedeli. Costoro furono costretti, da un lato, ad adottare un rango inusitato (a partire da case di campagna simili a regge), dovendo ricevere degnamente quel sovrano, e i suoi successori, nel corso delle frequenti visite che i monarchi facevano attraverso il Paese. Dall'altro quegli stessi aristocratici erano costretti a cercare di far quadrare i conti imposti da uno stile di vita al di sopra, o al limite, dei propri mezzi. Le continue rivolte, congiure di palazzo e guerre civili che avevano insanguinato il Paese dai tempi di Riccardo Cuor di Leone e di Robin Hood, il cosiddetto *Killing Time*, ebbero - così - pressoché fine. Luigi XIV, il Re Sole, giunse alla stessa conclusione poco più di un secolo dopo, quando trasformò i nobili, già protagonisti della Fronda, in pensionati dello Stato con l'obbligo sociale di risiedere nella costosissima Versailles, così da poterli tenere sempre sott'occhio.

Rimasta quasi invariata per tre secoli quanto a consistenza e famiglie, l'aristocrazia britannica cominciò a risentire, sin da prima dell'ascesa al trono, nel 1837, della Regina Vittoria, della fine della proficua stagione della Rivoluzione industriale. Tempo due generazioni da allora la situazione era ormai precipitata, tanto da poter leggere inserzioni pubblicitarie come questa, pubblicata dal *Daily Telegraph* nel febbraio 1901: "Un pari britannico dal titolo molto antico è desideroso di prendere in moglie una signora molto facoltosa ... disposta ad acquistare il titolo di nobildonna per 65.000 sterline, pagabili in contanti, al futuro consorte, e che possieda ricchezze sufficienti a mantenere il rango di moglie di un pari" (7). Questa soluzione fu fatta propria, tra il 1870 e il 1914, da oltre 100 tra le più blasonate famiglie britanniche. Narra, sempre l'appena citato Cannadine, che: "Egualmente famosi e tenaci nelle caccia all'ereditiera furono i Marlborough", a partire dal padre di *Mister Winston* al quale, tuttavia, il genitore non lasciò praticamente nulla al momento della morte. In pratica si trattava, a quel tempo, di circa 5.500 famiglie appartenenti alla *Gentry* (tra i quali i 580 Pari del Regno (Lord) della Camera alta del Parlamento, loro riservata per diritto di nascita. In tutto la *Gentry* possedeva, nel 1876, il 90% delle terre del Regno Unito. Nel corso dell'ultimo decennio del XIX secolo, però, la concorrenza imprenditoriale statunitense e tedesca era ormai diventa tale che la Gran Bretagna dovette adottare, per la prima volta, le tasse di successione, rivelatesi fatali per la propria aristocrazia anche se erano limitate all'8% in capo ai soli patrimoni superiori al milione di sterline. D'altra parte, la *Gentry* non era più maggioritaria alla Camera dei Comuni già dal 1885, salvo perdere, nel 1911, anche il diritto di veto che era spettato, fino a quel momento, alla Camera dei Lord sulle leggi finanziarie e di spesa. Perso il controllo del Potere legislativo non rimase, a questo punto, a quella classe messa in minoranza dopo oltre tre secoli di dominio oligarchico, che ricorrere al cosiddetto *Deep State*, un sistema basato sulla burocrazia, sul denaro e su accorte influenze, in primo luogo editoriali, esercitate in capo all'opinione pubblica. Una soluzione poco elegante, ma necessaria, tanto più che quella stessa aristocrazia era stata inondata, ormai da una ventina d'anni, da una folta schiera di nuovi ricchi provenienti dall'imprenditoria. Costoro, disinvolti e nobilitati sempre più in fretta, avevano adottato immediatamente il lusso connesso al rango appena raggiunto, ma erano privi delle buone maniere, della lunga esperienza e dell'indubbio coraggio fisico tipici delle vecchie famiglie.

La Grande Guerra aggravò ulteriormente la situazione. Il 20% dei Pari britannici e irlandesi e dei

loro figli morì tra il 1914 e il 1918. Al termine di quella carneficina, senza precedenti per i nobili dai tempi della Guerra delle due Rose (la quale, però, era stata diluita in 30 anni, e non concentrata in 4), l'aumento delle tasse di successione (subito elevate, nel 1924, dal primo governo laburista al 40%) non toccò certi ruvidi e disincantati *nouveaux riches*, ma dimezzò, non di meno, il numero delle vecchie famiglie (8). Tanto più che, contravvenendo alle promesse elettorali, il Governo conservatore di Baldwin, succeduto a MacDonald, non mantenne la promessa fatta davanti alle urne di ridurre quell'imposta. Quell'occasione si dimostrò, infatti, troppo ghiotta per la frazione del Partito Conservatore che era giunta al potere. Piuttosto diviso al proprio interno, quel partito era in preda, da tempo, a una lotta intestina nel corso della quale i *parvenu*, ricchi di mezzi, applicarono senza scrupoli quell'aumento delle imposte di successione nei confronti dei propri nemici, salvo "interpretarlo" a beneficio degli amici, come - d'altronde - avviene sempre in questi casi. Compattata, in questo modo, la classe sociale da cui provenivano i nuovi quadri del partito conservatore, quella maggioranza decise di dar corso a un progetto ambizioso: la rivalutazione della sterlina, mettendo nominalmente a capo dell'idea, e dell'intera operazione, il perdurante *Mister* Winston Churchill (il quale, sia detto tra parentesi, fu elevato al cavalierato, ovvero fatto *Sir*, soltanto nel 1953 su iniziativa della giovane Regina Elisabetta).

Fu così che, mentre l'economia italiana, "...entrata, a partire dal 1922-23, in una fase espansiva che durerà, attraverso la grave crisi determinata nel 1927 dalla rivalutazione della lira, fino al 1929" (9), confermava la propria tradizionale, secolare vitalità nonostante tutto e tutti, il Regno Unito, sempre più alle strette, diede corso a un provvedimento di gravità eccezionale destinato ad avere conseguenze globali. Nel 1925 la Gran Bretagna tornò, in effetti, in occasione della rivalutazione della sterlina, al *Gold Standard* prebellico. Ciò, tuttavia, non avvenne in seguito a riforme o a nuove tecnologie di successo messe sul mercato, ma semplicemente adottando d'autorità, mediante un tratto di penna vergato dall'allora Cancelliere dello Scacchiere Winston Churchill, il medesimo tallone aureo del 1914. In Italia questa decisione cartacea implicò un cambio sterlina-lira di 124,9 lire a fronte delle 90-95 del 1920-1924 (nel 1918 erano 37,4). Grazie a una sterlina forte, gli inglesi rivalutavano, all'istante, il proprio credito verso gli alleati della Grande Guerra ottenendo, per di più, il beneficio di poter acquistare partecipazioni azionarie in società continentali, o latinoamericane, a un prezzo (naturalmente pagato in sterline cartacee) particolarmente basso. Si trattava, in buona sostanza, della consueta politica britannica, intrapresa sin dal 1830, decisa a vivere di rendita anziché di esportazioni, non essendo queste più competitive già per il 1840 (10), salvo imporle di forza agli acquirenti o perché si trattava di sudditi coloniali oppure in seguito, come per il carbone, al monopolio dell'export via mare di quella materia prima di cui la Gran Bretagna godette fino al 1917 (11). Questa linea di condotta nei confronti dell'estero era stata resa, a sua volta, possibile dalla condizione di solitaria superpotenza assicurata all'Inghilterra dalla Royal Navy, Forza Armata confermatasi - una volta di più - il miglior investimento inglese dai tempi di Elisabetta I in poi. Come se non bastasse, l'esportazione di servizi (polizze assicurative, attività finanziarie, noli marittimi eccetera) era *price setter*, ovvero il prezzo, data la condizione di quasi monopolio goduta dai britannici per queste attività, lo facevano gli stessi inglesi, facendosi pagare, di conseguenza, (in moneta, per di più, rivalutata) quel che volevano. Il contrattare di una sterlina forte era, a sua volta, un dollaro debole. I bassi tassi statunitensi, mantenuti tali per favorire le esportazioni dei beni *Made in USA*, portarono così, a stretto giro di telescrivente, a riversare miliardi di dollari dalle obbligazioni americane, le quali ormai rendevano poco, alle azioni statunitensi favorendo, in tal modo, la creazione (e il successivo scoppio) della bolla speculativa del 1929 i cui effetti giunsero, mediati, in Italia e in Francia nel 1932. Volendo semplificare al massimo, si trattò di una cattiva compensazione tra la poderosa economia industriale americana, felice di svalutare per esportare al meglio i propri manufatti, e i *rentier* britannici, i quali preferivano farsi remunerare lautamente incassando sterline forti (sia pure in modo artificiale) pagate dai loro debitori, a partire dai crediti di guerra vantati nei confronti di Francia, Italia e Belgio. Mentre, infatti, gli Stati Uniti adotta-

rono sin dal principio un'intelligente politica di diluzione nel tempo dei loro crediti, la Gran Bretagna, pressata dalle spese del proprio sempre più vasto impero e da una disoccupazione, senza precedenti, sei volte maggiore che non in Italia e in Francia, non concesse né sconti né rinegoziazioni tra il 1923 e il 1927, anno in cui Churchill e Mussolini conclusero, a questo proposito, un accordo giudicato accettabile per le rispettive nazioni. Sia detto tra parentesi, proprio il pagamento a Londra di 4 milioni di sterline, versate da Roma tra il 1924 e il 1926 (12), costrinse Mussolini a rinunciare, nel 1924, alla portaerei annunciata in Parlamento da Thaon di Revel nel novembre 1923 e a congelare, fino al 1927, il budget della Regia Marina a 160 milioni di lire l'anno, laddove la spesa per la portaerei era stimata in 500 milioni di lire. Anche il progetto Rota, redatto nel 1925, per un ibrido incrociatore pesante-portaerei, fu parimenti bocciato, per questo stesso motivo, nell'agosto 1925.

In seguito *Mister Winston* (di per sé un uomo di cuore assegnato a bella posta a quell'incarico dai suoi astuti compagni di partito, i quali scaricarono su di lui, a partire dai primi scricchiolii del 1929, le colpe della crisi economica britannica e mondiale) avrebbe ammesso, con candore, di "non aver mai capito cosa volessero dire quei numeri scritti in piccolo", aggiungendo che la rivalutazione della sterlina era stata il più grosso errore della sua vita.

Right or wrong my country

Neppure l'abbandono da parte inglese, nel 1931, della parità aurea servì a migliorare la situazione globale. L'anno successivo, infatti, Londra, ora retta da un governo di unione nazionale dominato dai conservatori dopo un'altra effimera stagione laburista (13), decise un ulteriore giro di vite mondiale, optando per una politica tariffaria doganale protezionista. Ciò avvenne nonostante la disperata opposizione fatta dagli statunitensi nel corso della Conferenza economica mondiale di Ottawa del 1932. In effetti quell'assise si bloccò, alla fine, soltanto davanti allo spettro di una guerra aperta tra le due maggiori nazioni di lingua inglese; un evento giudicato, da tutti, politicamente impossibile e che avrebbe dovuto essere combattuto, sul mare, da una parte e dall'altra, ad armi pari in seguito alla riduzione allo stesso livello delle rispettive Marine in occasione della Conferenza di Washington del 1921-1922: 15 navi da battaglia a testa, tutte misurate col bilancino a partire dalle rispettive caratteristiche.

Battezzato *Imperial Preference*, il nuovo sistema era, in pratica, un'autarchia piuttosto spinta (l'Italia l'adottò appena nell'ottobre 1936 dopo aver abbandonato, per ultima, il *Gold Standard*), la quale impediva all'intero impero britannico e ai *Dominion* (ovvero un quarto degli abitanti del pianeta), di



L'economia italiana era, in tutti i campi, in piena espansione dall'inizio degli anni Venti in poi. Questa tendenza si accentuò ulteriormente a partire dal 1937. (Collezione Enrico Cernuschi)

acquistare alcunché non fosse *Made in England*. Le conseguenze, inevitabili, di questo provvedimento condannarono gli Stati Uniti alla stagnazione economica fino al 1939, nonostante numerose misure messe in atto dal nuovo Presidente Roosevelt a partire dal 1933 spaziando, con grande fantasia, dall'oro alla patria (disposto con due anni di precedenza rispetto all'analogica raccolta effettuata in Italia) fino al *deficit spending*, alias l'aumento del debito pubblico utilizzato come leva finanziaria. Scelte fatte proprie anche dall'Italia e dalla Germania mentre la Gran Bretagna vivacchiava stentatamente in pareggio (14) e la Francia si avviava, fino al 1939, a un lento, malinconico e, apparentemente, inarrestabile tramonto.

I Diehard

Dal 1929, e per dieci anni, Churchill visse quelli che lui stesso chiamò "gli anni dell'abbandono". Un tempo difficile, anche economicamente, durante il quale fu aiutato, in primo luogo, da un paio di editori: Brendan Bracken e Lord Beaverbrook. Entrambi godevano, allora come oggi, di una dubbia fama. Il primo, di gran lunga il più vicino a *Mister Churchill* e detentore del pacchetto di controllo del settimanale *The Economist*, divenne, nel 1941, il

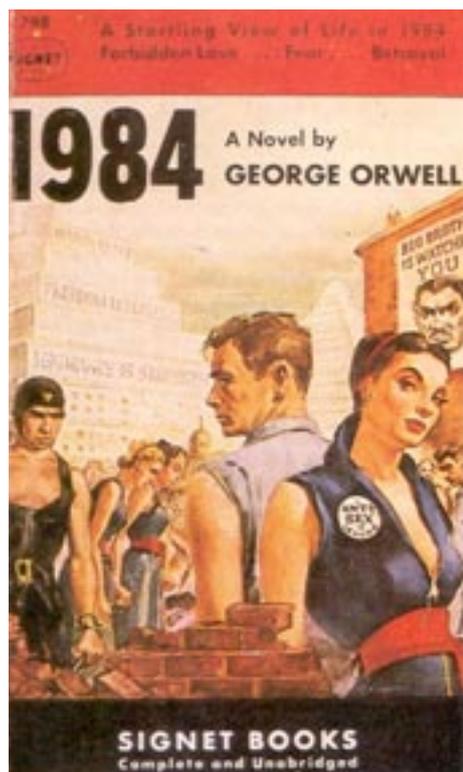
nuovo *Minister of Information*, il dicastero della propaganda britannico, e servì da modello per uno dei suoi dipendenti, lo scrittore George Orwell, nel ruolo del Grande Fratello del celebre romanzo visionario *1984*. Bracken, infatti, siglava i documenti con le proprie iniziali, interpretate da tutti come *Big Brother* per via della sua mania ossessiva di sorvegliare la vita privata di tutto il personale. Sempre tra parentesi val la pena di notare che Orwell, al pari del suo dirimpettaio di scrivania, il grande romanziere Cecil Scott Forester addetto al settore navale, era preposto, proprio come il protagonista di *1984*, alla continua riscrittura celebrativa dei rapporti britannici, così da tramandare ai posteri una versione fasulla degli avvenimenti in base al noto principio: "Chi controlla il passato controlla il presente



Winston Churchill seguito dalla sua ombra parlamentare - e prezioso amico - l'editore Brendan Bracken. (*Storia Illustrata*)



Lord Beaverbrook, magnate della stampa popolare britannica e indispensabile sostenitore di Churchill nella cattiva e nella buona sorte. (*Storia Illustrata*)



Copertina della prima edizione del celebre romanzo *1984* ispirato, nel ruolo dell'inquietante Grande Fratello (Big Brother), dall'attività di Brendan Bracken quando dirigeva la propaganda britannica manipolando con grande efficacia, per dovere d'ufficio, la realtà.

e, soprattutto, il futuro”. Tutto ciò a costo di omettere, falsificare e, alla peggio, inventare di sana pianta i documenti del caso.

Parallela (anche se non in rapporti di amicizia con Bracken ma, tutt' al più, di occasionale collaborazione) fu la vicenda di Lord Beaverbrook. Inventore e magnate della stampa popolare, costui è ricordato ancora oggi come un capitalista d'assalto canadese. Ricchissimo, è descritto da una fonte popolare come Wikipedia con le seguenti parole: “Nel 1917 acquistò un quotidiano, il *Daily Express*, che con l'*Evening Standard* e il *Sunday Express*, fondato nel 1921, costituirono il più importante trust giornalistico britannico nei decenni successivi: un inglese su quattro leggeva i suoi giornali. Isolazionista, imperialista, protezionista, irriducibile avversario di ogni riforma o abbandono del passato, disse i suoi giornali come un sovrano assoluto”.

Parallelo, ma non facente a capo a Churchill, esisteva, infine, un gruppo parlamentare conservatore, noto come i *Diehard*, deciso a conservare a tutti i costi l'Impero come ai tempi di Vittoria, Regina e Imperatrice delle Indie. Non furono mai più di 79, contandosi quando votarono, nel 1935, contro l'*India Bill*, di per sé un modesto tentativo di autonomia a livello provinciale rimasto, a furia di eccezioni, inapplicato passando, casomai, alla storia per essere stato il più lungo testo votato dal Parlamento britannico, pieno com'era di distinguo e di clausole. In pratica quel gruppo variò, durante gli anni Venti e Trenta, dai 30 ai 40 deputati, incluso Bracken, rispetto ai 386 MP (*Member of the Parliament*) conservatori eletti nel 1935 su un totale di 615 seggi ai Comuni. I *Diehard* erano, pertanto, ininfluenti e non auspicavano un'intesa con la Germania, diventata nazista nel 1933, ma puntavano, casomai, come già nel 1914, a una vittoria totale sul Terzo Reich che assicurasse alla Gran Bretagna, nel caso fosse iniziato un nuovo conflitto europeo, il controllo politico ed economico del Vecchio Continente (15).

Quanto a Baldwin, egli fu, fino al 1935, il controllore di MacDonald, a sua volta rimasto, formalmente, a capo di un governo di unione nazionale in seguito alla crisi economica, ma - in pratica - esautorato, oltre che, dal 1933, in pessime condizioni di salute fisica e mentale (morì nel 1937). Diventato di nuovo Primo Ministro, a tutti gli effetti, nel giugno 1935, Baldwin proseguì la politica protezionistica affidata, nel 1931, al Cancelliere dello Scacchiere (questa volta vero) Neville Chamberlain, un duro uomo d'affari che giunse, nel 1934, ad abolire anche le leggi per la tutela dei poveri risalenti all'età elisabettiana.

Dal punto di vista della politica estera, i primi, veri problemi inglesi avevano incominciato a manifestarsi dal 1931, quando i giapponesi, vittime del protezionismo britannico e del boicottaggio cinese nei confronti dei prodotti e dei servizi *Made in Japan*, assunsero il controllo, manu militari, della Manciuria, formalmente territorio di Pechino ma - in pratica - sotto il controllo di Tokyo sin dal 1905, facendone l'Impero satellite del Manciukuò. Le operazioni nipponiche si estesero, nel 1932, a Shanghai, sconfiggendo anche laggiù i cinesi grazie all'inedito appoggio aeronavale assicurato dalla Marina Imperiale. Da allora, e fino al 1937, non passò anno che, non tanto su direttive di Tokyo quanto in seguito a iniziative del sempre meno controllabile Esercito giapponese di stanza in Corea e in Cina (in pratica uno Stato nello Stato), i giapponesi non avanzassero, qua e là, sempre più all'interno del continente asiatico, dalla Mongolia fino ai dintorni di Pechino.

La parte di gran lunga più ricca e remunerativa dell'Impero inglese era in Estremo Oriente, ma sin dal 1904 la Royal Navy aveva dovuto ridurre il proprio dispositivo in quelle acque a causa, dapprima, della minaccia tedesca e, dopo la Grande Guerra, dei contrasti in atto in Europa, a partire dal Mediterraneo. Ridotta a una solitaria portaerei accompagnata da alcuni incrociatori, cacciatorpediniere e sommergibili, la Royal Navy, affiancata dalle *Colonial Navies* australiana e neozelandese (in pratica due divisioni di incrociatori), non disponeva di forze sufficienti per proteggere Hong Kong e la Malesia. Quanto ai francesi, le loro forze si limitavano a un solitario incrociatore e a un paio di sommergibili assegnati, a rotazione, in Indocina. La minaccia nipponica era in atto sin dal 1917, e la risposta britannica consistette nella lenta realizzazione di una grande base navale a Singapore, dove la Marina britannica avrebbe dovuto trasferirsi, in caso di guerra, nel giro di un paio di mesi sguaernando il Me-

diterraneo e il Mare del Nord. Detto in altre parole, la coperta era troppo corta per proteggere sia la testa sia i piedi dell'Impero britannico. Sarebbe stata necessaria una garanzia statunitense che Washington, espulsa dai petroli del Medio Oriente in occasione del *Red Line Agreement* del 1928 e poco soddisfatta della situazione venutasi a creare in Palestina dopo la Grande Guerra, non aveva intenzione di fornire, tanto meno a costo zero come, invece, chiedeva la protezionistica *City* londinese.

L'inattesa crisi inglese con l'Italia innescata, nel 1934, da un poco lungimirante tentativo del Colonial Office di espandersi in Etiopia a danno dei territori contesi della Somalia italiana, non ebbe, per contro, una particolare rilevanza. Dopo aver vinto, nel 1935, le elezioni solleticando mediante un ambiguo sondaggio, il *Peace Ballot*, sollevato dalla stampa popolare, il nazionalismo della popolazione del Regno Unito nei confronti dell'Italia fascista, il governo conservatore si affrettò, per il luglio 1936, ad accettare il fatto compiuto in Africa Orientale e a por termine all'episodio delle sanzioni, in quanto convinto che una guerra per l'Etiopia non valesse certo la candela.

Neppure l'inizio, temuto ma inatteso in quel momento, della Guerra Civile spagnola modificò l'ordine di priorità britannico. La precedenza restava così quella accordata all'Estremo Oriente. Il 1st Battle Squadron della Mediterranean Fleet, l'unico dell'intera Marina britannica sempre a tabella di guerra, dal 1919 in poi, in funzione anti-francese e anti-italiana, doveva, infatti, essere sempre in grado di passare a Singapore senza che ci fossero complicazioni con Roma. Quanto a un'eventuale minaccia germanica la situazione, sul mare, era stata regolata in occasione del Trattato navale con Berlino firmato nel giugno 1935, quando Londra aveva liberato, senza interpellare i vecchi alleati della Grande Guerra, il Terzo Reich dai vincoli militari della pace di Versailles in cambio della promessa di limitare la nuova Kriegsmarine al 35% della Royal Navy (e al 100% dei sommergibili).

Il quadro cominciò, tuttavia, a cambiare ai primi di dicembre del 1936, quando i maggiorenti britannici appresero, con disappunto, che gli italiani si accingevano a importare dalle appena conquistate miniere della Galizia e delle Asturie dopo che il 18 ottobre 1936 i nazionalisti spagnoli, appoggiati dagli aerei, dai carri armati e dalle artiglierie dei reparti italiani inquadrati, formalmente, nel *Tercio de Extranjeros*, avevano liberato la città di Oviedo da un duro assedio repubblicano, in corso ormai da tre mesi. Si trattava, in effetti, di un riuscito colpo di mano messo a segno dai maggiori imprenditori italiani i quali, dopo aver ottenuto da un riluttante Mussolini l'invio in Spagna di un limitato, ma in quel momento qualitativamente importante, contingente di volontari, erano riusciti a far dirottare, mentre erano ancora in navigazione, i mercantili diretti, originariamente, a Cadice, spedendoli alla volta della ben altrimenti più importante, dal punto di vista economico, Spagna settentrionale. In effetti la posta in gioco consisteva, né più né meno, nella riattivazione, dopo l'interruzione avvenuta nel 1813, del tradizionale circolo virtuoso economico italo-spagnolo. Quello stesso traffico che aveva permesso dapprima ai romani e, in seguito, alle Repubbliche marinare, di scambiare, con reciproco profitto, i minerali estratti dalle miniere iberiche con i manufatti e i servizi italiani.

Per quanto sia gli italiani sia gli spagnoli avessero subito dichiarato che non intendevano mettere in discussione la proprietà inglese dei giacimenti in questione (passati in mano britannica nel 1814 a titolo di riparazione e rimborso delle spese di guerra sostenute durante la lunga campagna peninsulare iniziata dal Regno Unito nel 1808), ma che intendevamo soltanto sfruttarli in maniera più razionale, essendo quei giacimenti sotto utilizzati, la questione era, in verità, un'altra.

Dal Quarto Stato al G8

L'industrializzazione italiana era consistita, dopo la fine delle guerre napoleoniche, in un lento accumulo delle necessarie materie prime (sempre pagate in valuta estera "forte") utilizzate per creare e alimentare gli stabilimenti in corso di lenta e secolare realizzazione. L'improvvisa possibilità, subito

colta al balzo dagli imprenditori italiani, di accelerare in misura enorme quel processo pagando, per di più, in lire o, addirittura, in residuati bellici della Grande Guerra, rischiava, per contro, di spalancare la porta a sviluppi che, ancora pochi mesi prima, erano semplicemente impensabili. Conscio della situazione, il governo di Londra ordinò pertanto, il 6 gennaio 1937, il blocco e la cattura, da parte della Royal Navy, di qualsiasi mercantile carico di minerali spagnoli diretto in Italia. Nel giro di 48 ore, tuttavia, quel provvedimento fu annullato a causa della minaccia subacquea posta dai battelli della Regia Marina, un pericolo che si era già manifestato nell'ottobre 1935 e nell'aprile 1936 in occasione della Guerra d'Etiopia, permettendo tanto l'avvio quanto la conclusione di quel conflitto. Né si trattava di un mero tintinnar di sciabole, in quanto quelle stesse unità subacquee erano già impegnate da due mesi nell'ambito di una spregiudicata campagna clandestina diretta contro il traffico d'importazione della Spagna repubblicana (16). Il governo inglese e la Royal Navy stimavano, infatti, che la disgraziata perdita di una corazzata a opera delle armi subacquee italiane, si trattasse di siluri o di mine, avrebbe rischiato di compromettere il delicato equilibrio Estremo Orientale, in quanto la Marina britannica aveva in servizio, a quel tempo, 11 corazzate e 6 portaerei rispetto a 7 navi da battaglia e a 3 portaerei nipponiche. Un margine di sicurezza giudicato insufficiente (17).

Per l'economia italiana si trattò di un risultato di portata storica decisiva propiziato, come sempre, dalla Marina, in quanto nel corso di quello stesso anno 1937 fu messo a punto un grande programma industriale quinquennale, puntualmente rispettato, basato sull'importazione di ferro, rame, zinco e piombo dalla Spagna e dalla sua colonia marocchina. Il piano in parola permise, alla fine, fatta base 100 per il 1938, di incrementare fino a quota 150, entro il 1942, il patrimonio industriale italiano nei settori meccanico e chimico. Un indice che fu, in seguito, superato fino all'agosto 1944 e, in seguito, conservato nonostante le distruzioni causate dalla Seconda guerra mondiale (18).

Specularmente a quest'iniziativa italiana, un gruppo di imprenditori britannici cercò, dopo che nel settembre 1936 la conquista nazionalista di San Sebastián e Irún aveva isolato i Paesi Baschi dai poco graditi Governi del Fronte Popolare spagnolo e francese, di salvare il salvabile della propria vecchia *foreign dominance* nella penisola iberica tentando di realizzare una sorta di *Dominion* basco, cattolico e separatista. Iniziarono, così, un intenso traffico marittimo inglese con Bilbao e la fornitura di armi ed aerei di fabbricazione britannica ceduti, in primo luogo, dalle repubbliche baltiche attraverso opportune triangolazioni. La caduta, con il determinante contributo italiano, dello Stato Euskadi di José Antonio Aguirre, conclusa nell'agosto 1937, pose fine a quel progetto, con una comprensibile irritazione da parte di quel ristretto, ma influente, gruppo di industriali e finanziari d'Oltremania. Contemporaneamente, una nuova campagna clandestina intrapresa nel Mediterraneo, tra l'agosto e il settembre del 1937, dalle navi e dai sommergibili italiani contro il traffico diretto in Spagna aveva complicato ancor più le cose. Le operazioni in parola ottennero, in effetti, il risultato di dirottare, per il seguito, i rifornimenti sovietici inviati alla Spagna repubblicana lungo la rotta atlantica passando per i porti francesi, rallentando e riducendo, in tal modo, la portata, materiale e politica, di quei rifornimenti. I britannici, però, considerarono quella nuova manifestazione di Potere Marittimo da parte italiana, né più né meno che una minaccia intollerabile. Di conseguenza, per la prima volta dopo tanti anni di semplici screzi reciproci (sia pure, talvolta, pesanti), il governo inglese decise, il 15 settembre 1937, di ordinare ai propri capi di Stato Maggiore di mettere allo studio le misure necessarie per risolvere, mediante una rapida campagna navale, il problema italiano (19).

L'appena avvenuta messa a punto dell'ecogoniometro (ASDIC), dopo vent'anni di studi ed esperienze, aveva in effetti svalutato, da un giorno per l'altro, la minaccia subacquea italiana, rendendo improvvisamente accettabili i rischi legati a una breve guerra nel Mediterraneo. Ovvero quegli stessi pericoli ritenuti, fino a pochi giorni prima, troppo alti rispetto alla delicata situazione in Estremo Oriente, a sua volta precipitata in seguito all' "Incidente" del 7 luglio 1937 che aveva scatenato una nuova guerra, sia pure non dichiarata, tra il Giappone e la Cina destinata proseguire fino al 1945. Tutto, naturalmente,



Roma, gennaio 1939. Mussolini, Chamberlain, Ciano ed Halifax all'Opera durante la serata di gala in onore del Primo Ministro britannico. In seguito la stampa e la storiografia inglese affermeranno che gli ospiti inglesi erano stati maltrattati. Nulla del genere risulta, però, dalle testimonianze italiane, le quali lamentano, casomai, la presenza ai ricevimenti offerti in onore degli illustri ospiti, di donne troppo belle e troppo giovani appartenenti alla buona società della capitale. (*Storia Illustrata*)

ruotava intorno alla velocità delle eventuali operazioni mediterranee e al conseguimento di un successo clamoroso contro l'Italia, così da tenere sotto controllo il pericolo nipponico.

L'idea di base inglese, perseguita con coerenza e tenacia negli anni successivi fino alla fine del settembre 1943, era quella di infliggere agli italiani una rapida e (per i britannici) economica sconfitta. Lo strumento destinato a realizzare quest'obiettivo fu individuato, pressoché inevitabilmente trattandosi di un vero e proprio riflesso condizionato, nella mitica "grande-battaglia-navale-decisiva" d'ispirazione mahanianiana. Ben presto, però, date le perplessità manifestate dalla Royal Navy (passata, nel giro di una notte, dall'assoluta sicurezza, manifestata nel 1935 e in seguito, di poter battere presto e bene la Regia Marina, a un'improvvisa prudenza), si pensò, dal marzo 1939 in poi, di percorrere la meno rischiosa strada di uno sbarco anglo-turco nel Dodecaneso (20). Una semplice sconfitta periferica sarebbe bastata, secondo le valutazioni formulate a Londra, per far cadere il dittatore italiano. Quest'evento avrebbe a sua volta innescato, nelle speranze dei più, un effetto domino tale da determinare, subito dopo, anche la fine del collega tedesco di quell'*Head Devil* (ossia Diavolo grosso o Diavolo capo) italiano che Churchill e Roosevelt identificavano, ancora nel 1945, nel corso della propria corrispondenza personale, come l'origine di tutti i loro guai. La caduta di Mussolini e di Hitler avrebbe lasciato spazio a un nuovo governo germanico disposto a raggiungere un accomodamento con quello britannico sulla base dei vecchi, buoni e profittevoli rapporti di sudditanza economica di Berlino nei confronti di Londra protratti, in precedenza, tra il giugno 1919 e il febbraio 1937.

Il successivo, lento *build-up*, ossia la preparazione del necessario dispositivo britannico, difensivo e offensivo, nel Mediterraneo e nel Medio Oriente, proseguì, da allora, con regolarità coinvolgendo, a partire dal 21 gennaio 1939, anche il governo francese, a rimorchio di Londra sin dal giugno 1937 dopo i pruriti spagnoli, stile Re Sole, dell'anno precedente. Parigi era infatti ipnotizzata dalla crescente minaccia germanica.

Lo stesso Primo Ministro Neville Chamberlain (succeduto nel maggio 1937 all'ormai anziano e sordo Baldwin) non fece mistero in occasione di un colloquio avuto, il 16 febbraio 1939, con i leader sionisti Ben Gurion, Chaim Weizmann e Stephen Wise, del motivo all'origine dell'apparente remissività britannica manifestata durante i due anni precedenti. In quell'occasione, il Primo Ministro spiegò: "Una volta ci trovammo sull'orlo della guerra, e quella volta non eravamo preparati, né in patria né nel Mediterraneo ... Da allora siamo divenuti assai più potenti; l'equilibrio delle forze è mutato e continua a mutare in nostro favore. In un prossimo futuro saremo in grado di affrontare qualsiasi situazione senza preoccupazioni eccessive" (21). Il cozzo tra Londra e Roma, dopo che gli inglesi avevano accelerato, dal marzo



Vignetta del *Sunday Pictorial* dedicata a Churchill e a Chamberlain. Dotato di scarso carisma, Chamberlain dovette cedere, per ragioni di politica interna del proprio partito, la guida dell'esecutivo al rivale, pur restando capo dei conservatori e facendo parte del nuovo governo nato nel maggio 1940.

1939, il riarmo in corso da un anno e mezzo nel Medio Oriente, era previsto, tra l'Egeo e l'Epiro, per il settembre 1939, ma l'inatteso precipitare della crisi di Danzica (non ritenuta probabile, fino a quel momento, dai britannici, prima della primavera 1940) indusse i francesi a premere, il 23 agosto 1939, affinché

fosse evitata una guerra contro l'Italia. Poiché, tuttavia, la strada per arrivare, in occasione del nuovo conflitto europeo, a Berlino non passava, secondo il giudizio britannico, attraverso i vecchi, sanguinosi campi di battaglia di Ypres, della Somme e di *Passchendaele*, ma per la via, ritenuta ben altrimenti agevole ed economica, di Roma, il corso degli avvenimenti riprese, fatalmente, il proprio corso dal febbraio 1940 in poi. In linea teorica le tappe per arrivare al traguardo erano semplici: blocco navale totale (puntualmente dichiarato il 1° marzo 1940) del carbone tedesco importato, fino a quel momento, dall'Italia attraverso i porti olandesi; guerra e rapida vittoria navale britannica; resa italiana e, si sperava, tedesca, magari in seguito a un colpo di Stato come quello che aveva improvvisamente sbalzato di sella il Kaiser Guglielmo II nel novembre 1918. Dopo di che, la pace e la prosperità dell'Establishment britannico sarebbero state assicurate per un'altra generazione.

Gli uomini

L'uomo chiamato a dirigere la Marina britannica, ricoprendo l'incarico di Primo Lord del Mare, in occasione della prevista crisi mediterranea fu l'ammiraglio Sir Dudley Pound, già comandante della Mediterranean Fleet. Quel compito gli fu conferito, nel maggio 1939, in seguito alla malattia del suo predecessore, l'ammiraglio Sir Roger Backhouse, scomparso due mesi dopo. Il compito di Sir Dudley (sostituito, alla guida della squadra del Mediterraneo, dal suo braccio destro e favorito, l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham) era, già di per sé, abbastanza impegnativo, ma fu ulteriormente complicato, nel settembre 1939, dal ritorno a Whitehall, in qualità di Primo Lord dell'Ammiragliato, di Winston Churchill. Coerente nella propria ostilità, sin dal primo momento, verso Hitler (mentre nei confronti di Mussolini l'atteggiamento di *Mister Churchill* fu piuttosto benevolo - beninteso alle proprie condizioni - fino al termine del 1936), quel nuovamente Primo Lord dell'Ammiragliato era l'uomo del momento in occasione dell'inizio dell'ennesimo conflitto europeo. L'opinione pubblica inglese, infatti, doveva essere accontentata e il governo conservatore (i laburisti erano all'opposizione) fu costretto, di conseguenza, a cooptarlo, naturalmente anche allo scopo di tenerlo sotto controllo. Rendergli il suo vecchio incarico del 1914-1915 fu, a questo punto, un atto dovuto, ma Sir Dudley si vide costretto, da allora in poi, a marcarlo, letteralmente, a uomo fino alla mattina dell'8 settembre 1943, quando quel vecchio ammiraglio, ormai malato, annunciò di non poter più continuare, fisicamente, a seguire gli impossibili orari notturni di Churchill. Il Primo Lord del Mare morì il mese successivo. Aveva dovuto

Aprile 1938 a bordo dell'incrociatore leggero *Duca d'Aosta*. Il capo di Stato Maggiore, ammiraglio Domenico Cavagnari, padre della Grande Marina degli anni Trenta che affronterà la Seconda guerra mondiale. (Collezione Enrico Cernuschi)



impedire per quattro anni - usando sempre le buone maniere - al vulcanico Winston di commettere un'altra Gallipoli. Scoraggiò, per esempio, mediante una resistenza elastica a base di: a) un'approvazione immediata ed entusiastica, b) successivi rallentamenti burocratici e c) un *coup de grâce* finale di carattere tecnico, il progetto churchilliano, denominato

Operazione Catherine, volto a inviare, per la primavera 1940, una squadra di corazzate inglesi nel Mar Baltico allo scopo di interrompere il traffico tedesco in quel bacino e, magari, di sbarcare da qualche parte, in Pomerania o in Prussia, un corpo d'armata francese (22). Churchill continuò a sfornare, per tutto il conflitto, una quantità di simili piani, costringendo l'Ammiragliato a spendere considerevoli risorse in termini di personale, tempo ed esperimenti prima di bocciarle, praticamente, tutte.

Mister Winston divenne, infine, Primo Ministro, il 10 maggio 1940, in seguito a una fallita operazione navale a Trondheim, in Norvegia, la cui colpa spettava, sia in termini di competenza ministeriale sia nella concreta realtà dei fatti, proprio al Primo Lord dell'Ammiragliato. Ciò non di meno, l'abile Churchill riuscì a farla ricadere, senza apparire, sulle spalle di Chamberlain. Il primo colpo, diciamo così, di pugnale fu assestato al Primo Ministro in carica dal vecchio ammiraglio Sir Roger Keyes, un eroe della Grande Guerra a quel tempo in congedo assoluto e protagonista, nel 1918, del fallito imbottigliamento, da parte inglese, del porto di Zeebrugge. Sir Roger si alzò, il 7 maggio 1940, in Parlamento indossando l'alta uniforme (abbigliamento non ammesso dal regolamento) e denunciando in termini veementi la sconfitta di Trondheim, accusando la compagine governativa di essere formata da civili imbelli e pantofolai, in quanto costoro avevano rifiutato la sua idea, vista invece con simpatia da Churchill. di rinnovare i dubbi fasti di Zeebrugge forzando, con le corazzate, quel porto norvegese in mano tedesca per poi mettere a terra i Royal Marines. Ci fu chi osservò, a posteriori, che gli allibiti elementi e sostenitori del governo in carica comprendevamo 5 ammiragli, un generale, 11 colonnelli, 9 insigniti della DSO (Distinguished Service Order, una decorazione concessa solo agli ufficiali per atti di valore contro il nemico) e 18 MC (Military Cross, equivalente alla medaglia di bronzo e concessa, anch'essa, soltanto agli ufficiali). Tuttavia erano tutti, in omaggio al regolamento, in borghese e il Parlamento, commosso da quell'accorato discorso, si regolò di conseguenza (23). Ma la stoccata finale inferta a Neville spettò, il 9 maggio, a Sir Kingsley Wood, Lord del Sigillo Privato. Per quanto Chamberlain avesse superato il dibattito, due giorni prima, con una maggioranza di 81



Sir Howard Kingsley Wood. Un uomo politico giudicato di grande e, a parere di alcuni storici britannici, eccessiva ambizione. (da Wikipedia)

voti, la defezione dei Diehard, passati all'opposizione, era stata politicamente pesante. Sir Kinglesy osservò, pertanto, che era necessario ricompattare il Partito conservatore. Le alternative politiche nel ruolo di Prime Minister erano due: o Lord Halifax, ministro degli esteri, oppure Churchill. Il primo, perfettamente in linea con l'Establishment che controllava il partito, era però svantaggiato sia dall'essere un visconte (e, pertanto, invisibile alle classi popolari, già irritate per l'avvenuta introduzione, l'8 gennaio 1940, dei primi generi razionati: pancetta e burro) sia dalla medesima balbuzie di cui era vittima anche Re Giorgio VI. Un sovrano che parlasse alla radio con quel problema mentre i sudditi scommettevano se sarebbe arrivato alla fine, o meno, del discorso, poteva anche essere accettabile. Tanto il Re quanto il Primo Ministro, però, no.

Churchill, per contro, accettò entusiasticamente all'istante. Subito dopo Mister Winston aprì (contrariamente alle aspettative dei vertici conservatori) il proprio governo ai laburisti in nome di un'unione nazionale che non prometteva niente di buono per la Gentry. Grato per l'aiuto ricevuto, nominò, inoltre, Sir Kinglesy Cancelliere dello Scacchiere facendogli fare, in tal modo, un notevole balzo rispetto al ruolo rivestito, in precedenza, da quel politico tutt'altro che noto e passato, nel giro di una notte, da una mera sinecura equiparabile, al massimo, ai compiti di un ministro senza portafoglio, ai fasti di numero due dell'esecutivo, sia pure senza vantare alcun seguito nel partito o ai Comuni. L'ammiraglio Keyes, tosto richiamato in servizio, fu invece posto a capo dei neonati incursori, detti Commando, venendo infine allontanato, nell'ottobre 1941, in seguito a una cospicua successione di sconfitte inanellate dalle coste delle Isole Normanne fino ai lidi mediterranei di Castelrosso, Bardia e del Libano.

Anche Lord Beaverbrook, vecchio sodale e finanziatore di Churchill, fu premiato diventando Ministro della produzione aeronautica con la possibilità di assistere (senza però il diritto di voto, in quanto soltanto Constant Attender) alle sedute del ristretto Gabinetto di guerra. Quest'ultimo organo era composto da sole 5 persone e ad esso spettava la vera guida del Paese rispetto al nuovo, pletorico governo britannico, formato com'era da ben 52 ministri e 47 sottosegretari; tutti - naturalmente - voti sicuri in Parlamento. Brendan Bracken, giudicato dai più come troppo estremista e pericoloso, diventò, infine, il Parliamentary Private Secretary di Churchill, ovvero il suo procuratore e portavoce tra i banchi della Camera dei Comuni con l'incarico di trovare i voti necessari quando occorreva, ovvero quotidianamente. In effetti l'apparentemente giubilato Chamberlain (il quale scoprì di essere gravemente malato soltanto nel luglio 1940 per poi morire tre mesi dopo) era rimasto il Capo del Partito Conservatore. Churchill era, pertanto, soltanto una bandiera; popolare - allora e in seguito - tra i sudditi e all'estero grazie a una martellante ed efficace propaganda, ma pur sempre senza un seguito consistente tra i deputati conservatori della Camera dei Comuni, per tacere della macchina organizzativa del proprio partito. Questi due ambienti erano, in effetti, formati entrambi da elementi della Gentry o ne erano, comunque, l'espressione. Di conseguenza si dimostrarono, sin dal principio, legittimamente perplessi in merito alla concreta tutela dei propri interessi, subito minacciati dall'inopinato ritorno al potere, sia pure a titolo di semplice condominio, dei laburisti. Il programma di questi ultimi, infatti, era - né più né meno - lo stesso di quello di Mussolini nel 1914: ben venga la guerra, e che continui, in quanto, vinta o persa (anche se meglio vinta) che fosse, alla fine l'ordine sociale nel Regno Unito sarebbe comunque cambiato assicurando, in tal modo, la fine dell'aristocrazia inglese, già più che dimezzata, nel 1939, dalle imposte di successione rispetto alla consistenza evidenziata dal Burke's Peerage (l'annuario della nobiltà britannica) del 1914.

Mentre Lord Beaverbrook, come sempre incontrollabile, creava una sorta di proprio esercito privato per difendere le fabbriche di aeroplani britanniche da improbabili attacchi di paracadutisti tedeschi, armando e inquadrando, a questo scopo, gli operai e gli impiegati dotandoli, inoltre, di migliaia di autoblindo (o, meglio, di auto protette) soprannominate Beaverette (tosto rivelatesi un costosissimo fallimento), Brendan Bracken si dedicò, silenziosamente, a compiti ben altrimenti importanti (24).

D'altra parte, il Regno Unito era a prova di invasione grazie alle due divisioni di incrociatori della Royal Navy, dotate di radar, posizionate alle estremità della Manica. L'acozzaglia di barconi e pontoni che i tedeschi stavano ammassando sulle coste opposte, infatti, non poteva procedere, in convoglio, che a una velocità inferiore a quella delle biremi con cui Giulio Cesare e, dopo di lui, Claudio avevano invaso l'antica Britannia. La possibilità di intercettare, di notte, gli indifendibili convogli di invasione germanici (quando, cioè, la Luftwaffe non poteva proteggerli) era, pertanto, sicura, con tutte le conseguenze del caso. L'allarme sparso per tutto il Regno Unito in vista di un'invasione germanica aveva, in effetti, il solo scopo di mantenere alta la tensione morale del popolo e, con quella, il supporto politico al governo soffocando, nel contempo, le non poche voci che si levavano, qua e là, anche ai massimi livelli, a favore di una facile pace di compromesso a costo zero per la Gran Bretagna. Ovvero proprio l'accordo che Hitler aveva offerto, pubblicamente, in un discorso pronunciato a Berlino il 19 luglio 1940 e che Lord Halifax dovette rifiutare, dopo molti dubbi, tre giorni dopo, pronunciando la propria replica a titolo di autodafé allo scopo di scoraggiare i persistenti appeasers conservatori. Non solo. Quasi un migliaio di costoro erano stati arrestati, senza processo né prove, in omaggio a una nuova stesura del Defence Regulation 18b emessa il 22 maggio 1940. Tra gli altri, forse a titolo di esempio, c'erano anche un deputato, Archibald Ramsay, e un appartenente alla Camera dei Lord, il barone Brocket, in compagnia di bei nomi come Lady Effingham, George Henry Lane-Fox, Pitt-Rivers (quest'ultimo uno degli uomini più ricchi del Regno Unito, i cui beni furono confiscati) e l'ammiraglio Barry Domville. Quasi tutti, al pari di Sir Oswald Mosley, capo dei fascisti britannici, lui pure internato assieme agli altri il 23 maggio 1940, furono liberati dopo l'armistizio italiano, in quanto il vero pericolo



Roma, 10 giugno 1939. Prima giornata della Marina. (Collezione Enrico Cernuschi)

politico non era rappresentato dal brutale dittatore tedesco, ma da un'eventuale intesa favorita dal suo collega d'Oltralpe, giudicato ben più ragionevole.

Mentre queste manovre politiche avevano luogo dietro le quinte, l'immaginario, nuovo Prime Minister prese subito a tempestare non più soltanto l'ammiraglio Pound, ma anche le altre Forze Armate ricorrendo a un fiume di memoriali ed ad ordini, più o meno felici, impartiti scavalcando le vie gerarchiche. Né mancarono siluri diretti senza pietà (e spesso senza giustizia) contro gli ammiragli e i generali che non lo soddisfacevano. Il seguito è noto. Dopo aver contemplato, tra il 10 e il 27 maggio 1940, davanti alle ripetute preghiere formulate dal Primo Ministro francese Paul Reynaud, l'idea di una pace continentale a sole spese della Francia (anche se, per la verità, il Presidente del consiglio transalpino pensava che il conto dovesse pagarlo Londra, rea com'era di aver abbandonato, sin dal 19 maggio, il proprio alleato ripiegando su Dunkerque) (25), il nuovo Primo Ministro inglese seguì, alla fine, le indicazioni, decisive, dei maggiorenti del proprio partito. Costoro erano convinti, non senza ragione, che l'unica via percorribile fosse quella, già pianificata da tempo, di una vittoria sull'Italia allo scopo di sconfiggere, mediante un poco costoso Indirect Approach, la Germania. Lo stesso, duro Neville Chamberlain, nonostante la fama di rinunciatario e di uomo con l'ombrello che gli fu cucita addosso dopo la morte, mise bene in chiaro i termini della questione affermando: "There could be no question of our making concessions to Italy while the war continued. The concessions which it was contemplated we might have to make, e.g., in regard to Malta and Gibraltar, would have to be part of a general settlement with Germany... It was clear to the world that we were in a tight corner, and he did not see what we should lose if we said openly that, while we would fight to the end to preserve our independence, we were ready to consider decent terms if such were offered to us" (26).

In effetti, i conservatori non avevano altra scelta. Per salvare l'ordine sociale britannico risalente ai Tudor non c'era spazio, come era apparso evidente alla fine del secolo precedente, per la sola, semplice manutenzione dell'Impero. Per sopravvivere era necessario espandersi ancora di più in termini, in primo luogo, economici. La stessa sorte era già capitata, d'altra parte, all'Impero ottomano, condannato dalla propria natura patrimoniale e finanziaria a conquistare, e sfruttare, sempre nuove terre e popoli, dalla caduta di Costantinopoli fino a metà del Settecento, salvo avviare, quando iniziò il processo inverso di lenta ritirata dai propri domini, la scomparsa per sempre dei sultani.

Tempo di guerra

Nel corso dei mesi successivi, la sconfitta tattica e strategica di Punta Stilo e due mancate operazioni offensive: una contro Chisimaio, nella Somalia italiana, prevista per la metà dell'agosto 1940 (ma rimandata al febbraio 1941 dopo pochi scontri sfavorevoli per i King's African Rifles avvenuti nella savana keniota nei pressi del Lago Rodolfo) e l'altra in Cirenaica (a sua volta prevenuta dall'avanzata avversaria in Egitto del settembre 1940) privarono la Gran Bretagna di quell'atteso successo che avrebbe dovuto spalancare le porte della vittoria finale mediante quell'economico *Indirect approach* che Sir Basil Liddell Hart, critico militare del *Times*, andava predicando da ormai 15 anni.

Le cose sembrarono andare meglio, nel novembre 1940, dopo l'attacco aereo notturno a Taranto e il siluramento di 3 delle 6 corazzate italiane, vicenda cui seguì, pochi giorni dopo, un'insperata controffensiva greca: 15 divisioni elleniche su 3 reggimenti l'una contro 8 italiane formate, ciascuna, da 2 reggimenti. L'errore piramidale di Mussolini e di suo genero Galeazzo Ciano, convinti com'erano che un ennesimo colpo di Stato ad Atene avrebbe risolto tutto a poche ore di distanza dalle fucilate iniziali lungo la frontiera, fu - in effetti - fatale per il futuro del regime. Ma nonostante tutto i soldati italiani ressero, in condizioni impossibili, vincendo, per la prima settimana del gennaio 1941, la battaglia decisiva per Valona. Contemporaneamente l'appiedato Esercito ellenico cominciò a difettare

non solo di munizioni per la propria artiglieria, ma persino in termini di cartucce. La Gran Bretagna non riuscì, infatti, a far affluire attraverso il Mediterraneo i necessari proiettili, acquistati da Atene negli Stati Uniti, per via del costante controllo avversario del Canale di Sicilia. Di conseguenza i primi rifornimenti dovettero prendere la via che passava dalla lunga Rotta del Capo per poi essere lentamente avviati, in convogli da appena 8 nodi, attraverso il Mar Rosso a causa della perdurante minaccia navale italiana di base a Massaua. Fu così che quelle munizioni tanto attese arrivarono in Egitto soltanto dopo l'inizio dell'invasione tedesca dell'Ellade. In pratica, a fronte di una richiesta minima di 700.000 colpi richiesti dal governo e dai generali greci "per combattere l'ultima battaglia", affluirono soltanto 18.000 proiettili italiani da 75 mm, presi in Egitto e in Libia durante l'inverno 1940-41 e inviati, senza costrutto, al costituendo, nuovo corpo d'armata greco in corso di radunata al confine con la Bulgaria, e - in seguito - alla divisione di formazione ellenica raccolta a Creta.

Quanto alla situazione in mare, l'ammiraglio Cunningham non ritenne utile rinnovare, dopo la Notte di Taranto, il tentativo andato a vuoto a Punta Stilo, in quanto non disponeva che di 5 navi da battaglia (*Warspite*, *Valiant*, *Barham*, *Malaya* e *Ramillies*) e di 2 portaerei (*Illustrious* ed *Eagle*) contro 3 corazzate italiane, una delle quali, il *Vittorio Veneto*, era la più recente, potente e veloce del mondo. Sarebbe bastato un siluro a segno in più contro quell'unità nel corso dell'attacco notturno degli aerosiluranti dell'11 novembre 1940, ma la portaerei *Eagle* era stata danneggiata dai bombardieri italiani il 12 ottobre 1940, mancando così l'occasione per partecipare a quell'azione irripetibile. Per la cronaca, le numerose (e tra loro contraddittorie) storie ufficiali della Royal Navy negano quella circostanza, ma lo storico inglese David Brown conferma sia i danni sia i 35 giorni resisi necessari per rimettere in efficienza quella nave (27).

La dura realtà era, infatti, che il Regno Unito mancava della forza necessaria per sconfiggere l'Italia e, attraverso lei, l'Asse.

Nel corso di quello stesso mese di novembre del 1940, anzi, sarebbero stati il *Vittorio Veneto* e il *Cesare* a uscire (il *Doria*, entrato in servizio nell'ottobre 1940, non avrebbe ultimato l'addestramento dell'equipaggio che a gennaio dell'anno successivo). A sua volta l'ammiraglio Cunningham, data la necessità manifestata dall'Ammiragliato di inviare a pattugliare in Atlantico alcune navi da battaglia, avendo i tedeschi ormai riparato i danni subiti dalle loro unità maggiori in Norvegia e nel Mare del Nord durante la primavera 1940, accettò di trasferire soltanto il lento e vulnerabile *Ramillies*, ma si oppose, il 22 novembre, all'idea di inviare a Gibilterra il *Valiant* e il *Malaya*, salvo cedere, infine, quell'ultima unità (in mediocri condizioni di efficienza) soltanto il 14 dicembre.

La prima missione della Squadra italiana dopo la notte di Taranto ebbe luogo tra il 16 e il 18 novembre 1940 e causò il fallimento, il 17, del secondo lancio da parte della portaerei *Argus* (il primo aveva avuto luogo ad agosto) di 14 aerei monomotori inglesi, tra caccia Hurricane e bombardieri in picchiata Skua, diretti alla volta di Malta. Dato l'avvistamento nel Tirreno meridionale delle navi italiane, il comandante della Forza H di Gibilterra, l'ammiraglio James Somerville, ritenne infatti preferibile far decollare subito i velivoli destinati all'isola, nonostante la distanza fosse, in quel momento, al limite estremo dell'autonomia degli Hurricane. D'altra parte era necessario evitare il contatto tra le corazzate italiane in quanto la Forza H non disponeva, quel giorno, che della nave di linea *Renown* in compagnia delle portaerei *Ark Royal* ed *Argus*.

Andò a finire che quei velivoli scomparvero tutti in mare, o furono abbattuti, meno cinque. Churchill, irritato, ordinò una Commissione d'inchiesta e l'ammiraglio Pound provvide, senza fretta, a istituirla. La destituzione, il mese precedente, sempre su ordine del Primo Ministro, dell'ammiraglio Dudley North, responsabile di Gibilterra, per non aver intercettato, in seguito a istruzioni passabilmente ambigue, una divisione di incrociatori francesi che stava passando da Tolone in Atlantico, non era stata gradita tra le file della Marina britannica. Era pertanto consigliabile, per il morale e per il bene di tutti, procedere con una certa flemma, nella legittima speranza che, come talvolta accadeva,

il *Prime Minister* si dimenticasse della cosa per correre dietro a un'altra idea o per tornare, a mente fredda, sui propri passi.

A questo punto, però, dopo aver delineato la scena politica, economica e strategica, della narrazione, è necessario descrivere i protagonisti - britannici - della rappresentazione prima di poter passare, infine, all'azione.

NOTE

- (1) Enrico Cernuschi, "Il destino della flotta austriaca" *Rivista Marittima*, marzo 2022.
- (2) Si pensi alla pellicola inglese *Oh, What a Lovely War*, del 1969 o al recente libro, basato sui documenti, oggi desecretati, del tempo, di Niall Ferguson, *The Pity of War. Explaining World War I*, Basic Books, Londra, 2000.
- (3) HMSO, *History of the Great War. War Casualties*, Londra, 1932.
- (4) Mario Silvestri, *La decadenza dell'Europa Occidentale*, Vol. II, Einaudi, Torino, 1978, p. 363.
- (5) Michele Maria Gaetani ed Enrico Cernuschi, "Dollari, sterline e corazzate", *Rivista Marittima*, dicembre 2019.
- (6) Mario Silvestri, *La decadenza dell'Europa Occidentale*, Vol. II..., p. 16.
- (7) David Cannadine, *Declino e caduta dell'aristocrazia britannica*, Mondadori, Milano, 1991, p. 413.
- (8) David Cannadine, *Declino e caduta ...*, pp. 19, 58, 60, 412 e 415.
- (9) Luigi de Secly, *Vent'anni di storia economica e finanziaria attraverso gli scritti di Mario Alberti*, Società. Editrice tipografica, Bari 1936. Mario Silvestri, *La decadenza dell'Europa occidentale*, vol. III, Einaudi, Torino, 1979, p. 491.
- (10) Paul Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Penguin, Londra, 2004, p.161.
- (11) L'Italia si liberò dal monopolio via mare dell'antracite, principale fonte energetica del Paese fino agli anni Cinquanta, soltanto quando furono completati all'inizio degli anni Trenta (dopo quasi quarant'anni di lavori) sia l'elettrificazione delle ferrovie del nord Italia sia il grande raccordo delle linee ferrate costruito intorno a Milano. Subito dopo l'avvio di queste importanti infrastrutture l'importazione di carbone tedesco (per quanto fosse inferiore, quanto a potere calorifico, rispetto al Cardiff gallese) sopravanzò, per sempre, quella in partenza dal Regno Unito.
- (12) J.D. Woodruff, "Allied Debts, 1702-1914", *Journal of the Royal Institute of International Affairs*, Vol. 5, No.3, May 1926, p. 134. La Francia, che pure aveva un debito maggiore rispetto all'Italia nei confronti di Londra, poté permettersi, per contro, di non pagare - a quel tempo - un centesimo, dato il proprio maggiore peso politico e militare. Gli inglesi si rifeceero tra il 1940 e il 1942, per quel che poterono, sulle colonie transalpine e, nel 1943-44, in Corsica.
- (13) Quest'ultima si era consumata tra il 1929 e il 1931, sempre sotto la guida di Ramsay MacDonald, in seguito alla grave crisi sociale in atto che stava danneggiando le classi più povere; una situazione cui quel rinnovato Primo Ministro rispose, con poco costruito, elevando al 50% le imposte di successione dirette contro l'odiata aristocrazia del proprio Paese.
- (14) "Alla vigilia della grande crisi l'Inghilterra appariva una nazione retta da una classe dirigente che viveva di dividendi, e abitata da una massa, che si rivoltava nella meschinità", Mario Silvestri, *La decadenza dell'Europa occidentale*, Vol. III, Einaudi, Torino, 1979, p. 352.
- (15) N.C. Fleming, "Diehard Conservatives and the Appeasement of Nazi Germany, 1935-1940", *History the Journal of the Historical Association*, Volume 100, Issue 341, July 2015, pp. i-iii, 331-505.
- (16) Peter Gretton, *El factor olvidado. La Marina Británica y la Guerra Civil Española*, San Martín, Madrid 1980, pp. 210-211. José Cervera Pery, *La guerra naval española*, San Martín, Madrid 1982, p. 140.
- (17) Arthur J Marder, *Old Friends, New Enemies. The Royal Navy and the Imperial Japanese Navy. Volume 1: Strategic Illusions, 1936-1941*, Oxford University Press, 1981.
- (18) Rolf Petri, *Storia economica d'Italia. Dalla Grande Guerra al Miracolo economico (1918-1963)*, Il Mulino, Bologna, 2002, pp. 336-337.
- (19) TNA, COS 614 CAB 4/26; COS 617 e CAB 4/26.
- (20) L. E. H. Maund, *Assault From the Sea*, Methuen and Co., Londra 1949, pp. 9-23. Williamson Murray, "The Role of Italy in British Strategy 1938-1939", *RUSI Journal of Royal United Services Institute for Defence Studies*, vol. 124 n. 3, September 1979). TNA CAB 53/46/COS863(JP). JPC, Allied plans against Italy. Draft Report, 27 March 1939; TNA CAB 53/49/COS903.
- (21) David Ben Gurion sul *Jewish Observer and Middle East Review*, 23, VIII, 1963.
- (22) David K. Brown, "Operation Catherine", *Warship N 40*.
- (23) Andrew Roberts, *Eminent Churchillians, Weidenfeld e Nicolson*, Londra, 1995, p. 142.
- (24) Andrew Roberts, *Eminent ...*, pp. 137-210.
- (25) TNA CAB 65/13, Confidential Annex, WM 140(40), 26 May, 2 p.m.; CAB 66/7, WP 170-40.
- (26) Christopher Hill, *Cabinet decisions on foreign policy The British experience October 1938-June 1941*, Cambridge University Press, 2010.
- (27) David Brown, *Profile 35 Eagle*, Profile Publications Ltd., Windsor, 1973, p. 264.

Capitolo VIII

Gli attori

La flotta a mezzo servizio

Figlia di un Dio minore, la Forza H di Gibilterra si trovò a combattere, tra il 1940 e il 1941, divisa tra l'Atlantico e il Mediterraneo. In altre parole, fu una sorta di tutto fare in appoggio, a seconda dei casi, della Home Fleet o della Mediterranean Fleet. Oltretutto il comandante di quella squadra, l'ammiraglio James Somerville, rivestiva l'ingrato ruolo di figliastro - rispetto al favorito Cunningham - nel cuore del Primo Lord Pound. Una condizione ingrata di cui tutti gli interessati erano a conoscenza. Per esempio, il 7 luglio 1940, antivigilia di Punta Stilo, Cunningham comunicò che avrebbe attaccato, con 3 aerosiluranti e 6 bombardieri Swordfish, il porto di Augusta eseguendo, altresì, una ricerca notturna, tra il 9 e il 10 luglio, lungo la costa sicula mediante una flottiglia di cacciatorpediniere e, se del caso, un ulteriore bombardamento, questa volta navale, di Augusta. Fermi restando questi compiti, Cunningham suggeriva a Londra che la Forza H attaccasse Napoli, Trapani e Palermo, oppure Messina, utilizzando i velivoli della portaerei *Ark Royal*. Un armiamoci e partite, insomma, che Somerville dimostrò di non gradire rispondendo, a stretto giro di corrispondenza, che la mancanza di tempo per redigere i piani del caso lo costringeva a limitarsi a un'incursione, coi propri aeroplani, contro Cagliari, operazione da mettere a segno la mattina del 10 luglio (1). L'ammiraglio Pound, convinto che le operazioni nel Mediterraneo fossero senza rischi ora che la flotta francese era stata tolta di mezzo, trasmise a sua volta a Somerville, il 9 luglio 1940, alle 00.21, l'ordine di studiare l'inoltro di un convoglio veloce attraverso il Mediterraneo destinato ad affluire a Malta e in Egitto.

Contrariamente alle attese, il pomeriggio del 9 luglio gli attacchi dei bombardieri orizzontali italiani decollati dalla Sardegna si dimostrarono di una precisione analoga a quella delle missioni tedesche di quel tipo che Somerville aveva avuto modo di osservare, due mesi prima, sul proprio capo a Dunkerque (2). I velivoli della Regia Aeronautica misero a segno, tra le 16.45 e le 19.00 del 9 luglio 1940, 20 *near miss*, secondo gli *Admiralty War Diaries*, oppure 12 in base ai *Somerville Papers*, un'opera, quest'ultima, indicata in bibliografia e che verrà, per il seguito, citata più volte. Quegli ordigni provocarono al-



L'ammiraglio James Somerville, comandante, tra il 1940 e il 1942, della Forza H di base a Gibilterra. (Da Wikipedia)



La portaerei inglese *Ark Royal* fotografata dagli aerei italiani il 9 luglio 1940. In cerchio sono evidenziati i colpi a segno, negati dai britannici e confermati dagli osservatori degli aerei e, poco dopo, dai Servizi italiani. (Collezione Enrico Cernuschi)

cuni danni, mai chiaramente specificati, alla Force H (3). Gli equipaggi dei trimotori S.79 riferirono di aver colpito una corazzata e la portaerei *Ark Royal*. Eventi, questi, che le fonti ufficiali inglesi hanno sempre negato (*No damage*), anche se le *Somerville Papers* parlano di “minor superficial damage from bomb splinter”, ovvero di danni minori da schegge.

La precisa testimonianza di un marinaio imbarcato sulla nave da battaglia *Hood* afferma, a sua volta, che: “Their main target was *Ark Royal* but enough of them devoted their rain of death to *Hood* to keep everyone on board moving rapidly. The pom-poms and the long-range anti-aircraft guns opened up. The bombs came down some of them close enough to throw bits of shrapnel” (4). Non diverso è quanto riporta un altro marinaio dell’*Hood*: “With dull clangs pieces of bomb casing sprang against her sides and scarred the steel turrets” (5).

L’evidenza fotografica scattata quel pomeriggio dai bombardieri italiani dell’8° e 32° Stormo del generale Stefano Cagna documenta, a sua volta, due bombe a segno. Gli osservatori del SIM, il Servizio Informazioni Militari del Regio Esercito, appostati ad Algeiras, la cittadina di fronte a Gibilterra, osservarono, a loro volta, danni all’*Ark Royal*, data per colpita da una bomba a dritta all’estremità del ponte di volo. Secondo le *Somerville Papers* “*Ark Royal* ... had one or two very near misses”. Quella nave rimase immobilizzata per 10 giorni dopo essere tornata a Gibilterra. Anche la corazzata *Resolution*, per quanto i britannici abbiano sempre negato, anche in quel caso, qualsiasi danno o perdita, subì una vicenda del tutto analoga con l’aggiunta di quattro feriti, sia pure leggeri, come rivela il *Log* (Giornale di chiesuola) di quella nave custodito presso i The National Archives (TNA) di Londra. (inserire a fianco l’immagine 48) (6).

Ciò nonostante le *Somerville Papers* affermano che: “There were no casualties in Force H”.

La vicenda più strana è, però, quella della nave ammiraglia *Hood*. Gli osservatori italiani del SIM comunicarono, il 14 luglio, che, per quanto riguardava quell’unità: “... una bomba demolita centrale tiro grossi calibri; altra bomba avariata parte superiore prodiera pezzi 381 et altra danneggiata stazione telemetrica”. Il 20 di quello stesso mese aggiunsero, sulla base di notizie raccolte da operai spagnoli che lavoravano nell’arsenale di Gibilterra: “L’avaria riportata dalla direzione centrale tiro dell’*Hood* non è stata riparata”. La posizione dei danni appena citati coincide perfettamente con il lanciarazzi antiaerei U.P. Mk. I collocato sulla torre “B”. Gli inglesi affermano che, in effetti, quell’arma (confermatasi, ancora nel 1942, un pericoloso fallimento) scoppiò in seguito a un incidente. Si trattò di 20 razzi da 178 mm per, complessivamente, più di 200 kg di esplosivo. Quell’incidente provocò, inoltre, tre feriti gravi. I britannici sostengono, però, che l’episodio in questione ebbe luogo il 27 luglio (7). Non si capisce, quindi, come gli effetti di quell’esplosione possano essere stati osservati, e riferiti, due settimane prima.

Non c’è, tuttavia, da stupirsi. La storia navale inglese nel Mediterraneo durante la guerra contro l’Italia è costellata da non meno di 80 casi del genere (8), tanto da lasciar sospettare che la regola fosse quella in base alla quale, in caso di danni a opera degli italiani (giudicati, da sempre, un nemico

dappoco e dipinti come tali dalla propaganda britannica), questi episodi non fossero riportati nelle fonti ufficiali, organi tecnici a parte, né inclusi nei segretissimi rapporti settimanali (*Weekly Résumé*) destinati al Gabinetto di Guerra e oggi custoditi nel TNA di Kew Garden, Fondo CAB 80. Questa riservatezza era più che giustificata nei confronti dell'opinione pubblica britannica, ma appare - quantomeno - curiosa se si pensa che il War Cabinet era formato, nel 1940-1942, dai conservatori Churchill, Chamberlain e Halifax e dai laburisti Clement Attlee e Arthur Greenwood. In pratica, dal luglio 1940, in seguito alla malattia di Chamberlain, la direzione della guerra e del Paese era, col favore di Churchill, nelle mani dei laburisti - indispensabili dal punto di vista parlamentare - ovvero di un gruppo di bellicisti a oltranza rispetto al perplessa Halifax (poi inviato negli Stati Uniti, come ambasciatore, nel dicembre 1940, senza essere sostituito nel Gabinetto).

La necessità di mentire o, quantomeno, di ritardare od omettere, per di più su questioni modeste come queste, ciò che stava accadendo davvero sul mare, sembra trovare, a sua volta, la propria origine all'interno dell'Ammiragliato. Si trattava, però, di una scelta che Sir Dudley Pound non poteva certo arrogarsi d'iniziativa. Casomai appare il proseguo di una precisa e continuata indicazione formulata in questo senso da quel discreto *Deep State* sottostante ricordato in precedenza, il quale non poteva permettersi né dubbi né tentennamenti e il cui motto rimase, fino al maggio 1945, *Tout va très bien, madame la marquise*. La maggioranza dominante del Partito conservatore sin dai tempi di Baldwin (ritiratosi nel maggio 1937, ma ancora influente e in buona salute, sordità a parte, e scomparso, infine, nel 1947) aveva, in effetti bisogno, in tutta semplicità, di nulla di meno rispetto a una vittoria totale per poter sperare di sopravvivere come prima.

Dati gli attacchi aerei italiani e la situazione in mare ricordata in precedenza, il comandante della Force H pensò bene, già il pomeriggio del 9 luglio, di rinunciare all'incursione contro Cagliari per non far correre rischi alla propria portaerei, rientrando di conseguenza il prima possibile (20 nodi) alla base, dove arrivò il giorno 11. Fu una scelta che non piacque a Churchill, il quale non aveva perdonato le esitazioni di Somerville in occasione dell'esecuzione, il 3 luglio 1940, della Squadra da battaglia francese avvenuta a Mers el Kébir. Quanto all'ammiraglio Pound, costui, non essendo stato ancora informato via radio da Somerville, per motivi di segretezza, in merito all'accaduto, trasmise dapprima, alle ore

01.00 del 10 luglio, un messaggio all'*Hood* (parzialmente decifrato, in seguito, dai tedeschi) che iniziava con le parole: "Siamo seriamente preoccupati per la decisione della ritirata..." (9).

Peraltro la RAF pensava, ancora la mattina dell'11 luglio, di inviare a Malta, passando per il Canale di Sicilia, il trasporto veloce (18 nodi) *Glenorchy*, già sotto carico e atteso a Gibilterra per il 24 luglio, con a bordo i materiali richiesti dall'Aeronautica di base a Malta per i caccia Hurricane. Quegli aerei erano affluiti laggiù sin dal 12 giugno, ma privi com'erano di motori di riserva, di pezzi di ricambio e di liquido Glicol refrigerante, stavano andando fuori uso uno dopo l'altro, tanto che per la fine di luglio era rimasto un solo monoplano efficiente in compagnia di due più rustici Sea Gladiator. Col *Glenorchy* doveva inoltre viaggiare, lungo la medesima rotta, un convoglio di rifornimenti con, a bordo, una brigata corazzata e due gruppi di artiglieria destinati al Medio Oriente.

Fu solo dopo essere stato informato da Somerville via cavo (ossia tramite un canale non intercettabile) in merito a quello che era accaduto, in realtà, nel Mediterraneo occidentale il 9 luglio, che il



L'ammiraglio Sir Dudley Pound, Primo Lord del mare (incarico equivalente a capo di Stato Maggiore) della Royal Navy tra il 1939 e il 1943. (Collezione Enrico Cernuschi)

Primo Lord del Mare chiese a Cunningham, il giorno 12 (quando, cioè, la Mediterranean Fleet era ancora in mare dopo Punta Stilo) di assumersi la responsabilità di decidere il da farsi, ovvero se far transitare quelle navi attraverso il Canale di Sicilia o avviarle lungo la Rotta del Capo (10).

La prima risposta del comandante della Mediterranean Fleet fu, in apparenza, incoraggiante a condizione, però, che fosse Somerville a provvedere alla protezione di quel convoglio eseguendo, altresì, un attacco diversivo contro Genova per distrarre l'avversario.

La risposta, pervenuta a stretto giro di corrispondenza, del comandante della Forza H nei confronti di questo suggerimento fu piuttosto vivace, tanto da indurre Somerville a scrivere, in seguito, alla moglie che: "Andrew B. [Cunningham]. He'd made out a plan which I'd torn to bits as it didn't seem to face up to the facts of the situation and I expected a torrent in reply from him and the Admiralty. Instead of which he entirely agreed with me and said he would modify his plan accordingly. It's been most unpleasant for me always having to pour water on these rather wild schemes but I believe now that he and the Admiralty are beginning to realise hard facts and what can be done and what should not. My responsibility is very heavy and I'm not prepared to be a 'yes man' so as to provide Winston with some squib to let off in the House" (... Cunningham ha fatto un piano che avrei strappato ... mi aspettavo un sacco di osservazioni da parte dell'Ammiragliato, invece hanno concordato con me... non sono disposto a fare lo Yes man di Churchill da usare come fusibile alla Camera dei Comuni").

Sono frasi trasmesse per via confidenziale aggirando, evidentemente, la censura e che confermano il panorama politico inglese descritto in precedenza; un quadro di cui gli ammiragli Pound, Cunningham e Somerville erano, con tutta evidenza, perfettamente consapevoli.

Poco dopo quella sorta di progetto "armiamoci e partite" formulato da Cunningham, il Primo Lord del Mare fu finalmente informato, il 13 luglio, sempre via cavo (l'ultimo collegamento Alessandria-Malta-Gibilterra fu tagliato dagli italiani il 16 agosto 1940), dal comandante della Mediterranean Fleet appena tornato ad Alessandria, circa il reale andamento della Action off Calabria. A questo punto, Pound scrisse, il giorno dopo, comunicando che: "Dato il rapporto sull'operazione nel Mediterraneo centrale il Canale di Sicilia è chiuso al traffico" (11). Dopo di che, in omaggio a un elementare senso di giustizia, l'ira di Churchill nei confronti di Somerville (Cunningham era, comunque, il protetto del proprio vecchio superiore) fu lasciata quietamente sbollire.

Quanto all'esplicita negazione, allora e in seguito, dei danni subiti il 9 luglio 1940 a est e ad ovest di Malta, si trattò, nell'immediato, di una più che giustificata tutela del segreto militare.

La decisione, presa in precedenza, di modificare i resoconti interni della Royal Navy omettendo tutti i particolari relativi ai danni subiti a opera degli italiani rispondeva, a sua volta, alla necessità di non turbare il Primo Ministro e, più in generale, il Gabinetto di guerra in merito al delicato momento politico che il popolo britannico stava passando nel corso della propria "Ora più bella", come avrebbe scritto, in seguito, lo stesso Churchill nelle proprie memorie.

In seguito, viceversa, il perdurante silenzio e le numerose omissioni del caso furono il frutto di una precisa politica del Ministry of Information diretto, dal luglio 1941, da Brendan Bracken in base ai criteri che sono stati descritti in precedenza.

Le cose, d'altra parte, non andarono diversamente nei mesi successivi, tanto più che l'ammiraglio Pound dovette sobbarcarsi, fino al marzo 1942, l'ingrato compito di regolatore del numero dei giri del Primo Ministro non solo per la Royal Navy, ma per conto di tutte le Forze Armate britanniche. Si trattò di una fatica fisica estremamente gravosa in quanto Churchill (il quale si svegliava dopo le 10 del mattino) era abituato a concepire nel pieno della notte i propri schemi e a emettere, nel corso di quelle stesse ore, un fiume di direttive immediate, più o meno felici, costringendo Pound, già impegnato tutto il giorno all'Ammiragliato, a troppe notti insonni. Fu soltanto al principio della primavera 1942 che il generale Alan Brooke assunse la presidenza, tradizionalmente riservata alla Marina britannica in quanto Senior Service, del Comitato dei Capi di Stato Maggiore (il c.d. COS), permettendo in tal modo a Pound di concentrarsi sulle sole, e decisive, questioni navali. Rigido *arch-centraliser*, il

Primo Lord del Mare si riservava, infatti, l'ultima parola in merito all'opportunità, o meno, di impegnare le squadre. Questa politica, molto più stringente rispetto alle accuse mosse, senza fondamento, da qualcuno contro Supermarina, ebbe anche risvolti negativi come accadde, nel luglio 1942, in occasione del famigerato convoglio artico PQ 17, disperso per evitare un temuto incontro con la nave da battaglia tedesca *Tirpitz* e che perse, in questo modo, uno ad uno, 24 mercantili su 35 a opera degli aerei e dei sommergibili germanici. D'altra parte, Il Primo Lord del Mare doveva evitare eventuali sconfitte navali, in quanto si trattava di eventi politicamente disastrosi per il Regno Unito. In passato la tradizionale strategia britannica era stata basata, nei secoli, sul fatto che il tempo lavorasse per Londra. Sotto questo, come sotto tanti altri profili, Sir Dudley non era certo un eretico (12), ma - non di meno - quell'ammiraglio capiva che i tempi erano cambiati. Dall'estate 1940 fino alla primavera 1943 puntò, di conseguenza, su una vittoria decisiva inglese da conseguire, nel Medio Oriente, a opera del Servizio Cenerentola (il British Army), sperando che ciò accadesse prima dell'esaurimento delle risorse legate alla flotta mercantile - prima ancora che alle residue capacità finanziarie - britanniche. In pratica, Pound tentò un bis del 1918, quando Londra poté rinnegare tranquillamente, nel novembre di quell'anno, le onerose promesse postbelliche di liberi mercati ed altro, strappate, l'anno precedente, dagli statunitensi a un'Inghilterra che aveva, in quel momento, l'acqua alla gola, ma che era ancora a disposizione, al termine della guerra contro la Germania, una flotta mercantile in grado di rifornire, da sola, le isole metropolitane pagando, con sterline di carta, i fornitori della chiusa economia del proprio Impero.

La capitolazione del 29 marzo 1943, quando la Gran Bretagna (avendo esaurito le proprie scorte, a partire dalla carne) fu costretta a cedere a Washington il controllo della dissanguata flotta mercantile inglese, ormai insufficiente per alimentare le isole britanniche, era un evento prevedibile, ma non certo scontato tra il 1940 e il 1942. Bene fece, pertanto, l'*Establishment* e, per il suo tramite, l'ammiraglio Pound, a non far trapelare notizie che potessero far vacillare il Gabinetto di guerra, dopotutto titolare del potere davanti al Parlamento. Proprio in omaggio a quest'esigenza, le notizie navali di prima mano affluivano dai vari scacchieri marittimi direttamente al minuscolo gabinetto del Primo Lord del Mare, un ufficio formato da appena mezza dozzina di persone e diretto dal capitano di fregata commissario Ronald Brockman cui si aggiunse, il 23 luglio 1942, il capitano di corvetta commissario John Stanning. Quest'ultimo era stato assegnato a quel compito in seguito al precedentemente ricotodato disastro del convoglio PQ 17 e al clima politico, parzialmente mutato, che era maturato ai Comuni dopo le tante, secche sconfitte degli ultimi due anni. I continui disastri in Africa e in Estremo Oriente avevano infatti spinto uno degli ultimi aristocratici di vecchio stampo, Sir John Sydney Wardlaw-Milne, a tentare una mozione di sfiducia (votata senza successo il 1° luglio 1942) contro il governo Churchill. Una recente sconfitta elettorale, avvenuta il mese precedente nel collegio "sicuro" di Maldon, nell'Essex, in occasione del rinnovo di un seggio resosi vacante, era suonata, in effetti, come una campana a morto per futuro del Partito conservatore e del *Deep State*, tanto da spingere una parte dei suoi esponenti a valutare delle ipotesi alternative (13).

Era pertanto necessario cercare di correggere, almeno in parte, la rotta intrapresa dall'altrimenti incontrollabile, e sfortunato, *Prime Minister* e da chi gli stava dietro, tra *Diehard* e laburisti, nel tentativo di salvare il salvabile di quello che rimaneva del vecchio ordine sociale risalente ai Tudor. Sempre ammesso, beninteso, che fosse ancora possibile fare qualcosa in questo senso. Il primo passo e inevitabile passo per un Paese di sincera mentalità marinara come il Regno Unito, consisteva, a questo punto, nel conoscere quel che stava davvero bollendo in pentola sui tradizionali sette mari. La maggioranza dell'*Establishment* doveva essere informata, pertanto, senza le pesanti mediazioni della propaganda.

Dire che la Marina britannica fu diretta, fino all'ottobre 1943, da un vecchio ammiraglio e da due commissari è certamente eccessivo, ma i fatti indicano che soltanto costoro erano a conoscenza di alcune dure realtà destinate, passando per le loro mani, a essere ritardate, modificate o sopresse entro poche ore tra l'istante in cui arrivano negli uffici del gabinetto del Primo Lord e l'ora in cui venivano

passate al vertice del governo. Per esempio la perdita, nel novembre 1941, della nave da battaglia *Barham*, non rivela dai *Weekly Résumé* del Gabinetto di guerra, o la messa fuori combattimento delle corazzate *Queen Elizabeth* e *Valiant* avvenuta il 19 dicembre 1941; un altro avvenimento che non fu giudicato utile rivelare al War Cabinet e allo stesso Churchill, il quale lo apprese, come vedremo, soltanto a tre settimane di distanza.

Western Mediterranean

Tornando alla guerra sul mare dopo aver visto quella combattuta quotidianamente nei corridoi di Whitehall, è opportuno ricordare che la sera del 1° agosto 1940, poco prima del precedentemente ricordato, primo invio a Malta di aerei monomotori (una dozzina di Hurricane) decollati dalla portaerei *Argus*, i bombardieri italiani di base in Sardegna, sempre agli ordini del generale Cagna (il quale morì in quell'azione meritando la Medaglia d'oro alla memoria), colpirono, con una bomba, la nave da battaglia *Hood* mentre navigava nel Mediterraneo occidentale. I danni furono contenuti in quanto quell'ordigno, il quale centrò in pieno la plancia, non esplose. L'incidente in questione non appare negli *Admiralty War Diaries* né nelle storie convenzionali della Royal Navy, ma fu menzionato in occasione della Commissione d'inchiesta indetta, nel 1941, in seguito alla perdita di quella nave (14) e fu anche citato, sia pure in maniera passabilmente indiretta, nelle *Somerville Papers*, quando quell'ammiraglio scrisse alla moglie, per il solito tramite sicuro, dicendole che: "Some 80 bombs in all were dropped and appeared to be of the SAP type with delay fuses".

Passarono parimenti sotto silenzio i vistosi danni osservati, qualche giorno dopo, dagli osservatori italiani dislocati ad Algeiras a bordo della portaerei *Ark Royal*. Essi erano stati provocati, il 2 agosto, da un biplano Swordfish schiantatosi, in fase di decollo, contro l'isola di quella nave coinvolgendo, nel susseguente incendio, anche un impianto multiplo da 40 mm, con l'esplosione della riservetta.

Curioso è pure il caso del cacciatorpediniere *Faulknor*, presente lui pure, il 1° agosto, assieme all'*Hood* e che il 4 di quello stesso mese partì per la Gran Bretagna allo scopo di riparare in bacino, a Liverpool, tra l'11 e il 19 agosto, alcuni non meglio specificati danni (15).

La censura omise pure, sul *Weekly Résumé* destinato ai 5 componenti del Gabinetto di guerra, i "some damage" sostenuti il 24 settembre, a Gibilterra, dalla nave da battaglia

The image shows a page from a ship's log, titled "RESOLUTION" and dated "Aug 1, 1940". The page is filled with a grid of handwritten entries, likely recording observations from Italian observers at Algeiras. The text is dense and includes various technical details and observations. The grid has several columns, some of which are filled with numbers and letters, and some with longer handwritten notes. The handwriting is in black ink on a light-colored paper.

La pagina del Log (Giornale di chiesuola) della nave da battaglia *Resolution* che conferma i danni, minori, rivendicati dalla Regia Aeronautica il 9 luglio 1940 e confermati dagli osservatori italiani di base ad Algeiras. Talvolta anche Omero sonnacchia. (TNA ADM 5311 3098)



Alessandria, agosto 1940. La portaerei *Eagle* e, in fondo nel bacino galleggiante, la nave da battaglia *Warspite* mentre sono in corso le riparazioni causate dalle navi italiane a Punta Stilo. Anche l'*Eagle* riportò, l'8 e l'11 luglio 1940, alcuni danni (minori) da schegge negati nel rapporto ufficiale, ma confermati dalla memorialistica. (Australian War Memorial)

Renown, unità che aveva sostituito, il mese precedente, l'*Hood* nel ruolo di ammiraglia della Forza H. Si era trattato, in quell'occasione, di un *near miss* messo segno da bombardieri francesi in seguito a un'azione di rappresaglia decisa in occasione del recente, fallito sbarco britannico a Dakar, ma la propaganda di guerra inglese non faceva distinzione tra italiani e transalpini, essendo entrambi popoli latini e - come tali - giudicati improponibili per il pubblico del Regno Unito. Soltanto il precedentemente citato documento tecnico custodito oggi nel TNA sotto la classifica ADM 234/444 documenta, a pagina 5, quel *near miss* contro l'HMS *Renown*.

Parimenti rimossi furono pure i danni, minori e con vittime, subiti dalla nave da battaglia *Warspite* il 29 settembre 1940 a opera di bombardieri italiani nel Mediterraneo orientale. Eppure quell'incidente è riportato a pagina 198 di un dattiloscritto dell'Ammiragliato intitolato *War at Sea, Preliminary Narrative*, mai dato alle stampe e oggi conservato all'Imperial War Museum. Viceversa, l'ammiraglio Cunningham, dopo aver riferito all'Ammiragliato, il 29 settembre 1940, che avrebbe impegnato il nemico "solo in condizioni molto favorevoli" per poi aggiungere, il giorno dopo, di essersi dovuto ritirare "In view of enemy preponderance and impossibility of coming up with them" (16), negò ufficialmente qualsiasi danno, o perdita umana, in capo alle proprie navi durante le giornate del 28 e 29 settembre 1940. (17). Queste continue contraddizioni tra le varie fonti originali britanniche sono, a loro volta, il frutto di successive ondate di censura. Dopo il lavoro, efficace e - letterariamente - di altissimo livello assicurato da Cecil Scott Forester tra il 1940 e il 1942 prima della partenza per gli Stati Uniti di quel grande romanziere e della grave malattia che lo colpì, in Alaska, l'anno successivo, i suoi successori si rivelarono molto meno sottili, lasciando trasparire, qua e là, troppe crepe. In seguito, nel 1945, in coincidenza con la nomina a Primo Lord dell'Ammiragliato di Brendan Bracken, si provvide a eliminare, o quasi, pressoché ogni residua traccia giudicata scomoda. Un fatto, questo, che spiega i numerosi anacronismi e le contraddizioni che caratterizzano le varie storie ufficiose britanniche. Troppi cuochi, come sempre, guastano la cucina, tanto da permettere oggi di ricostruire, con pazienza, ciò che successe davvero nel Mediterraneo e nel Mar Rosso durante la Seconda guerra mondiale.

Il medesimo copione a base di taglia e cuci fu ripreso il 9 novembre 1940, quando - secondo le *Somerville Papers* - "The first bombs fell outside the destroyer screen to starboard, then across the starboard column, straddling *Barham*, then between the columns and across the port column, straddling *Ark Royal*. Several bombs were jettisoned on the horizon after the attack. *Barham*, *Ark Royal* and *Duncan* had near misses, but no damage or casualties were incurred in any ship".

In effetti, la Regia Aeronautica apprezzò di aver danneggiato in quell'occasione, nel Mediterraneo occidentale al largo di Cap de Fer, una portaerei e un incrociatore mentre il precedentemente citato sito Naval History Net riferisce che: "there were several near misses but no hits".

Resta il fatto che il cacciatorpediniere *Duncan*, sottoposto a *Temporary Repairs*, si trovò nell'impossibilità di sviluppare, per il seguito, più di 24 nodi, salvo restare immobilizzato la mattina del 27 novembre, alle ore 11.44, proprio in vista dell'imminente battaglia di Capo Teulada in quanto, secondo i *Somerville Papers*: "... had lost water in all boilers and was stopped". Fu necessario che il cacciatorpediniere *Hotspur* (già destinato da tempo a trascorrere un ciclo di lavori a Malta) lo prendesse a rimorchio per diverse ore prima che l'avaria fosse riparata e che quella silurante riprendesse a muoversi coi propri mezzi (18).

Analogo fu il caso dell'incrociatore *Newcastle*. Inviato nel Mediterraneo orientale in sostituzione del gemello *Liverpool* (silurato da un S. 79 il 14 ottobre 1940) quell'unità, che pure aveva effettuato un ciclo di lavori a Devonport proprio allo scopo di non appesantire le ridotte capacità logistiche di Alessandria, lamentò dei danni mentre oltrepassava, la notte tra il 18 e il 19 novembre, Capo Bon. Si pensò, all'inizio, al siluro di un sommergibile esploso nella scia della nave (19). In seguito la causa fu individuata in un aerosilurante italiano (20). In realtà si trattò di una mina il cui cavo era stato cesoiato dai paramine di quell'incrociatore. Quel che è certo è che i britannici non ritennero utile divulgare quella notizia, né allora né in seguito, e che l'apparato motore del *Newcastle*, dopo un primo ciclo di riparazioni effettuate a Malta tra il 19 e il 24 novembre, fu giudicato in condizioni troppo compromesse per poter essere riparato nel Mediterraneo. Quell'unità fu pertanto compresa nel gruppo di navi (corazzata *Ramillies* ed incrociatore pesante *Berwick*) destinato a pattugliare, per il seguito, l'Atlantico, in quanto giudicate troppo lente per poter assolvere compiti di squadra nell'ambito della Mediterranean Fleet.

E a questo punto, dopo tante disinvolute omissioni, è tempo di passare all'azione riprendendo le fila dal termine del capitolo precedente, ovvero dal fallito, secondo lancio di aerei dalle portaerei della Forza H alla volta di Malta avvenuto il 17 novembre 1940.

NOTE

- (1) TNA (ex PRO), Admiralty War Diary, War Diary Summaries ADM 199/2195 – 2326. D'ora in poi indicati con la sigla AWD seguita dalla data di riferimento, in questo caso AWD 7 luglio 1940.
- (2) "All attacks were pressed home most determinedly and although no hits were obtained the accuracy of the bombing compared favourably with that of the Germans", *The Somerville Papers: Selections from the Private and Official Correspondence of Admiral of the Fleet Sir James Somerville, GCB, GBE, DSO*, a cura di Michael Simpson, Routledge, Londra, 1996, d'ora in poi indicate come *Somerville Papers*.
- (3) AWD, 9 luglio 1940.
- (4) Edwin Palmer Hoyt, *Sunk by the Bismarck. The Life and Death of the Battleship HMS Hood*, G K Hall & Co, Boston, 2001, p. 131.
- (5) Ernle Bradford, *The Mighty Hood*, Hodder e Stoughton Ltd, Londra, 1977, p. 116.
- (6) ADM 53/113098 July 1940.
- (7) R.G. Robertson, *Profile Warship, 19, HMS Hood*, Profile Publications LTD, Windsor, 1972, p. 155-156.
- (8) Enrico Cernuschi, *200 anni di italiani in guerra. False vittorie e false sconfitte*, Mursia, Milano, 2017.
- (9) Kriegstagebuch der SkI/Operationsabteilung 1939-1945, Mittler und Sohn, Herford-Bonn, 1988, Vol. 1, Skal. A, 13.07.1940, pp 149-150.
- (10) AWD, 11 e 12 luglio 1940.
- (11) AWD, 14 luglio 1940.
- (12) Peter Nailor, "Great Chiefs of Staff-Admiral of the Fleet Sir Dudley Pound, OM GCB GCVO", *The RUSI (Royal United Services Institute) Journal*, 1988, pp. 67-70. Pul Kemp, *A Pictorial History of the Sea War 1939-1945*, Brockhampton Press, Londra, 1995, p. 138.
- (13) Correlli Barnett, *I generali del deserto*, Longanesi, Milano, 1961.
- (14) G. M. Stephen, *British Warships Designs since 1906*, Ian Allan, Londra 1985, p. 53.
- (15) "Under repair in Liverpool", dall'eccellente sito Naval History Net basato sui Giornali di chiesuola disponibili presso il TNA. Il termine usato in quei documenti per indicare lavori di manutenzione o per le avarie è, di solito, *Refit*.
- (16) AWD, 29 e 30 settembre 1940.
- (17) AWD, 2 ottobre 1940.
- (18) TNA, ADM 199/387, War Diary Mediterranean, pp. 99-101
- (19) *A Preliminary Narrative of the Operations of the Mediterranean Fleet and Force H Vol I 10 - June 31 December 1940*, p. 147.
- (20) *A Preliminary Narrative of the Operations ...* p. 165.

Capitolo IX

La battaglia

L'operazione Collar

Decisa nell'ottobre 1940, l'Operazione Collar consisteva nel passaggio di un convoglio (il primo dall'inizio del conflitto con l'Italia) attraverso il Mediterraneo. Dopo il successo della Notte di Taranto, i tre mercantili, già carichi, scelti per questo scopo (*Clan Forbes*, *Clan Fraser* e *New Zealand*) furono dirottati dall'alternativo passaggio atlantico da percorrere fino al Capo di Buona Speranza e avviati in direzione dello Stretto di Gibilterra. Trasportavano personale dell'Aeronautica, oltre a materiali per la RAF (in primo luogo autoveicoli) destinati a Malta e al Medio Oriente. Una delle motonavi in questione, il *New Zealand*, fu poi inviata, all'ultimo momento, nell'appena realizzata base della Royal Air Force di Suda, nell'isola di Creta.

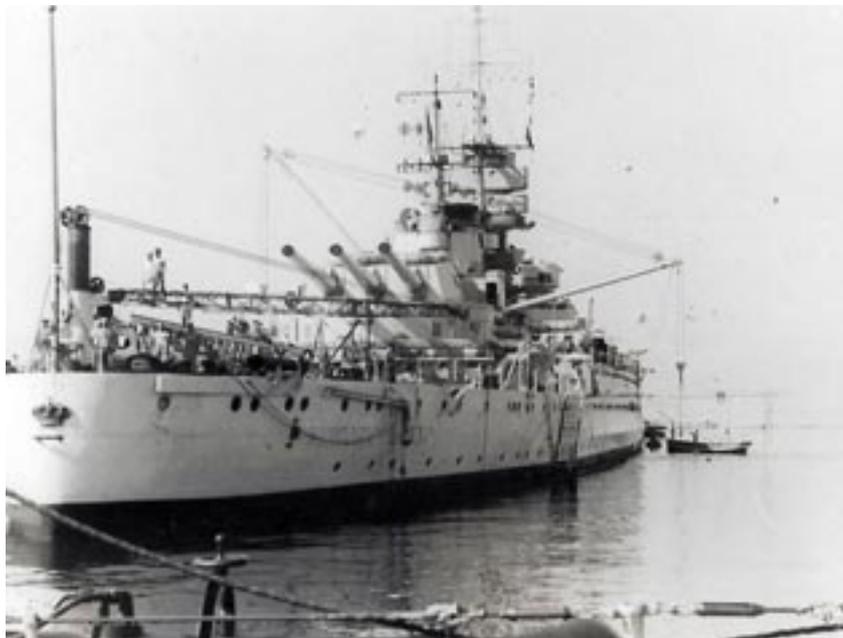
Assieme a loro dovevano dirigere per Alessandria 4 corvette (*Peony*, *Salvia*, *Gloxinia* e *Hyacinth*) equipaggiate per il dragaggio magnetico. La notte precedente il transito di quel convoglio attraverso il Canale di Sicilia, dovevano passare in senso inverso, come è stato ricordato nel capitolo precedente, trasferendosi dal Mediterraneo orientale a quello occidentale, la nave da battaglia *Ramillies* e gli incrociatori *Berwick*, *Newcastle* e *Coventry*, quest'ultimo armato soltanto con 10 cannoni da 102 mm antiaerei. Quel complesso partito da Alessandria era scortato dai cacciatorpediniere *Defender*, *Diamond*, *Griffin*, *Gallant*, *Greyhound* ed *Hereward*.

Una volta che le due formazioni britanniche si fossero incontrate, come previsto, la mattina del 27 novembre a sud della Sardegna, l'incrociatore *Coventry* e le unità sottili provenienti da Alessandria avrebbero dovuto unirsi al convoglio procedendo, assieme agli incrociatori *Manchester* e *Southampton* (i quali recavano a bordo 1.370 avieri stipati un po'dovunque) alla volta del Grand Harbour e, in seguito, dell'Egitto.

Il convoglio lasciò Gibilterra il 25 novembre assieme alla Forza H: nave da battaglia *Renown*, portaerei *Ark Royal*, incrociatori *Sheffield*, *Despatch*, *Manchester* e *Southampton* e cacciatorpediniere *Faulknor*, *Fury*, *Firedrake*, *Forester*, *Kelvin*, *Jaguar*, *Encounter* e *Wishart*.

Si trattava di un'operazione complessa, più volte rimandata in precedenza e che prevedeva anche la partecipazione della Mediterranean Fleet, la quale avrebbe preso in carico, il mattino dopo, a levante di Malta, il convoglio. Naturalmente solo l'abbondanza di nafta di cui disponevano i britannici e la possibilità di rifornire di combustibile i cacciatorpediniere facendo scalo nel Grand Harbour rendevano possibili tutte queste complicate manovre.

L'ammiraglio Somerville, in verità, sentiva puzza di bruciato, tanto più che avrebbe dovuto trascinarsi dietro la palla al piede di un convoglio in grado di procedere, tutt'al più, a 15 nodi. Dopo la sor-



Taranto agosto 1940. La nave da battaglia *Vittorio Veneto* appena entrata in Squadra. Con il gemello *Littorio* era, a quel tempo, la corazzata più potente, veloce e moderna del mondo. (Collezione Enrico Cernuschi)

presa dell'avvistamento, il 17 novembre, delle corazzate della Regia Marina, il comandante della Forza H aveva chiesto, il 21, notizie in merito alla flotta italiana. Tutto quello che apprese fu la presenza di una "Cavour" a Spezia. Si trattava del *Duilio* in corso di addestramento. Nulla, per contro, circa le altre due navi di linea avversarie (a quel tempo di base a Napoli), una delle quali, il *Vittorio Veneto*, era - vale la pena di ripeterlo - la corazzata più potente, moderna e veloce in servizio al mondo.

Somerville chiese, a questo punto, di aggiungere alle proprie forze anche la corazzata *Royal Sovereign*, giunta dall'Africa a Gibilterra il 18 novembre. Ciò avrebbe però implicato un altro rinvio della da lui poco gradita operazione Collar, in quanto quella nave aveva iniziato, lo stesso giorno dell'arrivo alla Rocca, un terzo ciclo di lavori all'apparato motore dopo le riparazioni provvisorie avvenute ad Alessandria (1) e, coi mezzi di bordo, ad Aden, cui era seguito un altro mese trascorso in bacino a Durban, in Sudafrica, a fronte dei danni subiti, il 9 luglio 1940, a opera della nave da battaglia *Cavour* durante la battaglia di Punta Stilo. L'Ammiragliato, pertanto, rispose picche (2), mentre Cunningham cercò di rincuorare il collega con un messaggio che il comandante della Forza H considerò di valore morale, ma non certo materiale. Letteralmente, dai *Somerville Papers*: "I therefore considered the inclusion of *Royal Sovereign* in this operation essential unless the possibility of Italian concentration of forces could definitely be excluded. The C-in-C, Mediterranean, considered my appreciation unduly pessimistic and the chance of any concentration against Force H more remote now than in any previous operation since HATS. He added that three Mediterranean Fleet battleships would be within range. This I interpreted as moral rather than material support".

Marcia di avvicinamento

Alle 7 del mattino del 25 novembre, la Forza H uscì da Gibilterra. Il convoglio, non visto dagli osservatori dell'Asse che controllavano lo Stretto, era transitato, poche ore prima, attraverso lo Stretto sotto la protezione dall'oscurità. Supermarina fu pertanto informata, alle ore 8.25 AM, soltanto in merito alla partenza del *Renown*, dell'*Ark Royal* e di 3 incrociatori (poi saliti a 4) in compagnia di 8 cacciatorpediniere.

Alle 13.30 del 25, come risulta dal Diario di Supermarina, quel Comando centrale apprese che la Mediterranean Fleet era stata avvista in mare da un aereo civile di linea italiano. Quella formazione era stata data per composta da 10 navi. Seguì, da Bengasi, una comunicazione, giunta alle 15.00, dopo che l'equipaggio di quel velivolo era atterrato. Il nuovo messaggio parlava di 12 unità, tre delle quali maggiori.

Alle ore 20.00 fu ordinato l'approntamento in 3 ore delle due Squadre italiane. L'idea era quella di impegnare il gruppo proveniente da Gibilterra prima che si riunisse a quello partito da Alessandria, qualora

Tarda mattina del 27 novembre 1940. Le navi da battaglia britanniche *Renown* e *Ramillies* viste dall'incrociatore *Newcastle*. (Collezione Enrico Cernuschi)



quest'ultimo avesse attraversato il Canale di Sicilia. Era, per contro, esclusa la convenienza di impegnare un complesso da battaglia superiore a quello formato dalle corazzate *Vittorio Veneto* e *Cesare*. Già era stata accettato, infatti, il rischio legato agli aerosiluranti britannici e alle loro armi dotate di acciarini magnetici. Si trattava, peraltro, di un rischio dato per inevitabile, per quanto la recente esperienza di Taranto avesse rivelato la non perfetta tenuta stagna delle guarnizioni e dei passaggi a scafo, tutti da rinforzare, o modificare, il prima possibile mediante lavori che avrebbero richiesto non meno di due mesi. Ma

l'idea di affrontare in condizioni di inferiorità numerica le navi da battaglia inglesi era, di per se stessa, improponibile dopo che il numero delle corazzate della squadra italiana era stato dimezzato. La distruzione, o la messa fuori combattimento, delle navi di linea al comando dell'ammiraglio Campioni, avrebbe infatti comportato la fine del traffico con la Libia e l'Albania e la rapida sconfitta finale dell'Italia, a quel tempo in piena crisi politica dopo il sempre più evidente fiasco consumato in Grecia.

Sempre il 25 novembre, la portaerei *Ark Royal* urtò, alle 10.00, un relitto, il quale provocò un'infiltrazione d'acqua nello scafo attraverso tre piccole falle senza però compromettere la velocità della nave.

Il 26 novembre, alle ore 10.00, due corazzate inglesi furono avvistate 5 miglia a sud di Cerigotto, ovvero all'ingresso dell'Egeo. Seguì, alle 13.20, un altro avvistamento 20 miglia a nord est di Creta: 2 navi da battaglia, una portaerei e 8 cacciatorpediniere.

Quella stessa mattina un caccia monomotore Fulmar dell'*Ark Royal* precipitò, a poppa di quella portaerei, provocando la morte del pilota.

A mezzogiorno del 26 erano frattanto uscite da Napoli e da Messina le due corazzate italiane in compagnia di 6 incrociatori pesanti della II Squadra e di 14 cacciatorpediniere. Riunitesi alle 18.00, le navi italiane diressero per operare, all'alba, a sud della Sardegna. Fu inoltre disposto, nella zona di Capo Bon, un agguato da parte delle torpediniere *Vega*, *Sirio*, *Alcione* e *Sagittario* e da 4 MAS, questi ultimi di pattuglia presso Pantelleria. Quattro sommergibili italiani vigilavano, infine, tra Cap de Fer e Cap Blanc.

Alle 00.35 del 27 novembre le navi da guerra provenienti da levante furono attaccate nel Canale di Sicilia, secondo l'apprezzamento britannico, da due aerosiluranti (3). In realtà si trattò della torpediniera *Sirio*, la quale lanciò due siluri senza colpire e segnalò la forza avversaria, dandola per composta da 7 unità imprecisate dirette verso ponente. Un secondo attacco a opera di quella stessa torpediniera con i due siluri dell'altro lato fu vanificato dalla manovra degli avversari, tosto scomparsi nell'oscurità.

Mosca cieca

Alle 03.25 Supermarina diede disposizioni circa le ricognizioni aeree. L'idea era, adesso, quella d'intercettare, a opera delle navi di Campioni, il gruppo in arrivo da Alessandria e segnalato dal *Sirio*.

riuscì ad allontanarsi. Le ricognizioni aeree italiane furono, così, compromesse. Nel frattempo decollarono su allarme alcune pattuglie di caccia italiani, in quanto ricognitori britannici provenienti da Malta avevano sorvolato la Sardegna.

Alle 9.45 il Ro.43 del *Bolzano* avvistò le navi inglesi provenienti dal Mediterraneo orientale. Il messaggio riferiva di una nave da battaglia, due incrociatori e quattro cacciatorpediniere e pervenne all'ammiraglio Campioni e all'ammiraglio Iachino, comandante il nucleo esplorante formato dagli incrociatori pesanti, rispettivamente alle ore 10.15 e alle 10.05. Si trattava della prima notizia del giorno in merito al nemico dopo quelle trasmesse dal *Sirio* subito dopo l'attacco di quella torpediniera. L'apprezzamento della situazione fatto a bordo del *Vittorio Veneto* concluse che il gruppo proveniente da Alessandria fosse più vicino del previsto rispetto alla posizione stimata di quello partito da Gibilterra.

Nel frattempo, due dei sette biplani Swordfish decollati quel mattino dall'*Ark Royal* e inviati in ricognizione (oltre a un quadrimotore Sunderland partito da Malta) avvistarono, per le 9.50, 5 incrociatori e altrettanti cacciatorpediniere italiani, venendo contemporaneamente notati dalle navi di Iachino. Gli aerei britannici presero, da allora, a seguire, costantemente e con regolarità, dapprima la II e poi anche la I Squadra, sempre mantenendosi oltre la portata delle artiglierie antiaerei italiane. Alle 10.00 uno di quei velivoli imbarcati fu casualmente intercettato, nel corso di una breve azione di fuoco, da due caccia FIAT CR 32 appartenenti a una delle pattuglie decollate, per altri scopi, in precedenza. I cacciatori interruppero, però, poco dopo, l'inseguimento e rientrarono in Sardegna, in quanto erano ormai giunti al limite dell'autonomia. Privi di radio, non poterono comunicare nulla. Alle 10.16 i ricognitori britannici fecero sapere all'ammiraglio Somerville che erano state avvistate due navi da battaglia italiane. Quel messaggio, confermato alle 11.47, specificava che si trattava di un "Littorio" e di un "Cavour".

Alle ore 10.20 un idro Cant Z 501 della 146^a Squadriglia segnalò, nel corso di un'ordinaria ricognizione antisom, due navi da battaglia avvistate 15 miglia a sud di Capo Teulada. Si trattava del *Vittorio Veneto* e del *Cesare*. Poiché, alle 10.35, il Ro.43 del *Fiume* non aveva visto ancora nulla e doveva dirigere, dopo 2 ore e mezza di volo, per Cagliari, dati i limiti della propria autonomia, Campioni informò alle 10.45 Supermarina comunicando che, pur essendo senza notizie circa la Forza H, invertiva la rotta per avere la possibilità d'incrociare il gruppo nemico proveniente dal Mediterraneo orientale avvistato alle ore 9.45.

Dieci minuti dopo fu catapultato il Ro. 43 del *Gorizia* allo scopo di sostituire quello del *Bolzano*, ora diretto anch'esso a Cagliari.

Ore 11.10: il terzo dei Cant Z 506 decollati tre ore e mezzo prima avvistò, per la prima volta, la formazione proveniente da Gibilterra, identificando una nave da battaglia, una portaerei, 3 incrociatori e 3 mercantili. Si tratta della prima notizia pervenuta circa l'esistenza di un convoglio. Poiché, però, quel velivolo era inquadrato nel Bombardamento Marittimo (anche se destinato, sin da agosto, a compiti di Ricognizione Marittima), il suo messaggio fu trasmesso all'idroscalo di partenza e, da qui, a Superaereo, il quale lo inoltrò, infine, a Supermarina.

Ore 11.20: il *Vittorio Veneto*, avendo appena avvistato un ricognitore avversario, chiese l'intervento della caccia. Alle 11.38 decollò una sezione di FIAT CR 42, la quale avvistò, di lì a poco, un idrovolante anfibia Walrus catapultato dal *Renown* e lo diede per abbattuto o, quantomeno, sicuramente danneggiato e costretto ad allontanarsi. Quell'aereo anfibia si salvò, in effetti, nascondendosi nelle nubi per poi appontare, alla fine, sull'*Ark Royal*.

Alle ore 11.28 il *Renown* avvistò, a 24 miglia di distanza, il gruppo *Ramillies*. Il *Log* di quella nave (4) riferisce che alle 11.30 quella corazzata e il *Ramillies* si erano riuniti e che il *Berwick* e il *Newcastle* procedevano a 26 nodi e che navigavano, assieme ai cacciatorpediniere provenienti da Alessandria, con rilevamento 50° dalla nave di bandiera dell'ammiraglio Somerville.

Nel frattempo il Comandante Superiore in mare italiano aveva comunicato a Supermarina, alle

11.28, che dirigeva, in omaggio al programma originario, per intercettare, se fosse stato possibile, il gruppo partito da Alessandria cercando di impegnarlo in acque più vicine alla Sicilia, che non alla Sardegna, in quanto ritenute più favorevoli, data la minore distanza da percorrere da parte degli aerei italiani in occasione di uno scontro.

Alle 11.30 cominciarono a decollare dall'*Ark Royal*, la quale procedeva indipendentemente sotto la protezione dei cacciatorpediniere *Jaguar* e *Kelvin*, 11 biplani *Swordfish* armati di siluri dotati di acciarino magnetico.

Ore 11.35: a bordo del *Vittorio Veneto* giunse da ARMERA (la Regia Aeronautica) Sicilia la notizia dell'avvistamento fatto dal Cant Z 506 alle 11.10, ovvero la composizione della formazione proveniente da Gibilterra: una nave da battaglia, una portaerei, 3 incrociatori e 3 mercantili. Quel comando a terra aveva infatti rilanciato d'iniziativa nell'etere la comunicazione pervenuta dall'idrovolante, sorpassando i collegamenti via cavo previsti con Superaereo. A questo punto l'ammiraglio Campioni ordinò immediatamente di accostare per impegnare il prima possibile il gruppo nemico proveniente da Alessandria (5).

Alle ore 11.40, essendo in corso la riunione delle due formazioni britanniche, i cinque maggiori incrociatori inglesi furono inquadrati, provvisoriamente, nel 18th Cruiser Squadron al comando dell'ammiraglio Lancelot Holland, il quale si portò all'avanguardia del *Renown* (6) assieme ai cacciatorpediniere della 8th Flotilla (*Faulknor*, *Firedrake*, *Forester*, *Fury* ed *Encounter*). A quelle siluranti dovevano aggiungersi, tempo tre quarti d'ora, quattro dei caccia provenienti dal Mediterraneo orientale (*Defender*, *Greyhound*, *Griffin* ed *Hereward*). Le unità sottili britanniche, una volta raggruppate, precedettero di 2 miglia gli incrociatori e di 5, con rilevamento 40°, il *Renown*, tenendosi pronte a contrattaccare ove fossero chiamate a farlo. Il lento *Ramillies*, infine, navigava 10 miglia indietro rispetto alla nave ammiraglia della Forza H.

Alle 11.44 il gruppo di Alessandria fu nuovamente avvistato dalla ricognizione aerea italiana. Anche il Ro.43 del *Gorizia* segnalò, lui pure alle 11.44, una nave da battaglia e 4 cacciatorpediniere con rotta a levante, a 90 miglia per 190 dal *Vittorio Veneto* (7).

Quel messaggio arrivò in plancia, a mani dell'ammiraglio Campioni, alle 11.52 e il Comandante Superiore in mare italiano, avendo appreso che i due gruppi britannici erano già molto vicini tra loro, diresse, di conseguenza, per incontrare il nemico nel tentativo di affrontarlo quando le sue forze erano ancora divise.

A questo punto Campioni, come risulta dal Diario di Supermarina, continuò a procedere nella direzione degli avvistamenti del nemico chiedendo conferma, o meno, in vista di un eventuale rientro a Napoli e a Messina, delle istruzioni ricevute alla partenza, le quali stabilivano d'impegnarsi "qualora situazione sia favorevole". Ciò in quanto erano venute a mancare, come già a Punta Stilo, sia una precisa ricognizione aerea sia gli attesi attacchi preventivi contro il nemico da parte dei bombardieri della Regia Aeronautica. In linea teorica il Comandante superiore in mare italiano avrebbe potuto accostare senz'altro per rientrare a Napoli. In pratica, continuò a mettere la prora sulla direzione delle navi britanniche domandando, nel corso della marcia di avvicinamento, notizie. Un atteggiamento che lasciava aperta la possibilità di un'azione.

Nel frattempo, poco prima di mezzogiorno, il cacciatorpediniere *Lanciere* era scaduto in coda alla formazione italiana, la quale stava ora procedendo con direzione di marcia nord. Quella silurante era rimasta vittima di un'avaria di macchina, tanto da doversi fermare per poi ripartire. Campioni non fu informato in merito a quell'incidente e apprese le vicende di quell'unità sottile soltanto dopo la fine dello scontro.

Poco prima di mezzogiorno gli inglesi furono avvistati dal cacciatorpediniere *Alfiere* inviato, poco prima, in avanscoperta dall'ammiraglio Iachino per riconoscere, come già quella stessa nave aveva fatto brillantemente a Punta Stilo, il nemico. Una volta eseguita la propria missione esplorativa, co-

municando di aver visto una nave da battaglia e 3 incrociatori, l'*Alfieri* ricevette l'ordine di ripiegare coprendosi con una cortina fumogena. L'apparato motore di quel cacciatorpediniere subì, tuttavia, proprio in quel momento, un'avaria che lo costrinse, per qualche minuto, a spegnere la terza caldaia. Quando le navi inglesi aprirono il fuoco, i loro colpi lunghi caddero intorno a quel caccia, la cui squadriglia procedeva a proravia del *Pola*. L'*Alfieri* fu così costretto a serpeggiare mettendo la prua sulle salve cadute (8). Infine, l'avaria fu riparata e quella silurante poté allontanarsi senza danni.

L'azione

Appena ricevuto il messaggio di scoperta dell'*Alfieri*, l'ammiraglio Iachino segnalò, alle ore 12.00: "Preparatevi al combattimento". (Dino Buzzati, cronista precisissimo imbarcato, quel giorno, sul *Trieste*, annotò, tuttavia, le ore 11.59). Secondo il Log del *Renown*, a mezzogiorno gli incrociatori e i cacciatorpediniere britannici procedevano con rilevamento 60° rispetto alla nave ammiraglia della Force H.

Alle 12.01 fu segnalato dal *Trieste*, nave di bandiera dell'ammiraglio Luigi Sansonetti, comandante la III Divisione, in quel momento in retroguardia, l'avvistamento di fumo all'orizzonte. Due minuti dopo furono viste, sempre dal *Trieste*, le navi nemiche.

Gli inglesi notarono, a loro volta, del fumo alle 12.07 e, poco dopo, le alberature di quattro incrociatori. Alle 12.08 il 18th Cruiser Squadron trasmise l'avvenuto avvistamento di "due incrociatori e molti cacciatorpediniere a 12 miglia per 13°". Quel segnale fu ritrasmesso all'aria da Malta, venendo decrittato e rimesso a Supermarina alle 12.40 per via della precedenza assegnata agli intercettati nel corso dell'azione tattica (9).

Alle 12.10 fu catapultato il Ro.43 del *Pola*. In quello stesso momento, secondo il log del *Renown*, i



27 novembre 1940. Il *Bolzano*, visto dal *Trieste*, aumenta la velocità. Notare il fumo. La III Divisione si sta portando al fuoco. (Collezione Enrico Cernuschi)



27 novembre 1940. Il *Gorizia*, preceduto dal *Pola*, accosta per portarsi al fuoco. (Collezione Enrico Cernuschi)

britannici avvistarono dritto di prora fumo di navi nemiche.

Per le 12.13 il *Lanciere*, adesso di nuovo in moto, era ulteriormente scaduto, procedendo a poppa della III Divisione. In quello stesso minuto a Supermarina pervenne il seguente segnale tattico britannico appena intercettato, e subito decrittato dal Reparto Informazioni: “Da unità non identificata (n.i.) al *Renown*: tre incrociatori con rotta 337°. Due cacciatorpediniere con rotta 243° a 15 miglia per 300° dalla mia posizione”. Si trattava di una comunicazione trasmessa dai quattro cacciatorpediniere della squadriglia *Faulknor* che procedevano all'avanguardia del 18th Cruiser Squadron ed era relativa alla I Divisione e alla Squadriglia *Alfieri*. Il messaggio fu rilanciato all'aria, alle 12.15, dalla divisione incrociatori inglese comunicando l'avvistamento di: “Tre incrociatori con rotta 337° e tre cacciatorpediniere re a 12 miglia per per 343° dalal posizione ...”. Sempre alle 12.15 gli italiani videro 4 cacciatorpediniere inglesi, persi di vista poco dopo.

Fino a quel momento l'ammiraglio Iachino aveva ritenuto, nonostante la comunicazione fatta dall'*Alfieri*, che le navi avvistate fossero, in realtà, soltanto 4 incrociatori in compagnia di quei sopraggiunti 4 cacciatorpediniere. Contava, pertanto, di affrontare quella divisione avversaria con le navi della II Squadra, le quali stavano accostavano con direzione di marcia nord est per congiungersi alle due corazzate e impegnare l'avversario.

Non fu che alle 12.17 che Iachino comunicò di aver avvistato 5 incrociatori, tra i quali un tipo “Kent” (il *Berwick*), in compagnia di una nave da battaglia, oltre alla presenza, più lontano, di un'altra colonna di fumo. In quello stesso minuto, secondo il log del *Renown*, i britannici avvistarono la squadra italiana, rilevamento 35°

L'ammiraglio Campioni, convinto in base al proprio apprezzamento della situazione maturato sulla base delle segnalazioni pervenute fino a quel momento, di trovarsi in condizioni di inferiorità, rispose immediatamente al comandante della II Squadra comunicandogli: “Aumentate la velocità e riunitevi alla mia nave”. Contemporaneamente Campioni informò Supermarina di aver localizzato i due gruppi

inglesi già riuniti e che dirigeva per allontanarsi.

In realtà lo schieramento degli incrociatori inglese era, su linea di rilevamento 075° - 225° e da est a ovest: *Berwick*, *Newcastle* (arretrati rispetto alle altre unità del 18th Cruiser Squadron con, in particolare, l'incrociatore pesante inglese più lento e piuttosto sguardato) *Sheffield*, *Southampton* e *Manchester*. L'ammiraglio Iachino giudicò, a sua volta, la linea inglese "piuttosto disordinata e irregolare ... perché qualcuno era rimasto un po' indietro rispetto agli altri" (10).

Il *Renown* stava sorpassando a dritta del *Manchester*, mentre due miglia a proravia del *Renown* si stavano riunendo, secondo il resoconto britannico, 10 cacciatorpediniere inglesi (ovvero uno in più rispetto a quelli indicati nominativamente dagli stessi britannici), divisi in due gruppi di cinque. A 10 miglia a dritta del *Renown*, infine, il *Ramillies* procedeva lungo una rotta parallela.

Gli italiani erano suddivisi, a loro volta, nei seguenti reparti:

I Squadra: *Vittorio Veneto* e *Cesare* con la VII Squadriglia CC.TT. formata da *Freccia*, *Saetta* e *Dardo*, e la XIII Squadriglia, su *Granatiere*, *Fuciliere*, *Bersagliere* e *Alpino*.

II Squadra: *Pola* (Ammiraglio Iachino) con la I Divisione (Ammiraglio Pellegrino Matteucci) su *Fiume*, *Gorizia* e la IX Squadriglia CC.TT. con l'*Alfieri*, il *Carducci*, il *Gioberti* e l'*Oriani* seguita dalla III Divisione (*Trieste*, *Trento* e *Bolzano*) accompagnata dalla XII Squadriglia CC.TT. formata da *Lanciere*, *Ascari* e *Carabiniere*.

Rispetto agli inglesi, i quali avevano il vantaggio del sole alle spalle sulla dritta del piano di tiro, la III Divisione era la più vicina alle navi britanniche. Veniva poi la I Divisione col *Pola* e, infine, più a ponente, e ancora fuori portata, le due navi da battaglia di Campioni.

Alle 12.20 i telemetri degli incrociatori italiani batterono la distanza, rispetto agli inglesi, di 23.000 m (11). Furono identificati dalla III Divisione per 5 incrociatori (un "Kent", 3 "Southampton" e un "Sydney") con, a poppavia a dritta, una corazzata.

In quello stesso minuto l'incrociatore *Fiume*, sguardato e più vicino al nemico rispetto alle altre unità della II Squadra, aprì il fuoco. Il minuto coincide con quanto riportato dal giornale di chiesuola del *Renown*. Le attese di Iachino, riportate da uno dei corrispondenti imbarcati sul *Pola*, erano state deluse. Lo scambio di cannonate era iniziato, infatti, quasi mezz'ora prima del previsto costringendo, in tal modo, la II Squadra ad affrontare non solo gli incrociatori inglesi, ma anche (trovandosi così in



27 novembre 1940. Il *Gorizia* durante l'azione. L'altro incrociatore è il *Pola*, nave ammiraglia della II Squadra. Le navi italiane stanno cercando di portare il 18th Cruiser Squadron inglese sotto il fuoco delle due corazzate dell'ammiraglio Campioni e di tagliare il T all'avversario grazie alla propria maggiore velocità. (Collezione Enrico Cernuschi)



27 novembre 1940. Salva da 152 diretta contro il *Gorizia*. (Collezione Enrico Cernuschi)

condizioni di inferiorità) le navi da battaglia avversarie.

Nel corso di quello stesso minuto arrivò la risposta di Supermarina al messaggio inviato, poco meno di mezz'ora prima, dall'ammiraglio Campioni. Il Comando Centrale comunicò che il rientro della Squadra era condizionato all'esito negativo delle ricognizioni, a conferma dell'importanza che, in quel frangente, l'ammiraglio Odoardo Somigli, sottocapo di Stato Maggiore e sovrintendente delle operazioni dal Salone

del Comando Centrale, attribuiva all'azione delle Squadre.

La direzione della battaglia pertanto era, come sempre, nelle mani del Comandante Superiore in mare senza che Supermarina - contrariamente a certe leggende nere - pretendesse di dirigere alcunché o, addirittura, come pure qualcuno si è spinto a sostenere, che fosse quel Comando Centrale a ordinare di sparare o meno. Alle 12.21 gli incrociatori inglesi iniziarono a rispondere, anche se il *Southampton* comunicò, in seguito, di aver tirato alle 12.18, da 19.500 yard, contro un cacciatorpediniere (l'*Alfieri*) mentre il *Berwick* scrisse 12.20 (12). Il log del *Renown* riporta, infine, le ore 12.22 per l'apertura del fuoco, sia per sé sia per gli incrociatori di Holland.

La I Divisione (Il *Fiume* era stato seguito, tempo, rispettivamente, uno e due minuti, dal *Gorizia* e dal *Pola*) aveva aperto il fuoco contro l'avanguardia britannica. Il comandante del 18th Cruiser Squadron (morto l'anno successivo a bordo dello *Hood* mentre guidava, lancia in resta e nel tentativo di stringere la distanza il prima possibile, quella nave e la moderna corazzata *Prince of Wales* contro la corazzata *Bismarck* e l'incrociatore pesante *Prinz Eugen*) rimase colpito, allora e in seguito, dal tiro del *Fiume*, in quanto la prima fiancata di quella nave cadde a meno di 90 metri dalla propria nave ammiraglia, l'incrociatore *Manchester*. Quest'ultimo accostò subito in fuori compiendo un'ampia volta tonda e lasciando, in tal modo, al *Southampton* l'onore (e l'onere) di unità di testa della formazione britannica, in verità piuttosto sparpagliata. Gli incrociatori italiani tirarono, a scalare, fiancate con tutti e otto i pezzi del loro armamento principale. Il fuoco fu centrato alla terza salva e *Pola* e *Gorizia* presero di mira anch'essi il *Southampton*, approfittando del fatto che il *Fiume* era più avanzato rispetto a loro e che, di conseguenza, sparava da un piano con un angolo diverso, senza intralciare, pertanto, il tiro delle unità gemelle.

Il bersaglio degli incrociatori della III Divisione, intervenuta anch'essa nel frattempo, era invece rappresentato dai due ritardatari *Newcastle* e *Berwick*. Le fiancate del *Trieste* (il quale stava procedendo, in quel momento, in qualità di seconda nave della III Divisione salvo tornare, in seguito, in testa alla formazione) furono dirette contro l'ultimo incrociatore, il *Berwick*, il quale sparò con le sole torri A e B (le uniche che, in quel momento, poteva mettere in punteria, data la posizione relativa) contro quella nave italiana, facendo fuoco con un cannone per torre alla volta. Ben presto gli italiani osservarono due colpi giunti a segno sull'incrociatore pesante avversario, giudicato sbandato e che fu visto ritirarsi facendo fumo. In effetti il *Berwick* fu colpito, alle 12.22, da un solo proiettile, accostò in fuori, fece un'ampia volta tonda e cessò il fuoco per 15 minuti prima di tornare in linea. Subito dopo,

il *Trieste* passò a tirare contro un altro incrociatore tipo “Southampton”: il *Newcastle*. Quest’ultimo era già stato impegnato dal *Trento*, in quel momento in testa alla III Divisione. Più precisamente, il *Trento* aveva preso di mira, alle 12.22, il *Manchester*, aprendo il fuoco non appena il *Trieste* aveva sparato. La prima salva del *Trento* cadde a sinistra. Ne seguirono due, indirizzate sulla prora del bersaglio ed apprezzate, entrambe, come centrate. Si passò, di conseguenza, al tiro celere con la 4^a e la 5^a salva, non osservate a causa dell’accostata del *Trento* disposta da Iachino. Seguì l’ordine di eseguire tiro autonomo da parte del gruppo poppiere, diretto in brandeggio dal 1° Direttore del Tiro (DT). La prima salva fu corta; la seconda non venne osservata. La terza fu ancora corta. Poi fu la volta di due salve utili, una delle quali, di due colpi, fu vista giungere sulla torre 3 di quel bersaglio con altrettante colonne di fumo nere. La salva successiva non fu osservata a causa del fumo o della nebbia stesa dal nemico. Seguirono altre due salve, viste confusamente, sparate adesso contro il *Newcastle*.

In seguito a cause mai chiarite, ma coincidenti col momento in cui gli italiani apprezzarono di aver messo almeno un colpo a segno contro quell’incrociatore, definito “classe Birmingham”, un’avaria colpì la torre “A” del *Newcastle*, impedendogli di sparare con quei tre cannoni per tutto il resto della battaglia (13).

Anche il tiro del *Trieste* diretto contro il *Newcastle* fu subito centrato (*straddled*, secondo gli inglesi), tanto che quella nave britannica accostò in fuori, come già il *Berwick*, celandosi dietro una cortina fumogena vista dagli italiani, ma negata, in seguito, dai britannici.

Con riferimento al *Berwick*, la relazione di tiro del Regio Incrociatore *Trieste* riferisce: “H 12.22 Il *Trieste* tira con le torri di prora contro il primo incrociatore (il *Berwick* n.d.a.)”. All’inizio il 2° DT di quell’incrociatore non vede i primi colpi da 203 della salva scalata iniziale mentre cadevano in mare, poi li osservò, molto raccolti e molto vicini al bersaglio. La prima salva del *Trieste* era caduta a dritta del bersaglio. Il *Berwick* rispose circa 30 secondi dopo con 2 colpi. La seconda salva del *Trieste* fu corretta in direzione del bersaglio, ma corta. La terza apparve centrata a cavallo sul bersaglio. A questo punto il *Trieste* manovrò e il 1° DT aggiustò, di conseguenza, il fuoco. Infine il 1°DT ebbe l’impressione di colpi caduti a bordo e vide qualcosa di rosso. Quel bersaglio, osservato mentre procedeva sbandato: “si allontana dietro una cortina di fumo. Il *Trieste* cambia il bersaglio. Ora è un tipo Southampton”.

I britannici confermarono, in seguito, che quell’incrociatore inglese era stato colpito, come abbiamo visto, alle 12.22, da un proietto da 203 mm, il quale mise fuori combattimento la torre Y (noi diremmo la 4) a poppa. Morirono 7 uomini e altri 9 furono feriti. Si sviluppò, inoltre, un incendio (ovvero proprio il fumo visto dagli italiani). Le fiamme furono domate, come riferiscono gli inglesi, un’ora dopo.

Come accennato sopra, dopo aver tirato le proprie prime due fiancate (ovvero sparato con tutti e otto i cannoni scalati allo scopo di centrare il prima possibile il tiro) gli incrociatori italiani spararono - in seguito all’ordine ricevuto di congiungersi con le proprie corazzate - prevalentemente con le torri poppiere, date anche le alambardate. Un messaggio inglese, segnalato all’aria da un’unità avanzata britannica rispetto al grosso inglese e pervenuto a Supermarina alle ore 12.24, informò che gli italiani avevano accostato di 50°.

Il fuoco degli incrociatori della I e della III Divisione era ormai centrato; quella fase fu infatti giudicata, dai britannici, come intensa e molto combattuta dalle 12.22 alle 12.53 anche se i francesi la giudicarono, come vedremo più avanti, lenta.

In effetti, fino alle 12.49 il tiro degli incrociatori pesanti italiani fu intermittente a causa delle manovre rese necessarie dalla sopravvenuta presenza degli aerosiluranti decollati dall’*Ark Royal*. Avvistati alle 12.38 mentre volavano bassi sul mare, quei lenti biplani impiegarono qualche minuto prima di oltrepassare le unità della II Squadra per poi puntare contro le corazzate. Il fuoco dei 203 mm riprese, a questo punto tra le 12.40 e le 12.53 per tornare di nuovo intermittente fino alle 13.05 a causa della distanza e del fumo che copriva, ormai, gli incrociatori britannici, i quali avevano via via cessato il tiro tra le 12.49 e (il *Berwick*) le 12.56.

Secondo gli inglesi gli incrociatori *Berwick*, *Newcastle* e *Sheffield*, con l'aggiunta del *Manchester* al termine della propria ampia accostata, concentrarono il tiro contro la III Divisione mentre il *Southampton* avrebbe via via sparato un totale di sole 5 salve, prendendo di mira dapprima l'*Alfieri* e, in seguito e in successione, il *Pola*, il *Gorizia* e il *Fiume*, man mano - cioè - che quell'incrociatore inglese scadeva, per motivi non noti, rispetto alle unità italiane.



27 novembre 1940. Il tiro degli incrociatori pesanti italiani è sempre più centrato contro il *Southampton* fino a danneggiarlo con 5 near miss. (Collezione Enrico Cernuschi)

In effetti, il *Southampton*, in seguito a un *near miss*, da attribuire probabilmente al *Fiume*, ridusse la propria velocità rispetto alla propria divisione cessando, alla fine, di sparare contro gli incrociatori italiani, in quanto troppo lontano dal nemico.

Da bordo delle unità della Regia Marina il tiro degli incrociatori inglesi fu giudicato corto.

A questo punto il *Pola* prese a battere, coi propri cannoni giunti alla massima elevazione, il *Berwick* mentre quell'incrociatore inglese accostava per tornare in linea. Parimenti, il *Gorizia* tirò contro il *Manchester*, il quale stava lui pure eseguendo la stessa manovra per riprendere il proprio posto di combattimento in testa al 18th CS.

Alle 12.24 il Ro.43 del *Pola* comunicò che le due corazzate inglesi si erano riunite. Un minuto dopo quello stesso idrovolante segnalò che le navi da battaglia avversarie stavano accostando a un tempo, a dritta, dirigendo verso gli italiani.

Alle ore 12.24 il brogliaccio del *Vittorio Veneto* riportò il seguente segnale disposto dall'ammiraglio Campioni: "Non dico non impegnatevi". Si trattava, in effetti, di un messaggio compilato diversi minuti prima, cifrato e trasmesso, infine, quando era ormai superato in quanto il Comandante Superiore in mare italiano aveva già manovrato, nel frattempo, affinché le proprie due corazzate appoggiassero la I e la III Divisione.

Secondo le ricostruzioni correnti, il *Renown*, il quale stava camminando a poco più di 27 nodi dopo aver lamentato, alle 12.08, un'avaria a un cuscinetto che non gli permetteva di fare le 28 miglia (ovvero la propria velocità massima) ordinate in precedenza, aprì il fuoco, alle ore 12.24, da 24.232 metri (26.500 yard), contro il *Trento*. Tirò così 6 salve con le due torri prodriere sparando un colpo per impianto. Poco dopo, l'ammiraglia della Forza H cessò il tiro a causa del denso fumo emesso dalle macchine degli incrociatori della III Divisione. Quei residui della combustione furono anzi scambiati dai britannici per un'efficace cortina di nebbia artificiale. Tuttavia il log della nave ammiraglia di Somerville afferma che quella corazzata aprì il fuoco alle 12.20. In realtà quel documento è stato riscritto e messo in bella in seguito, magari su appunti presi in precedenza, e tende a riassumere e semplificare. Annota, infatti, tutti e due i colpi incassati dal *Berwick* come se fossero giunti a bordo di quella nave nello stesso momento, circostanza - questa - osservata effettivamente dagli italiani, ma negata, in seguito, dai britannici, a patto che non si voglia attribuire il secondo proietto da 203 giunto a segno e ammesso dagli inglesi a un centro su un altro incrociatore inglese.

Il giornale di chiesuola del *Renown* riporta, inoltre, correttamente, che alle 13.00 un incrociatore italiano faceva fumo a poppa ("smoke aft."), riferendosi al *Trieste*, il quale stava risalendo la formazione forzando le macchine, salvo cancellare, in seguito, con un tratto di penna, la parola smoke da quel registro sostituendola con "fire" (fuoco), ovverosia soggiungendo che quella nave era in fiamme per poi aggiungere, evidentemente in un secondo momento, che in seguito si era appreso che quell'incrociatore era immobilizzato ("and later reported stopped"). Una conferma in più del fatto che i documenti britannici, inclusi i giornali di chiesuola, devono essere sempre maneggiati con una certa attenzione non disgiunta da un pizzico di senso critico.

Data la distanza, comunicatagli dai ricognitori, di circa 26 miglia rispetto alle due navi da battaglia della Regia Marina, il piano di Somerville era stato, sin dall'inizio, quello d'impegnare la I Divisione prima dell'arrivo delle navi di linea italiane salvo riunirsi, in quel caso, col *Ramillies*. L'ammiraglio inglese era, naturalmente, consapevole di dividere, in tal modo, il proprio grosso, ma confidava molto nei propri aerosiluranti.

Alle 12.26 il *Ramillies*, molto arretrato e che procedeva alla velocità, giudicata rimarchevole per quella nave, di 20,7 nodi, tirò, alla massima elevazione, due fiancate, risultate entrambe corte, contro il *Fiume* senza aver più modo, in seguito, di partecipare all'azione.

Alle 12.27 la III Divisione accostò verso le navi da battaglia italiane. A questo punto il *Trieste* andò in punteria con le torri 3 e 4, sotto la direzione del 1° DT, alla distanza di 22.200 m. Quella nave sparò

sei salve contro il *Manchester* il quale, come abbiamo visto, stava tornando in linea di fila e manovrava per portarsi di nuovo in testa alla propria divisione. Nel frattempo il *Southampton* era scaduto, mentre il *Newcastle* e lo *Sheffield* sparavano dapprima contro il *Fiume* per poi prendere di mira il *Trieste*. È curioso notare, a questo proposito, che le fonti britanniche sono, una volta di più, in contraddizione tra loro in quanto c'è chi afferma che lo *Sheffield* tirò, in tutto, 18 salve nel corso di quella battaglia e chi riporta, viceversa, un totale di 718 proietti da 152 mm, ovvero ben più dei 216 colpi di quello stesso calibro (anche volendo calcolare con larghezza) che tutti e 12 i cannoni dell'armamento principale di quell'unità avrebbero sparato tirando fiancate (*broadside*) e non salvo di uno o due colpi per torre (14).

Alle ore 12.29 il *Southampton*, molto scaduto, prese a tirare, dopo 7 minuti di silenzio, contro il caccia *Lanciere*, a sua volta rimasto indietro - come abbiamo visto - sin da mezzogiorno per problemi all'apparato motore. Il *Southampton* sparò contro quel bersaglio per 11 minuti. Un decrittato trasmesso da una nave inglese, e tosto giunto nel salone di Supermarina alle 12.30, riporta, in effetti, l'avvistamento, fatto in precedenza, di 4 incrociatori a 15 miglia per 3° dalla sua posizione. Ciò conferma sia dove si trovasse, in quel momento, il *Southampton*, sia quanto fosse scaduto rispetto al 18th Cruiser Squadron. Le 4 navi erano i tre incrociatori della III Divisione e il *Lanciere*.

Alle 12.30 il *Renown*, avendo avvistato il *Bolzano*, serrafila della III Divisione, tirò contro quell'incrociatore due fiancate con tutte e tre le proprie torri da 381. Come scrisse il comandante di quel "10.000", l'allora capitano di vascello Franco Maugeri, sei proietti da 381 caddero, vicinissimi, a dritta. In quest'occasione ebbe luogo, in seguito alle concussioni, un'avaria alle macchine del *Bolzano*. La nave proseguì lo stesso grazie alla preveggenza del progettista e all'abilità del Direttore di Macchina, il quale riuscì a cambiare i filtri dell'olio, facilmente accessibili. Una volta tornati a Messina furono necessari dieci giorni di lavori (15).

In quel frangente, Iachino ordinò alla III Divisione di allontanarsi verso levante. L'ammiraglio Luigi Sansonetti eseguì la manovra e le sue navi, ormai troppo lontane da quelle britanniche, cessarono il tiro.

Sempre per le 12.30 Iachino scriverà, 15 anni dopo, di aver ritenuto di avere a che fare con, in ordine da est a ovest, il *Berwick*, 3 "Birmingham" e un incrociatore della classe "Diomede". Si tratta, in realtà, di una ricostruzione a posteriori fatta sulle base del resoconto pubblicato dal *London Gazette* come evidenziano sia la menzione del *Despatch* sia quella del *Berwick*, in quel momento fuori vista rispetto al *Pola*. È invece vero (e confermato dal giornalista Paolo Monelli, quel giorno imbarcato sul *Vittorio Veneto*) che dalle ammiraglie della due Squadre italiane, come affermò in seguito l'ammiraglio Iachino nei propri ricordi, si videro chiaramente, a riva delle navi avversarie, le insegne di due ammiragli. Si trattava del *Renown* (con l'insegna di Somerville, definita "grande così" da Paolo Monelli) e del *Manchester* di Holland. E, in effetti, erano loro i due soli ammiragli britannici presenti, quel giorno, nella formazione britannica impegnata da quella italiana. Il presunto *Despatch* era, pertanto, il *Renown*: in effetti poco più di un puntino, con due fumaioli, sul profilo dell'orizzonte.

Alle 12.32 il *Manchester* ebbe uno scossone causato da un proietto inesplosivo (*dud*) da 203 mm del *Trieste*. Quella palla perforante colpì quell'incrociatore inglese sotto la linea di galleggiamento (16). In quello stesso momento il 2° DT del *Trieste* ritenne di aver colpito quella nave, giudicandola subito in visibile difficoltà. In effetti il *Manchester* cessò, alle 12.34, il fuoco iniziato poco prima contro il *Trieste* ed effettuò una baionetta per sottrarsi al tiro avversario, pur continuando a procedere a velocità sostenuta. Anche l'ammiraglio Iachino, mentre le unità della I Divisione erano giunte (rispettivamente il *Pola* e il *Gorizia*) alla nona e alla decima salva, rammentò, a quasi quindici anni di distanza, di aver notato una salva da 203 mm che aveva colpito un incrociatore tipo "Birmingham". Il 1° DT del *Pola* disse che quella stessa nave era appoppata e che stava rallentando.

Alle 12.33 il *Lanciere* fu colpito dal *Southampton*. Quel cacciatorpediniere italiano continuò, per il seguito, a 23 nodi, scadendo sempre più rispetto alla III Divisione mentre il *Southampton* fu danneggiato alle 12.34 da un near miss da 203 mm del *Gorizia*, tanto da essere costretto ad abbandonare l'azione.

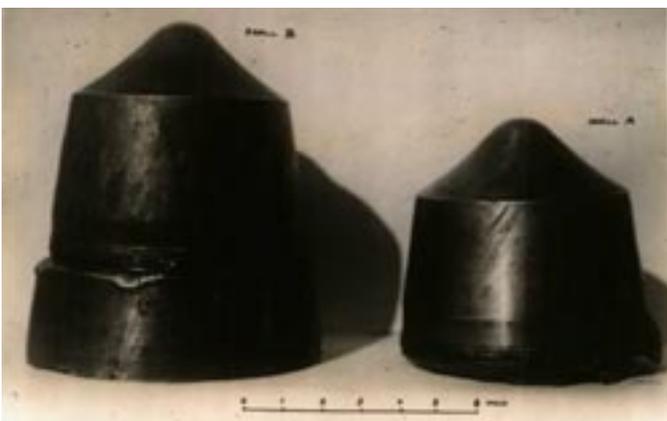
Aggiustando il tiro

Alle 12.35 il *Berwick* sparò di nuovo, dopo 15 minuti di pausa, con le sole torri di prora prendendo come bersaglio il *Trento*. Nel giro di un minuto fu però colpito di nuovo, sempre a poppa, da quella nave italiana. L'incrociatore inglese rimase privo, per il resto dell'azione, della corrente elettrica in quella parte della nave, inclusa la torre X (la terza), e fu giudicato dagli italiani come centrato in pieno; accostò in fuori, verso sud est, scomparendo dall'orizzonte.

In totale furono viste da bordo del *Trento*, nel corso di questi minuti, due colonne di fumo innalzarsi dalle navi inglesi: una, confermata, apparteneva al *Berwick*, l'altra, negata ufficialmente, aveva, viceversa, un'altra origine.



I danni, provocati a bordo dell'incrociatore pesante *Berwick* da due proiettili da 203 mm italiani, fotografati dopo l'incendio scoppiato a bordo di quell'unità, domato infine per le 13.20. (TNA, DNC 4B/Rsq)



Le ogive dei proiettili perforanti che colpirono il *Berwick* (TNA, DNC 4B/Rsq)

Perso di vista l'incrociatore *Berwick*, il *Trento* aveva, infatti, cambiato bersaglio sparando, adesso, contro due cacciatorpediniere, i quali avevano improvvisamente accostato procedendo, a questo punto, "con prora su di noi", come riporta il rapporto di missione di quell'incrociatore italiano. Si trattava del *Faulknor*, capoflottiglia, e del sezionario *Firedrake*. Il tiro del *Trento* sembrò, all'inizio, corto, ma alla terza salva (giudica utile dal comandante dell'incrociatore italiano), quelle due siluranti invertirono la rotta. Un colpo aveva danneggiato a prora il *Firedrake*, il quale navigò, nei mesi successivi e in attesa che si rendesse disponibile un turno di lavori in uno dei sempre sovraccarichi arsenali britannici, con una scheggia nel basamento di una delle caldaie (17).

Dopo una pausa, il *Trento* passò, a questo punto, a tirare contro un altro incrociatore. Si trattava dello *Sheffield*, rimasto fino a quel momento indisturbato in virtù della propria posizione centrale rispetto allo schieramento del 18th CS. Quella nave era, a questo punto, il bersaglio maggiormente visibile in mezzo al fumo prodotto dalle macchine, delle cannonate e degli incendi che stava dominando la scena. Peraltro, dopo alcune salve, anche lo *Sheffield* si allontanò.

Seguirono, a partire dalle 12.35, altre otto fiancate da 381 del *Renown*. Quel tiro fu indirizzato, dapprima, contro il solito *Bolzano*, ultimo incrociatore della linea italiana, il quale ribattè, al limite della gittata massima dei propri cannoni da 203 mm, fino alle 12.39. In seguito il fuoco dei 381 britannici prese di mira, senza risultati, il *Trento*. Per le 12.45 la III Divisione era scomparsa nel fumo e il tiro della corazzata inglese.

Ore 12.36 il *Manchester* tornò, ancora una volta, in linea aprendo il fuoco contro la I Divisione. "12 colonnette d'acqua una presso all'altra", pubblicò in seguito il corrispondente imbarcato sul *Pola*.

In occasione di questa manovra la III Divisione accostò nuovamente, d'iniziativa, a dritta, per poter brandeggiare tutte e quattro le torri di quegli incrociatori. Il *Trieste* e il *Trento* ripresero, così, a sparare. In particolare il 2° DT del *Trieste* eseguì quattro salve in modalità autonoma. La prima cadde scursorata, poi il 2° DT apprezzò di aver centrato nettamente il bersaglio. Infine il 1° DT diresse le ultime due salve della batteria di poppa fino alle 12.55.

In seguito a ciò il *Manchester* accostò di nuovo e cessò il proprio tiro contro la I Divisione. Un minuto dopo anche lo *Sheffield*, tornato lui pure in formazione, smise di sparare contro il *Trieste*. Alle 12.40 il *Manchester* notò un cacciatorpediniere italiano che stava facendo fumo e lo prese di mira da



27 novembre 1940. Lo *Sheffield* e il *Newcastle* fotografati a bordo del *Manchester*. Anche il *Berwick*, visibile in lontananza coi suoi caratteristici tre fumaioli inclinati, è tornato in linea dopo la volta tonda eseguita dopo il primo colpo incassato all'inizio dell'azione. (Collezione Enrico Cernuschi)

15.544 metri (17.000 yard). Si trattava del *Lanciere*, il quale stava emettendo nebbia dal fumaiolo per coprirsi mentre le altre unità della sua squadriglia manovravano per stendere una cortina di nebbia artificiale allo scopo di proteggerlo. Il *Lanciere* fu colpito poco dopo, una seconda volta, da un proietto da 152 il quale, in quest'occasione, non esplose.

Alle ore 12.40 il Comando Aeronautica della Sardegna, pur non avendo ricevuto segnalazioni da Superaereo, decise, non di meno, d'inviare d'iniziativa una formazione di bombardieri per attaccare le navi inglesi. A conferma del pessimo stato delle comunicazioni italiane si pensava ancora in quel momento, come riporta la relazione di quella Forza Armata, a un'azione preventiva che i trimotori S. 79 avrebbero dovuto compiere, con le loro bombe, prima dello scontro navale. Gli aerei decollarono a partire dalle 13.15.

Alle 12.41 la I Divisione accostò, avendo avvistato gli aerosiluranti Swordfish ricordati in precedenza, sospendendo, per qualche minuto, il fuoco.

Poco dopo, alle 12.44, gli 11 aerosiluranti imbarcati britannici avvistarono le due navi da battaglia italiane e attaccarono. Tutte le loro armi, grazie alla manovra e al tiro antiaerei, mancarono il bersaglio, anche se un equipaggio ritenne di aver colpito, a poppa, il *Vittorio Veneto*. Quest'informazione non fu però comunicata a Somerville che nel primo pomeriggio. Evidentemente i disservizi radio erano comuni a entrambe le parti. Gli italiani ritennero, a loro volta, di aver colpito due aerei avversari, dati per probabilmente abbattuti. I britannici negarono e soltanto da poco è emerso che "Two Swordfish were hit by shrapnel from enemy AA fire but air aircraft returned safely to *HMS Ark Royal*" (18). Nel corso di quell'attacco il cacciatorpediniere *Fuciliere* fu mitragliato, senza effetti, dall'armiere di coda di uno di quei velivoli.

Una volta terminata quell'azione aerea, con la conseguente perdita di tempo, il Comandante Superiore in mare italiano giudicò confermato (come vedremo meglio in seguito), sulla base delle comunicazioni che si succedevano in plancia, il proprio apprezzamento, ovvero che la squadra avversaria comprendesse due navi da battaglia veloci (in pratica due dei tre incrociatori da battaglia della Marina britannica), e una corazzata, più lenta e distaccata rispetto a quella divisione.

Alle 12.45 Il *Manchester* interruppe il tiro contro il *Lanciere* in quanto quel cacciatorpediniere era ormai coperto del tutto dalla cortina fumogena stesa dai gemelli *Ascari* e *Corazziere*.

Alle 12.46 la I Divisione accostò di nuovo a ponente, mettendo in batteria tutti i propri cannoni e tagliando il T agli incrociatori inglesi. Si trattava della manovra su cui l'ammiraglio Iachino aveva puntato (dato il proprio vantaggio, nell'ordine dei 5 nodi, in termini di velocità massima rispetto al nemico) sin dal primo avvistamento, a mezzogiorno, delle navi britanniche. Il tiro degli incrociatori pesanti riprese, così, intenso fino alle 12.53 e puntualmente, già alle 12.50, l'ammiraglio Holland accostò in fuori.

Poco dopo le 12.50, il Comandante Superiore in mare italiano fu informato circa la segnalazione, da parte del Ro. 43 del *Pola*, relativa alla presenza, osservata alle 12.25, di un secondo gruppo inglese formato da 2 navi da battaglia. Ciò



27 novembre 1940. Un proietto da 152 del *Manchester* cade in prossimità del cacciatorpediniere *Lanciere*, rallentato e isolato in fondo alla formazione italiana. (Collezione Enrico Cernuschi)

confermò una volta di più, secondo l'apprezzamento in essere, in quel momento, a bordo del *Vittorio Veneto*, che il nemico stava riunendo, o che aveva già riunito oltre l'orizzonte, le proprie forze e che fossero presenti due incrociatori da battaglia britannici (19) cui andava aggiunta, naturalmente, la portaerei. Si trattava di uno schieramento che assicurava al nemico un preciso vantaggio qualitativo tanto tattico (in vista di uno scontro balistico tra corazzate) quanto strategico, grazie a quegli aerosiluranti che avevano già fatto la loro prima apparizione. Una vera e propria trappola tesa dagli inglesi, quindi, il cui scopo sembrava essere quello di chiudere definitivamente la partita nel Mediterraneo dopo il colpo di Taranto (20). Non diverse, e del tutto autonome, erano state le conclusioni dell'ammiraglio Iachino il quale, avendo il suo corrispettivo Holland accostato dirigendo nuovamente contro gli italiani, ed essendo preoccupato per la posizione di Sansonetti e per il perdurante tiro di grosso calibro contro la III Divisione, segnalò, alle 12.52, a quel reparto serrafile: "Disimpegnatevi e, se necessario, fate fumo". Poco dopo il *Renown* cambiò bersaglio, anche se la relazione britannica non lo dice. L'ammiraglio Iachino riferì, infatti, in sede di rapporto finale, che fino alle ore 13.00 la I Divisione vide delle salve, corte, formate da tre o quattro proietti da 381 mm per volta, dirette contro le proprie navi. Anche la cronaca, sempre molto precisa, di Dino Buzzati, riporta: "13.02. Ultimi proietti, corti, inglesi da 381 (2 salve) contro la I Divisione". Ancora una volta siamo in presenza di una dimenticanza inglese, in quanto Supermarina decrittò, nel pomeriggio del 27 novembre, il seguente messaggio trasmesso al *Renown* alle 12.54 da un'unità non identificata: "Le salve sono corte".

In precedenza, facendo seguito alle manovre disposte dall'ammiraglio Iachino, il tiro da 203 mm degli incrociatori italiani (diretto ora contro il *Manchester*) si fece più lento dalle 12.53 fino alle 12.56, minuto in cui la III Divisione cessò il fuoco, non vedendo più il nemico oltre il fumo.

Dalle 13.00 fino alle 13.05 il tiro degli opposti incrociatori italiani fu definito dai britannici "spasmodic", ovvero casuale e impreciso (21). A bordo del *Vittorio Veneto* il corrispondente de *La Stampa* osservò, con riferimento a questi istanti: "In seguito al tiro dei 203 un incrociatore è approdato nettamente e un altro sbandato; il loro tiro è molto rallentato". Paolo Monelli scrisse: "Una delle due doveva aver avuto il fatto suo, la si vedeva benissimo approdata di parecchi gradi".

In base a quello che sappiamo oggi si trattava, rispettivamente, del *Southampton* e del *Berwick*. La fase tra gli opposti incrociatori (più il *Renown* e senza tener conto del tiro, corto, del *Ramillies*) era stata combattuta a una distanza media compresa tra i 16 e i 21.500 m.

In realtà l'ammiraglio Iachino stava cercando di guadagnare tempo in vista dell'intervento delle corazzate italiane. Alle 12.56 fu infatti visto, da bordo della I Divisione, che il *Vittorio Veneto* aveva appena catapultato un idro Ro.43,

segno inequivocabile che le corazzate italiane sarebbero intervenute di lì a poco.

Allo scopo di proseguire lungo la rotta di più rapido avvicinamento possibile alla I Divisione, data la direzione di marcia, il *Vittorio Veneto*, appena giunse entro i limiti della massima gittata dei propri grossi calibri, aprì il fuoco, alle 13.00, con la sola torre 3 anziché accostare (e perdere, quindi, acqua

novembre 1940. Il *Lanciere* viene coperto da una cortina fumogena stesa dal *Corazziere* e dall'*Ascari*. (Collezione Enrico Cernuschi)



27 novembre 1940. Il *Renown* tira, adesso, con tutte e tre le torri di grosso calibro contro la I Divisione. Sulla sfondo il *Berwick*, il quale ha ripreso il proprio posto di serrafile del 18th CS. (Collezione Enrico Cernuschi)



e tempo) per mettere in campo tutto il proprio armamento principale. L'ammiraglio Campioni scrisse, in seguito, che se si fosse arrivati, proseguendo gli avversari sulle rispettive rotte convergenti, alla distanza necessaria, avrebbe accostato, così da poter schierare tutti i propri pezzi di grosso calibro, impegnando anche il *Cesare* (armato con cannoni da 320 e ancora troppo lontano per poter tirare). Gli inglesi, tuttavia, non avevano alcuna intenzione di avvicinarsi e, come vedremo, si allontanarono, appena inquadrati dal tiro del *Vittorio Veneto*, senza più sparare coi grossi calibri.

Il Diario di Supermarina riporta, alle ore 13.00, i seguenti messaggi trasmessi dalla nave di bandiera di Campioni: "Sono impegnato". A questo primo comunicato seguì la frase: "Sto rompendo il contatto". Tra i due messaggi, uno virgolettato e l'altro no, corsero, in realtà, 10 decisivi minuti.

Alle ore 13.00 il *Vittorio Veneto* aprì il fuoco a 29.000 metri di distanza prendendo come bersaglio la seconda nave della formazione inglese, giudicata la più visibile. I proiettili caddero circa 50 secondi dopo, ma il rapporto finale redatto dall'ammiraglio Somerville affermò che fu solo alle 13.03 che il Comandante Superiore in mare britannico fu informato, dall'incrociatore *Manchester*, in merito all'avvistamento di navi da battaglia avversarie.

L'ammiraglio Campioni era convinto, allora e in seguito, di aver tirato, fino a 31.000 metri, coi 381 soltanto contro degli incrociatori. Contemporaneamente la I Divisione riprese a sparare alle 13.06, dopo aver osservato una pausa di un minuto, controbattuta dal *Manchester*, il quale tirò contro l'unica nave avversaria che fosse entro la portata dei propri cannoni, ovvero il *Fiume*, per poi cessare il fuoco alle 13.07. (Altre fonti inglesi dicono 13.08) La I Divisione tirò, a sua volta, per le ore 13.15, i propri ultimi colpi della giornata, sparati - in pratica - alla palla fai tu, alla distanza di circa 23.000 m, essendo gli inglesi in chiara fase di allontanamento, pressoché invisibili dietro una cortina fumogena e ormai troppo lontani. La III Divisione, troppo distante per battere gli avversari, si avvicinò, ma non le fu possibile aprire il fuoco con le torri 3, ossia le prime che sarebbero giunte in punteria data le direzioni di marcia dei due schieramenti, diventate divergenti dal momento dell'accostata britannica a sud. La battaglia, a quel punto, era finita anche se non sarebbe mancata, come vedremo, una curiosa appendice da parte di alcune unità del 18th CS.

Cosa era successo? Alle 13.07 il *Vittorio Veneto* inquadrò, alla quarta salva, il proprio bersaglio, ovvero il *Renown*, e la formazione britannica accostò subito fortemente in fuori, a dritta, dileguandosi.

Alle 13.10, essendo la distanza salita a 31.000 m, il tiro del *Vittorio Veneto* fu sospeso. In quello stesso minuto il *Renown* avrebbe ordinato al *Manchester* di accostare a sud (22), ma il log della nave ammiraglia della Forza H dice che ciò avvenne alle 13.20. Una contraddizione in più.

Gli italiani videro, a questo punto, che i britannici stavano stendendo una fitta cortina di nebbia artificiale (circostanza, questa, mai riportata nel rapporto ufficiale della Royal Navy), rompendo il contatto (23). Infine: "Alle ore 13.17 l'accostata a sud degli incrociatori inglesi fu completata" (24).

Bersaglio!

È necessario analizzare, a questo punto, cosa successe tra le 13.00 e le 13.10 del 27 novembre 1940 quando il *Vittorio Veneto* tirò, con la sola torre poppiera, sette salve per un totale di 19 proiettili da 381.

Alle 13.03 arrivò nel salone di Supermarina il seguente messaggio d'avvistamento lanciato da una nave inglese non identificata: "Due navi da battaglia a 12 miglia per 45° con rotta 230°".

Dopo l'apertura del fuoco da parte della nave ammiraglia italiana risulta, dal Diario di Supermarina: "... Alla quarta salva del *Vittorio Veneto* il secondo incrociatore risultò inquadrato e tutta la forza nemica accostò di 90° in fuori ... circa 90° allontanandosi rapidamente".

Paolo Monelli, imbarcato sulla nave ammiraglia della I Squadra, scrisse: "Ed ecco partirono le prime salve da 381 che ebbero un immediato effetto, diremo allontanante, e persuasero il nemico a cercare immediatamente aria più sgombra ... vedevamo alla fine zampillare le fontane bianche vicino, vicinissimo al bersaglio, centrato. Il Direttore del Tiro si era scelto un bell'incrociatore che aveva al picco un'insegna ammiraglia grande così. La nave si mise a manovrare con rapide accostate, il bersaglio cominciò ad allontanarsi. Le nostre salve le tornavano addosso precise, inesorabili. Due colpi caddero sulla prora. Anche le altre navi cercavano sottrarsi al fuoco".

Il corrispondente del *La Stampa* a bordo del *Vittorio Veneto* riferì, a sua volta: "Tiro dei 381. Una volta centrato si vede una nave inglese che dà la netta sensazione di essere colpita".

Sappiamo, dall'evidenza fotografica e dall'insegna, che quel secondo, lontanissimo "incrociatore" era, in realtà, il *Renown*, ammodernato tra il 1936 e il 1939 e ricostruito secondo le linee architettoniche, più in grande, degli incrociatori britannici di ultima generazione, poi riprese anche dal *London* in occasione dell'ammodernamento, completato nel 1941, di quel "10.000". Le istantanee confermano, inoltre, che la fase di aggiustamento del tiro da parte del *Vittorio Veneto* fu rapidissima.

Già alle 13.06 Supermarina intercettò e decrittò il seguente messaggio tattico britannico lanciato all'aria: "Rotte 50°". Erano bastate le prime colonne d'acqua dei 381 per indurre il nemico ad accostare in fuori.

Alle 13.08 una salva tirata dalla torre 3 del *Vittorio Veneto* colpì il *Renown*.

Un colpo penetrò all'altezza della torre "B" di quella nave esplodendo a dritta. Un altro penetrò a sinistra, a proravia del primo impianto da 114 mm (P.1) e provocò danni ad almeno una caldaia. Il vapore fuoriuscì, copioso, per oltre un'ora, dallo squarcio provocato da questo secondo proiettile.



27 novembre 1940. Il *Renown* fotografato dalla poppa del *Manchester*. La didascalia originale recita: "Observed a black detonation cloud", visibile a prua sulla sinistra di quella nave da battaglia britannica. La nave sembra aver aumentato la propria velocità, ma questa circostanza è esclusa sia dalla relazione ufficiale britannica sia dalla realtà tattica dell'azione, la quale aveva reso necessario, sin da prima di mezzogiorno, di sviluppare 27,5 nodi in luogo dei 28 massimi di tabella. Si potrebbe pensare a un'onda lunga senza cresta, ma lo stato del mare era eccellente, come documentano tutte le immagini scattate ancora pochi attimi prima e in seguito. Non si può, pertanto, escludere che la geometria della prua sia stata modificata improvvisamente. (Collezione Cernuschi, g.c. del Tenente commissario Ferruccio Ferrucci).

Entrambi i proiettili dovevano essere granate perforanti, in quanto a bordo del *Vittorio Veneto* si pensava di tirare contro degli incrociatori. Ferma restando la spoletta di fondello di quei proiettili, del tipo Krupp F.K.R. 34/39 (poi sostituito dalle Borletti F. Bo R.), la detonazione del tritolo della carica di scoppio (29,5 kg) deve essere stata solo parziale (25).

Il *Renown* accostò subito in fuori prendendo caccia. Come scrisse Paolo Monelli: “Infine le poche



27 novembre 1940. Il *Renown* visto dalla poppa del *Manchester*. I baffi di prora (ammesso che non si tratti di vapore bollente che fuoriesce da prora e condensandosi immediatamente, data la temperatura novembrina) sono visibilissimi, al pari di un near miss da 381 a sinistra. La relazione dell'ammiraglio Campioni (Fondo scontri navali e operazioni di guerra, Cartella 16) dice: “Delle sette salve sparate due sono state osservate centrate ... di ognuna di queste due salve, ciascuna di tre colpi, sono state osservate soltanto due colonne” (Collezione Cernuschi, g.c. del Tenente commissario Ferruccio Ferrucci).

salve da 381 sparate dalla nostra *Vittorio Veneto* (ma dopo quei pochi colpi il nemico s'è sottratto al contatto) sono cadute vicinissime al bersaglio, e di due colpi si attende ancora l'esito; voglio dire che non s'è veduta la solita fontana nell'acqua, e potrebbero quindi essere caduti sul bersaglio o scoppiati sotto”. Si tratta delle stesse conclusioni fatte nel rapporto del Direttore di tiro di quella nave da battaglia.

Oltre ai riferimenti di Iachino e Monelli circa le insegne dei due ammiragli britannici, le fotografie confermano che il *Manchester* aveva di poppa il *Renown* e che quest'ultimo, colpito, emise fumo nero a prora e vapore bianco a sinistra.

Il rapporto di missione del *Manchester* riporta, ancora, che furono osservate salve, molto raccolte, di 3 proiettili da 381 cadute a poppa del *Manchester*. E anche di queste esiste un'istantanea. Il *Manchester* accostò subito (*altered back*) continuando ad accostare a dritta fino a raggiungere rotta 50°, dirigendo poi a sud-est (26).

L'ammiraglio Somerville affermò, a sua volta, che alle 13.11 il *Renown* sparò due salve contro la I Divisione: “Ranging rounds were fired by *Renown* but fell far short”.

Erano gli ultimi due proiettili, uno per torre, della batteria di prora, tirati in base alla precedente soluzione (*plot*) elaborata dalla centrale prima dell'intervento del *Vittorio Veneto* e sparati mentre l'ammiraglia di Somerville stava accostando rispondendo al timone. Paolo Monelli scrisse, a questo proposito: “Il nemico, forse già troppo lontano, ci rispondeva male col fiato corto. Vidi una sua salva sconvolgere l'acqua, molto lontanamente”.

La Stampa pubblicò, in merito a quel medesimo istante: “Gli inglesi fanno un'ampia accostata sulla dritta e si allontanano a grande velocità”. Il corrispondente imbarcato sul *Pola* riferì, a sua volta: “Vista

dai DT l'acqua in coperta a prora sulle navi inglesi a causa dell'altissima velocità". Circostanza, questa, anch'essa confermata dalle foto scattate a bordo del *Manchester*.



27 novembre 1940. Il *Renown*, visto dal *Manchester*, mentre si ritira. E' evidente l'acqua in coperta (Green Sea) come osservato, in quello stesso momento a oltre 30.000 m di distanza, dal Direttore del tiro del *Vittorio Veneto*. Ferme restando le grandi controcarenate del *Renown*, non si vede, però, nulla del genere a bordo dello *Sheffield* mentre quell'incrociatore segue la nave ammiraglia della Forza H. lo stesso discorso per il cacciatorpediniere a destra dell'immagine. Il mare appare, parimenti, nelle tranquille condizioni precedenti. Collezione Cernuschi, g.c. del Tenente commissario Ferruccio Ferrucci).

La rotta verso sud assunta, per le ore 13.12, delle navi britanniche è altresì confermata dal noto storico maltese Joseph Caruana (27).

Per coprire il *Renown* furono lanciati all'attacco i cacciatorpediniere ma, come scrissero i britannici prima della fine della guerra: "Alla battaglia di Capo Spartivento i cacciatorpediniere inglesi nella loro funzione di siluranti non furono in grado di colpire le veloci unità italiane, ripetendo in ciò l'esperienza dell'altra guerra, quando gli attacchi col siluro riuscirono di grande delusione" (28). Poiché nulla del genere risulta dal *London Gazette* del 1948, è chiaro che siamo in presenza di una testimonianza di fonte inglese non in linea rispetto alla successiva versione ufficiale.

Paolo Monelli aggiunse, infine: "Alle tredici e mezza, o giù di lì, perdemmo il contatto con il nemico" (29).

L'apprezzamento della situazione fatto dall'ammiraglio Campioni il 27 novembre 1940 (e da lui confermato il giorno dopo) fu che si era trattato di uno scontro tra incrociatori e che l'azione era andata bene, essendosi il nemico ritirato, anche se era più forte (in quanto formato da 3 navi da battaglia più la portaerei) avendo incassando, per di più, qualche danno. Inseguire a oltre 30.000 metri (16,7 miglia) un avversario di pari velocità che si celava alla vista oltre una cortina fumogena, per poi impegnarlo con le uniche armi disponibili, i cannoni di grosso calibro, navigando a non più di 25 nodi (conviene ripetere che era impossibile dirigere, a causa delle vibrazioni dei telemetri, il fuoco delle corazzate italiane oltre quella velocità) (30) subendo, nel frattempo, gli attacchi aerei avversari senza, con ogni probabilità, la protezione della caccia italiana, (fino a quel momento non vista) e senza l'apporto dei bombardieri della Regia Aeronautica (del pari assenti e rivelatisi, in passato e per oltre 5 mesi, poco o punto efficaci) era improponibile.

Non a caso Campioni fu definito, ancora negli anni Sessanta, nei seguenti termini dall'ammiraglio

Aldo Cocchia: “Campioni non aveva né l’audacia (forse eccessiva), né la superba preparazione artiglieresca di Bergamini e neppure la splendida preparazione tattica (e la dannata sfortuna) di Iachino. Aveva però una visione strategica che nessun ammiraglio dopo (e prima) di Mirabello ebbe mai: un buon senso di ferro e un fascino personale sul suo Stato Maggiore, del quale con rara modestia era pronto a chiedere a seguire il consiglio, che solo Bergamini ebbe (Iachino, invece, aveva ascendente, ma meno equilibrio e flessibilità)” (31). Una volta aggiunto il non trascurabile dettaglio della presenza, il 27 novembre 1940, a fianco di Campioni, dell’ammiraglio Bergamini in qualità di suo capo di Stato Maggiore in luogo del rigido facente funzioni, l’ammiraglio Bruno Brivonesi presente, viceversa, a Punta Stilo, non c’è altro da dire in merito al Comando Superiore in mare italiano a Capo Teulada.

Oltre la cortina, alle 13.20, l’osservatore di un idrovolante Cant Z 501 della 145^a Squadriglia della Ricognizione Marittima trasmise che: “... una nave da battaglia era traversata nella formazione nemica con macchine ferme in posizione lat. 38° 10’ long. 09° 00’ - colpo a bordo”. Questa comunicazione fu ripresa, con riferimento orario 13.25, dal Diario di Supermarina: “L’esplorazione aerea ha rilevato, dopo lo scontro, una grossa nave nemica, probabilmente da battaglia, ferma con incendio a bordo e traversata rispetto alla rotta del complesso di cui faceva parte”. Il complesso avvistato comprendeva, in tutto, 2 navi da battaglia, 2 incrociatori, 6 cacciatorpediniere e una portaerei; quelle navi procedevano, secondo quel rapporto, a 20 nodi, 165 miglia per 112° da Malta. Si trattava, però, del riassunto della giornata, in quanto la comunicazione di quel ricognitore, diretta dal velivolo all’idroscalo di quel velivolo, non raggiunse Campioni, ma soltanto Supermarina, e anche allora ad alcune ore di distanza.

Alle 13.20, secondo il log del *Renown*, quella nave si era riunita al *Ramillies*.

Merita infine menzione la strana azione di fuoco che gli incrociatori inglesi condussero dalle 13.07 (*Sheffield* a 24.000 yard), 13.08 (*Berwick*) e 13.10 (*Newcastle*) fino, rispettivamente, alle 13.14, 13.18 e 13.12 mentre accostavano dirigendo verso sud. Si trattò di un tiro fuori portata massima dei loro cannoni condotto (nel caso del *Berwick* 10 salve) “on occasional basis in order to ascertain that the target was in fact out-side of our range”, ossia un fuoco fatto a caso, di tanto in tanto, giusto per essere sicuri che il nemico fosse fuori la portata dei cannoni inglesi. Una spiegazione piuttosto peregrina che fa il paio con il tiro eseguito, deliberatamente, dal *Malaya* a Punta Stilo, quando quella corazzata sapeva di essere ancora troppo lontana dal nemico e oltre la portata dei propri pezzi di grosso calibro, ma aprì il fuoco lo stesso, per la prima volta quel giorno, allo scopo di alleggerire la gemella *Warspite* dopo che quella nave ammiraglia era stata colpita dal *Cesare* e aveva cessato il fuoco. Un tiro protratto, quel 9 luglio, per 4 minuti osservando puntualmente i punti di caduta, sempre troppo corti, dei propri proiettili da 381 fino a quando una cortina fumogena non separò i due opposti nuclei da battaglia. Una coincidenza? Forse, come è una coincidenza il fatto che l’apertura di quel tiro a caccia eseguito il 27 novembre 1940 coincidesse sia con l’osservazione dei due colpi a segno italiani sia con la fine del tiro tanto del *Manchester*, dopo l’apertura del fuoco da parte del *Vittorio Veneto*, quanto del *Southampton* (rimasto indietro) sia, infine, con l’accostata in fuori della Force H (32). Per la cronaca, la squadra inglese si allontanò procedendo a 15 nodi, laddove l’unità più lenta, il *Ramillies*, era in grado di camminare a 20 (33). Un interrogativo in più. Oltretutto il Log del *Renown* riferisce che alle 13.30 gli incrociatori inglesi si riunirono a quella corazzata. Un fatto, quest’ultimo, che evidenzia:

- a una precedente separazione dell’ammiraglia di Somerville rispetto al 18th Cruiser Squadron, rimasto per non meno di un quarto d’ora a coprire la ritirata di quella corazzata;
- b la conferma del corretto avvistamento, alle ore 13.20, della formazione britannica da parte del Cant Z 501 della 145^a Squadriglia, in quanto mancano dalla sua segnalazione i tre incrociatori (*Sheffield*, *Berwick* e *Newcastle*) rimasti a coprire col loro tiro - nonostante gli italiani fossero oltre la gittata dell’armamento principale di quelle unità del 18th Cruiser Squadron - la ritirata di Somerville, seguito dal *Manchester*, dal *Southampton* e da quattro cacciatorpediniere.



27 novembre 1940, ore 14.47. La portaerei *Ark Royal* e la nave da battaglia *Renown* attaccate da bombardieri italiani. A prora del *Renown* si nota una perdurante colonna di fumo bianco diversa rispetto alle esplosioni delle bombe, in quanto queste sono di forma diversa e colorate, parzialmente, di nero. (Collezione Enrico Cernuschi)

Quanto al Ro.43 del *Vittorio Veneto*, quell'idrovolante rimase stazionario, come da ordini, sulla propria nave madre. I velivoli di quel tipo volavano a 2.500-3.000 m di altezza (tempo di salita a 2.000 m 3 minuti e 39 secondi) e avevano un raggio pratico d'osservazione di 15 miglia (27.780 m). In pratica, in base a quanto scrisse l'ammiraglio Fioravanzo dopo la guerra, la visibilità su cui era possibile contare era di 10 miglia sicure (34). Gli equipaggi dei Ro.43 dovevano, infatti, esplorare - tempo mezz'ora - un settore ampio circa 80° fino a 45 miglia di distanza dalle navi per poi riprendere, ogni 30 minuti, il contatto visivo con le unità italiane allo scopo di controllare la propria posizione.

In pratica, quel giorno il Ro. 43 del *Vittorio Veneto* poté osservare soltanto le navi inglesi mentre erano in fase di allontanamento e ricoperte dal fumo. Trasmise per circa mezz'ora, dalle 13.30 in poi. Alle 14.18, come risulta dal Diario di Supermarina, il *Vittorio Veneto* chiese a quel velivolo di effettuare una ricognizione nei settori di poppa della nave del Comandante Superiore in mare spingendosi fino a 100 miglia. Quel biplano, peraltro, non diede più notizie del nemico, sempre invisibile dietro la nebbia artificiale e il fumo, e ormai troppo lontano. La sua ultima comunicazione avvenne alle 14.08. Fu abbattuto senza superstiti subito dopo.

Prora e poppa

Naturalmente l'ipotesi di un'alterazione così vistosa della realtà da parte britannica approfittando del fatto che gli italiani, in base alla troppo prudente comunicazione fatta, il giorno dopo, dal loro bollettino di guerra, non avevano fatto menzione che dei colpi a segno visti su un incrociatore pesante della classe "Kent" e su uno leggero della classe "Birmingham", richiede ulteriori elementi al di là delle testimonianze (di per sé sempre opinabili) e delle fotografie.

Passiamo, pertanto, ai fatti.

L'Ammiragliato ricevette soltanto il 28 un rapporto completo di Somerville in merito all'azione del giorno precedente (35).

Il 29 novembre, alle 14.30, la Forza H entrò a Gibilterra. Come scrisse con soddisfazione l'ammiraglio britannico: "*Renown* was greeted with cheers and bands playing".

Prima di questo rientro, trionfale e spettacolare, organizzato a beneficio sia degli inglesi sia degli spagnoli e degli osservatori appostati dall'altra parte della baia, a Supermarina si lavorò, la sera del 27 e il 28, per ricostruire l'operazione appena conclusa.

Il primo elemento analizzato fu il rapporto pervenuto da Superaereo in merito al primo attacco dei bombardieri S. 79 italiani decollati dalla Sardegna e giunti sull'obiettivo alle ore 14.40: "10 aerei Sardegna decollati H 13.00 e rientrati H 15.00 hanno attaccato e danneggiato una nave da battaglia con tiro centrato (2 bombe vicino allo scafo) e una Npa con tiro centrato". In base al rapporto originale fatto dagli equipaggi e oggi custodito (come indicato in Bibliografia) dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, risultano, invece, i seguenti risultati utili giudicati come conseguiti, in quell'occasione, dagli aviatori: due bombe cadute vicino a dritta della portaerei e danni a un incrociatore. In altre parole, nel corso del passaggio del rapporto dall'aeroporto al Ministero dell'Aeronautica per poi approdare a Supermarina, l'incrociatore dato per danneggiato da due *near miss* era diventato una corazzata centrata in pieno.

In effetti la successione degli avvenimenti era la seguente. Dopo quel primo bombardamento aereo era seguito, alle 16.47, un'altra, analoga azione il cui rapporto non trasmesso quel giorno a Campioni e pervenuto, soltanto il giorno dopo, a Supermarina riferiva: "Durante la fase di avvicinamento (dei bombardieri italiani) è stata notata una nave di linea che si trovava a circa 5 miglia a poppavia-nord della formazione. Detta nave era affiancata da un CT; due idrovolanti evoluivano nei dintorni a bassa quota. Ciò fa presumere che si tratti della nave colpita dalla precedente formazione, in avaria e in difficoltà. Ad avvalorare questa opinione vi è anche l'osservazione relativa alla scia che appariva appena visibile".

Qualora l'incendio a bordo di quest'ultima nave fosse quello verificatosi a bordo del *Renown* in seguito al tiro del *Vittorio Veneto*, le fiamme sarebbero durate almeno un'ora e tre quarti. Sappiamo infatti, come è stato riportato in precedenza, che il fuoco divampato a bordo del *Berwick* era stato estinto per le 13.20. La distanza tra il punto in cui il *Renown* accostò allontanandosi verso sud e quello in cui la formazione inglese fu avvistata dai bombardieri italiani è pari, a sua volta, a 25 miglia coperte in non meno di un'ora e mezzo. E dopo quel primo tempo, nel corso del quale il *Renown* fu visto immobile e traversato al mare, seguì, due ore dopo, l'avvistamento di quella stessa unità mentre procedeva, a lento moto e scaduta, rispetto al resto della Forza H.

Il mattino del 28 novembre Supermarina poté infine lavorare, come riferisce il Diario di quel Comando Centrale, sulla base delle fotografie scattate, fino alle ore 16.47, dai bombardieri del 32° Stormo. Da quelle istantanee, come riporta la relativa dicitura formulata dalla Regia Aeronautica in occasione della presa in carico da parte di Supermarina: "28 novembre Dall'esame delle fotografie un incrociatore risulta colpito in coperta con una bomba". In realtà si trattava di una nave da battaglia come apprezzarono, correttamente, a Supermarina quando ebbero finalmente per le mani le istantanee in parola. Il Diario di quel Comando Centrale prosegue, infatti, sempre il 28 novembre, segnalando che dalle immagini scattate fino alle ore 14.47: "Risulterebbero colpite (il 27) una portaerei con due bombe e una nave da battaglia con una bomba (incendio a bordo)".

Il fumo dell'incendio, probabilmente misto a vapore bollente che usciva da una o più caldaie danneggiate, iniziava, nell'istantanea in questione, a prora, a sinistra della torre A: si tratta di piccole nuvole, chiaramente distinguibili rispetto ai baffi di prora e alla scia di quella nave.

D'altra parte sappiamo che quel giorno nessun incrociatore britannico fu colpito da bombe italiane mentre, come è noto oggi, i danni subiti dal *Berwick* consistevano in un colpo penetrato nella barbetta della torre Y e in un altro penetrato, parimenti a poppa, in coperta; quest'ultimo squarcio, oltretutto, era stato mascherato, poco dopo l'azione, dalla rotazione di quella stessa torre, come risulta dai rap-



Sud della Sardegna. Dopo aver osservato, alle 13.20, "... una nave da battaglia era traversata nella formazione nemica con macchine ferme in posizione lat. 38° 10' long. 09° 00' - colpo a bordo", i bombardieri italiani comunicarono di aver visto, alle ore "... una nave di linea che si trovava a circa 5 miglia a poppavia-nord della formazione. Detta nave era affiancata da un CT; due idrovolanti evoluivano nei dintorni a bassa quota". Il 28 novembre Supermarina scrisse, dapprima: "Dall'esame delle fotografie un incrociatore risulta colpito in coperta con una bomba"; commento poi modificato quello stesso giorno: "Risulterebbero colpite (il 27) una portaerei con due bombe e una nave da battaglia con una bomba (incendio a bordo)". Oggi sappiamo, sulla base della documentazione britannica, che nessuna bomba colpì, quel giorno, il *Renown*.

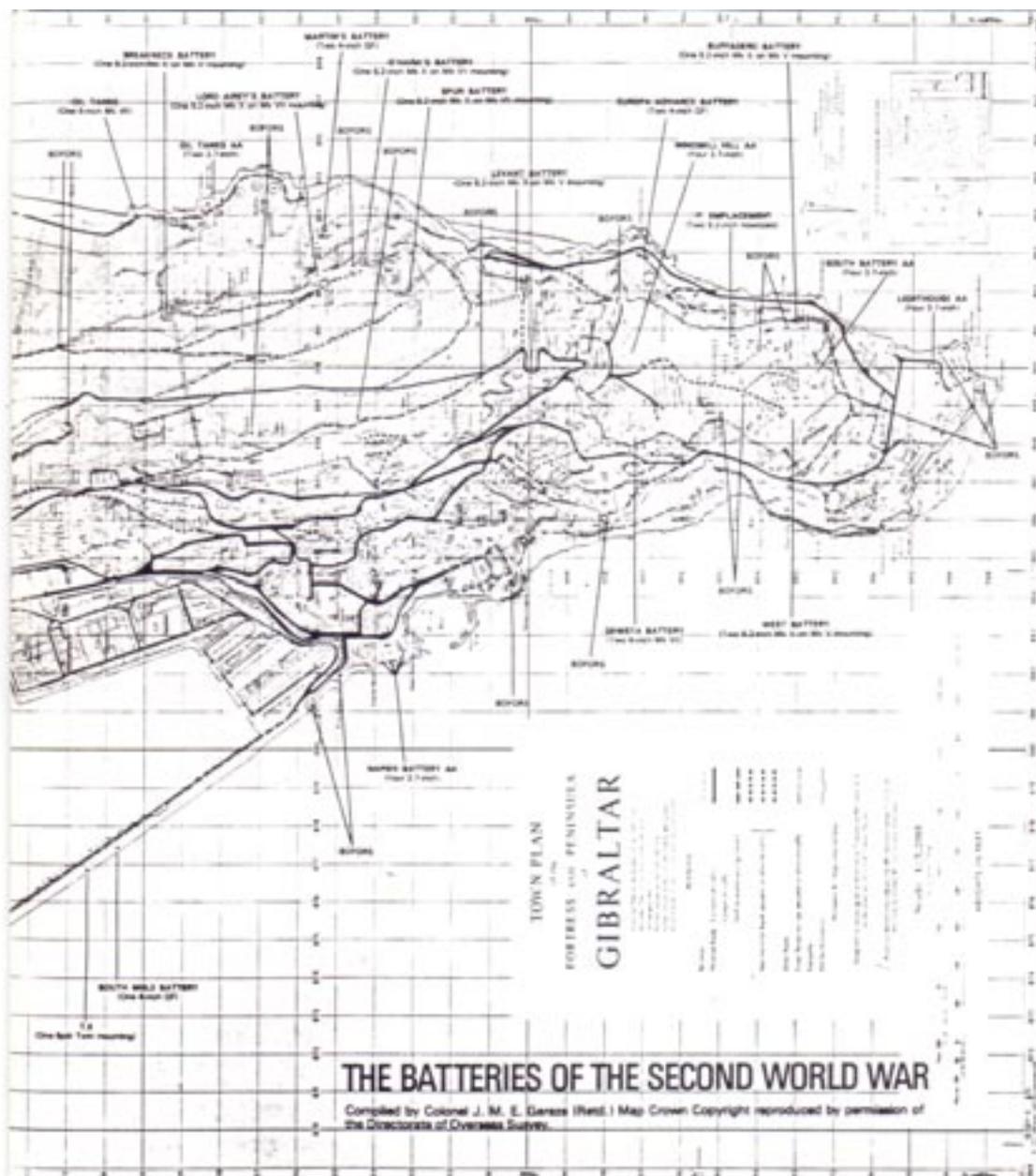
porti inglesi, per tacere dell'incendio divampato a bordo, ma spento, come riportano gli stessi britannici, da oltre un'ora rispetto al momento in cui la fotografia in parola fu scatta a bordo di uno dei bombardieri italiani. Pertanto i danni a quell'incrociatore pesante non potevano essere osservati, in quel momento, dall'alto.

Sempre il 28 novembre 1940 il Diario di Supermarina riferisce che quello stesso giorno era emerso, da un volo di ricognizione, che: "Un osservatore nota grosse macchine d'olio a poppa delle navi della Forza H dirette a Gibilterra".

Sappiamo, in base al log del *Renown*, che quella nave, dopo essere rientrata a Gibilterra alle 14.22 del 30 novembre, attraccò, alle ore 15.00, al posto di ormeggio 47 al molo sud di quella base con prua a nord. In altre parole col lato a sinistra sotto il molo. Da Algeiras si potevano osservare, pertanto, il torrione e la torre B (2 secondo la nomenclatura italiana) dell'ammiraglio di Somerville.

Gli operai spagnoli che affluivano ogni giorno per lavorare nell'arsenale inglese comunicarono - poco dopo - al SIM, tramite i Servizi di Madrid, ciò che avevano visto. I relativi bollettini informativi, oggi conservati assieme ai decrittati nel Fondo Intercettazioni Estere dell'Ufficio Storico della Marina Militare, sono i seguenti: "L'incrociatore che si trova in bacino ha un gran squarcio laterale a prua, torretta prua, avarie ed altri gravi danni in coperta, ha sbarcato 7 morti e 15 feriti".

Una nave in bacino, ovvero il *Berwick*, poteva essere vista, da Algeiras, dal lato a dritta, e anche al-



Pianta dell'estremità meridionale di Gibilterra. si notino i tre bacini di carenaggio: il più esterno è in grado di ricevere navi da battaglia, quello di mezzo (lungo 180 metri) è destinato agli incrociatori minori e il terzo, in fondo, ha una lunghezza sufficiente per i soli cacciatorpediniere. I tre bacini sono posizionati a sinistra della Batteria Napier, là dove le rette indicano le mitragliere Bofors da 40 mm. (Da *After the Battle*)

lora tutto quello che era in vista oltre il muro consisteva nei tre fumaioli, oltre al torrione e alle torri sopraelevate B e X.

Un altro bollettino informativo comunicò, inoltre, a Supermarina: "Incrociatore tipo Kent ha avarie

di bombe a prua, una a babordo e una a tribordo. Uno squarcio a prua è largo 60 cm. Danneggiata torre di prua. 7 morti, 2 feriti gravi, 12 feriti leggeri Tutto questo personale stava nelle due postazioni artiglieria di babordo verso prora".

Una volta fatta grazia del linguaggio, non proprio marinairesco, di quegli osservatori, è chiaro che queste notizie erano la somma delle osservazioni dirette fatte da Algeiras e dei danni visti, o appresi, da uomini sul posto a Gibilterra, in quanto dall'altro lato della baia non si potevano osservare danni a sinistra di una nave immessa in bacino. Né sarebbe stato facile osservare, con un binocolo o con un cannocchiale, uno squarcio a prua di poco più di mezzo metro attraverso una baia larga 8 chilometri, in quanto quella parte della nave si trovava, comunque, sotto la sommità del muro del bacino o del frangiflutti. Non può essere esclusa, infine, un'opera di disinformazione britannica tendente a far filtrare informazioni che attribuissero tutti i danni a una sola nave, il *Berwick* ("Incrociatore tipo Kent"),



Una fotografia della base di Gibilterra scattata all'inizio di luglio del 1940. E' evidente l'altezza della diga foranea, tale da lasciare visibili solo le torri sopraelevate delle corazzate. (Collezione Enrico Cernuschi)

in bella vista in bacino con i danni - noti - causati a poppa di quella nave **e non a prua**, da due proietti da 203 mm, laddove i rapporti del SIM parlano di; “un gran squarcio laterale a **prua**”; “avarie di bombe a **prua**”; “Uno squarcio a **prua** largo 60 cm”, oltre ad avarie **a prora**: “una a babordo e una a tribordo”, ossia sia a dritta sia a sinistra.

Ancora: “torretta **prua**” e “Danneggiata torre di **prua**”, oltre che; “nelle due postazioni artiglieria di babordo verso **prora**” e ad “avarie ed altri gravi danni in coperta”. Tornando al 27 novembre 1940, il 1° D.T. del *Vittorio Veneto* aveva osservato il *Renown*, vittima “di due colpi (di cui) si attende ancora l'esito; voglio dire che non s'è veduta la solita fontana nell'acqua, e potrebbero quindi essere caduti sul bersaglio”.

Uno era quello, indicato come causato da una bomba che, come oggi sappiamo, non aveva mai danneggiato, in realtà, quella corazzata, ma che era stato inizialmente apprezzato, in base alla fotografia scattata nel pomeriggio del 27, che avesse “colpito in coperta” quella nave, causando un “incendio a bordo”, rallentandola immediatamente (15 nodi) per poi immobilizzarla, poco prima delle 13.20, per alcuni minuti (“... una nave da battaglia ... traversata nella formazione nemica con macchine ferme in posizione lat. 38° 10' long. 09° 00' - colpo a bordo”). Quell'unità riprese poi a navigare, sempre a 15 nodi, poi saliti a 20, continuando ad allontanarsi verso sud assieme al resto della Forza H, fatti salvi ulteriori, grossi problemi all'apparato motore accaduti intorno alle 16.00 cui si era posto rimedio tempo tre ulteriori quarti d'ora.

I danni all'incrociatore *Berwick* (appartenente alle classe “Kent” e ben distinguibile per via dei suoi tipici, tre fumaioli inclinati) erano stati tutti causati, al contrario, da proietti da 203 italiani giunti, vale la pena di ripeterlo, a poppa, e non a prora. Né la loro descrizione corrisponde, secondo quanto documentato dalle fonti inglesi, con le avarie appena ricordate, senza contare la coincidenza tra la posizione del colpo a sinistra, davanti all'impianto binato da 114 mm del *Renown*, riferita dagli spagnoli

e la fuoriuscita del fumo e del vapore visibile, proprio da quella posizione, nella foto scattata alle ore 16.47 del 27 novembre. C'è poi il fatto, se vogliamo, che in quel punto la corazzatura del ponte del *Renown*, trattandosi del bordo esterno, era, al massimo, di soli 76 mm mentre una granata perforante da 381 del *Vittorio Veneto* poteva trapassare a 26.000 m, secondo le Norme italiane, un ponte corazzato da 114 mm, spessore destinato ad aumentare ancora con il crescere della distanza in quanto, a 24.000 m, corrispondevano 97 mm e, a 20.000, 68. Ultimo, ma non ultimo, gli impianti binati da 102 mm del *Berwick* erano collocati a centro nave e verso poppa e non verso prora.

Date le dimensioni dei tre bacini di Gibilterra, soltanto l'1 (il cui allungamento era stato completato nell'ottobre 1940), ovvero il più esterno, poteva accogliere il *Berwick*, lungo 190 metri.

I bollettini informativi attribuirono, pertanto, al *Berwick* i danni subiti, a prora, dal *Renown* facendo un tutt'uno di due navi diverse. I britannici provvidero, a loro volta, a confondere le acque in merito alle vittime attribuendole tutte al *Berwick*, anche se il totale dei feriti non quadra, visto che, rispetto ai 9 registrati a bordo di quell'incrociatore, corrispondono, a seconda delle notizie pervenute a Supermarina, 14 o 15 marinai ricoverati a Gibilterra.

Il log del *Renown* riferisce, inoltre, che il 30 novembre la gente fu riunita alle 6 del mattino dando corso, alle 7.30, ai preparativi per lo sbarco delle munizioni. Una prima bettolina si ormeggiò a pacchetto, alle 8.10 del mattino, a dritta di quella nave da battaglia per imbarcare dei proietti (meglio cartucce). L'operazione fu effettuata a mano da metà di tutti e tre i turni dell'equipaggio (red, white e blue) (36) e non riguardò certo i proietti da 381, del peso di quasi una tonnellata l'uno, ma quelli da 114 mm delle batterie secondarie, pesanti 25 chilogrammi. Alle 11.45 di quello stesso giorno il trasferimento delle munizioni fu sospeso e vennero chiamate, pronte a intervenire in emergenza, tutte le squadre anti-incendio della corazzata. Alle 14.05 il trasferimento fu ripreso e per le ore 17.50 le bettoline si allontanarono dalla nave. Tutte procedure, come si vede, compatibili con la rimozione di un proietto solo parzialmente esploso in corrispondenza della batteria secondaria di sinistra.

Alle 21.50 furono modificati i turni di guardia, altrimenti sempre riportati nel giornale di chiesuola alle 21.00. Cosa era successo? Ce lo dice il Log del 1° dicembre. Alle ore 8.05 mattutine di quel giorno tutti i turni imbarcarono nuovamente le munizioni di medio calibro trasferite sulle bettoline il giorno precedente, mentre dalle ore 9 iniziò la pitturazione di un fianco (side) della corazzata. Soltanto il pomeriggio del 3 dicembre l'equipaggio, fino a quel momento consegnato a bordo, poté scendere, finalmente, a terra; non prima, però, di un'adunata generale a poppa, avvenuta alle ore 15.55, nel corso della quale fu letto a tutti il Warrant 47, ovvero le istruzioni di massima riservatezza imposte dall'Official Secrets Act del 1939 e che "were implemented by reading it to those concerned", ovvero entravano in vigore, volta per volta, leggendo a chi era chiamato a rispettarle.

Il 4 dicembre ebbe inizio, alle 7.10, la pulizia della nave, trascurata fino a quel momento. Alle 19.55 di quello stesso giorno fu completata l'installazione di un nuovo *aneroid barometer* (barometro aneroide) "on half deck" in sostituzione di uno andato perduto, sempre secondo il Log, dopo le ore 13.00 del 27 novembre. L' "Half deck" è un termine piuttosto antico ed è riferito a un'area del ponte che non si estende per tutta la lunghezza della nave. In questo caso si trattava del ponte di secondo corridoio a prora.

Il 5 dicembre i palombari si immersero, alle 8.05 del mattino, per eseguire dei lavori, naturalmente sotto la linea di galleggiamento, che interessavano l'infermeria (sick bay) del *Renown*, la quale si "extended down the starboard side of the upper deck from abreast the barbette of 'A' turret to about 10 yards forward of the centre of 'A' barbette", ovvero si trovava a prua, a dritta, al traverso della torre A. In corrispondenza, pertanto, (anche se quell'ulteriore falla non era visibile in quanto sott'acqua) di quel "gran squarcio laterale a prua" osservato, in precedenza, dagli informatori del SIM e definito anche: "Uno squarcio a prua largo 60 cm" con l'aggiunta di "avarie a prora ... a tribordo", ovvero a dritta.

Alle 11.20 antimeridiane di quello stesso giorno il Log riporta, inoltre, il rinnovo delle tenute anti vampa (*anti flash gear*) dei Royal Marines che armavano un impianto binato da 114 mm del *Renown*.

Il fianco di quella nave continuò ad essere ridipinto fino al 9 dicembre. L'11, infine, si provvide, già

via succedutesi, della storia ufficiale britannica, la quale preferì ricordare, per quella giornata, soltanto il lancio di due anfibi Walrus, rispettivamente da parte del *Renown* e del *Manchester*, atterrati infine entrambi sulla portaerei. Due idrovolanti come quelli visti colteggiare, con compiti antisom, intorno alla corazzata che procedeva, a lento moto, introno alle quattro e tre quarti del pomeriggio del 27 novembre 1940. Una coincidenza in più che fa il paio con la dimenticanza del Walrus dello *Sheffield*, in volo quel giorno, tanto da meritare il soprannome di Spotter of Spartivento.

A questo punto, però, si impone un passo indietro.

Tra due fuochi

Intorno a mezzogiorno e un quarto del 27 novembre i due piroscafi passeggeri francesi *Mariette-Pacha* e *Champollion*, partiti da Beirut e diretti, carichi di truppe in corso di rimpatrio, a Marsiglia, avvistarono a circa 10.000 metri a sinistra le corazzate di Campioni e, all'orizzonte, una squadriglia di cacciatorpediniere. Una lettera privata scritta il giorno dopo dal comandante Pedron, rinvenuta dai britannici in Libano l'anno successivo dopo l'invasione di quel territorio e riportata in appendice al *Battle Summary* dedicato nel 1943 a quell'azione, descrive con abbondanza di particolari ciò che quell'ufficiale vide con l'aggiunta delle osservazioni degli ufficiali di coperta di quel mercantile.

Il convoglio transalpino era regolarmente segnalato e noto agli italiani e poteva sviluppare, al massimo, 15 nodi. I due trasporti erano stati visti da bordo del *Vittorio Veneto*, già a mezzogiorno.

Secondo la cronaca di Paolo Monelli: "Ma guai se mi dimenticassi di raccontarvi la faccenda delle navi francesi. Sul mezzodì, poco prima di avvistare il nemico, erano capitate in mezzo alla nostra formazione due grosse navi borghesi, a tre fumaioli, panciute; due trasporti francesi che venivano dalla Siria già segnalati con la rotta prescritta e tutte le carte in regola, due transatlantici che conobbero tempi migliori, lo *Champollion* e il *Mariette Pacha* ...". I due piroscafi scaddero ben presto rispetto alle navi di linea della Regia Marina, le quali procedevano a 25 miglia.

La direzione di marcia dei francesi era verso nord. In seguito i transalpini osservarono l'apertura del tiro inglese contro quella che ritenevano essere sempre la squadriglia notata all'orizzonte (in realtà si trattava, adesso, della I Divisione), la quale "rispose non troppo male" al fuoco britannico nel corso del "lento svolgimento dell'azione", con il progressivo centramento del tiro britannico. Non potevano, per contro, vedere, data la distanza, gli effetti di quello italiano. In seguito gli ufficiali francesi ebbero modo di seguire l'attacco degli aerosiluranti dell'*Ark Royal* contro le navi di Campioni. A questo proposito il comandante Pedron scrive di aver visto un aereo abbattuto e parla di bombe. In realtà quel velivolo fu soltanto danneggiato mentre le colonne d'acqua erano quelle provocate dall'esplosione, a fine corsa, dei siluri britannici ad acciarino magnetico.

Sappiamo, dalle relazioni britanniche, che il *Renown* avvistò, alle 12.41, le navi francesi che emergevano dal fumo, ossia dai residui della combustione a poppa della III Divisione.

Il tiro inglese lungo di grosso calibro giunse, a questo punto, all'altezza del gruppo di Campioni in coincidenza con quello che fu giudicato, dai francesi, essere un aumento della velocità da parte di quelle navi italiane.

Scrivendo sempre Paolo Monelli: "...e li avevamo ancora fra i piedi quando cominciò la buriana. Vi dico io, uno spettacolo. Avete mai visto due contadine in città, dondoloni in mezzo alla strada, quando capita loro addosso all'improvviso un'automobile o un tramvai che non sanno più dove andare e una si aggrappa all'altra e ciascuna vuol tirare dalla propria parte? Così le due carrette: accostavano per rotte diverse, si rigiravano su sé stesse, pareva fossero lì lì per urtarsi; non potevamo fare a meno di occuparci di tanto in tanto anche di loro, sembravano quei pagliacci che vengono a far le capriole nel bel mezzo d'una scena tragica". Posto che "la buriana" cominciò, a bordo del *Vittorio Veneto*, alle ore 13.00, venne poi avvistata, all'orizzonte, dal comandante Pedron, una grossa unità (il *Renown*) scor-

tata da una squadriglia di cacciatorpediniere. I francesi identificano per inglesi i nuovi venuti e notarono altresì il fumo che copriva l'unità maggiore in questione mentre quella nave e le siluranti si allontanano a tutta velocità seguite dal tiro avversario. Non solo. L'ultimo dei cacciatorpediniere di quel gruppo fu visto con la poppa in fiamme per poi affondare, vittima di una bomba, dieci minuti dopo a poche miglia dai due piroscafi.

Poiché sappiamo che non ci furono, in quel momento, attacchi aerei italiani, i francesi devono aver osservato, mentre incrociavano ormai la rotta della squadra britannica che procedeva verso sud, le ultime cannonate, tirate alle 13.15, della I Divisione. Quanto al fumo che proveniva dalla poppa di quel cacciatorpediniere, poteva essere la cortina fumogena osservata dagli italiani, ma negata dai britannici.

Né poteva essere il *Lanciere*, il quale dirigeva, in quel momento, a lento moto e non a tutta velocità, verso nord e che fu raggiunto dal resto della sua Squadriglia dopo le 14.00.

La formazione britannica, infine, tagliò la rotta al convoglio francese, il quale era venne a trovarsi tra i due avversari. Per sua fortuna il tiro cessò in quel momento, ovvero - secondo i rapporti delle sue parti - tra le 13.15 e le 13.18 senza danni per i due trasporti.

Pochi momenti dopo i francesi avvistarono, all'orizzonte, le sovrastrutture di due unità maggiori ritenute accompagnate da altre unità che, peraltro, non videro in quanto troppo distanti. La formazione britannica procedette, per il seguito, verso sud mentre i francesi continuarono a dirigere verso nord.

Fatta la tara sull'affondamento del cacciatorpediniere, i francesi stimarono, all'inizio, di aver visto la formazione britannica, salvo concludere, il giorno dopo, che - trattandosi di una squadra in ritirata a tutta velocità - dovevano essersi sbagliati e che quelle unità appartenevano, per forza di cose, alla Regia Marina. In realtà la prima impressione dei francesi era giusta.

Il commento inglese a quel documento catturato sottolinea, in chiusura, il fatto che i francesi non avevano potuto vedere gli effetti del tiro italiano. Per un'altra delle tante coincidenze che costellano questo caso, le successive edizioni del *Battle Summary* non riportarono più, in appendice, la lettera francese, evidentemente troppo rivelatrice.

Il resto della giornata

Alle 13.18 La III Divisione era di nuovo allineata e pronta a dare battaglia, ma - come abbiamo visto - il nemico era ormai lontano e il tiro definitivamente cessato.

Alle 13.19 Il *Lanciere* comunicò che si sarebbe fermato per mancanza d'acqua in caldaia. Sei minuti dopo l'ammiraglio Sansonetti chiese a Iachino di poter tornare indietro per assistere quel cacciatorpediniere. Alle 13.36 il comandante della II Squadra ordinò di andare incontro al *Lanciere*, salvo abbandonarlo se la III Divisione fosse stata impegnata da forze uguali o superiori.

Alle 13.36, secondo quanto annotato da Dino Buzzati, la III Divisione invertì la rotta per recarsi dal *Lanciere*. Alle ore 14.00 quel caccia era fermo. Poco dopo, alle 14.12, la silurante rimise, lentamente, una macchina in moto. Per le 14.21 l'*Ascari* ricevette l'ordine di prenderlo a rimorchio, operazione eseguita per le 14.51. Tutto avvenne dopo due passaggi, e altrettante bombe, senza danni, di un idro Walrus e sotto gli occhi dell'osservatore di un grosso idrovolante Sunderland, il quale ritenne che quel caccia in difficoltà fosse un incrociatore leggero.

Infine il *Lanciere* fu assistito, sotto costa, dai rimorchiatori *Nereo* e *Vado* e proseguì, a 6 nodi, entrando a Cagliari il 28 novembre alle ore 4.45 del mattino.

Alle 14.10, una nuova ondata di aerosiluranti Swordfish formata, questa volta, da 9 apparecchi, decollò dall'*Ark Royal*. Quei biplani attaccarono, senza esito, dopo le 15.00, la I Divisione comunicando, al ritorno, di aver silurato sicuramente un incrociatore e, probabilmente, un secondo. L'ammiraglio Somerville, informato alle 17.05 in merito a questo preteso, duplice successo, proseguì verso sud.



novembre 1940. Il secondo attacco aereo italiano contro la Forza H, azione eseguita prendendo di mira l'*Ark Royal* e l'incrociatore *Sheffield* il quale, col suo radar (di cui la portaerei era priva) svolgeva funzioni di guida caccia. (Collezione Enrico Cernuschi)

Alle 14.48 dieci bombardieri S. 79 del 32° Stormo attaccarono, da 3.500 m, la formazione inglese, data per composta da due navi da battaglia, una portaerei, due incrociatori e alcuni cacciatorpediniere. Il Log del *Renown*, però, riporta un attacco aereo, con bombe cadute a dritta davanti alla propria prua, avvenuto alle 14.26. Qualcosa, evidentemente, non quadra.

Il tiro delle bombe, se-

condo Santoro, fu “abbastanza centrato” sulla nave da battaglia e spostato sulla portaerei. La relazione originaria riporta, come abbiamo visto in precedenza: “10 aerei Sardegna decollati H 13.00 e rientrati H 15.00 hanno attaccato e danneggiato una nave da battaglia con tiro centrato (2 bombe vicino allo scafo) e una Npa con tiro centrato”. Gli aerei in questione non rivendicarono, per contro, alcun colpo, centrato o vicino, sui cacciatorpediniere. Gli inglesi affermano, viceversa, che in quell'occasione furono registrati danni da schegge a bordo dei caccia *Firedrake* e *Defender* (40). Si tratta di una circostanza tanto più curiosa in quanto l'ammiraglio Somerville scrisse alla moglie, come è riportato nei *Somerville Papers*, che il *Defender*, a bordo del quale era imbarcato suo figlio John, non era stato minimamente toccato (“...the bombs fell a long way clear except some near our destroyers on one side. *Defender* luckily was the other side”).

I casi sono due. O l'ammiraglio non intendeva preoccupare, con piena ragione, la signora, oppure il *Defender* aveva effettivamente subito qualche danno da schegge, ma non a opera dalle bombe, bensì in seguito a qualche casuale colpo lungo sparato dalla flotta italiana. Si tratta di un'eventualità tanto più probabile se si pensa al similare caso del cacciatorpediniere *Faulknor* ricordato in precedenza. Seguì alle 16.47, come abbiamo visto, un nuovo attacco, eseguito da dieci S 79 e diretto contro le navi britanniche sganciando da circa 3.400 m. Ancora una volta, però, il Log del *Renown* riferisce qualcosa di strano, in quanto afferma che una solitaria bomba d'aereo esplose a dritta alle ore 16.35.

Quest'insistenza nel voler collocare a prora, e a dritta, pretese bombe, in realtà inesistenti, fa il paio con la scelta di attribuire i danni registrati a bordo della corazzata *Warspite* il 9 luglio 1940 a ordigni, parimenti mai caduti, in quei giorni, nei pressi di quella capital ship e dati per sganciati dalla Regia Aeronautica, la cui minaccia era ritenuta più presentabile, in sede politica, a Londra rispetto alle cannonate della Regia Marina.

La formazione avvistata dai bombardieri italiani era composta da un'avanguardia composta da 2 incrociatori e 5 cacciatorpediniere. Seguiva il grosso, con 2 navi da battaglia, 1 portaerei, 2 incrociatori e 4 caccia. Infine il convoglio, 10 miglia più a sud: 3 mercantili, 1 incrociatore e 4 cacciatorpediniere. Il tiro dei bombardieri fu concentrato sulla portaerei, la quale apparve molto ben centrata, tanto da dare agli equipaggi l'impressione che fosse stata colpita. In quell'occasione l'*Ark Royal* subì, effettivamente, alcuni danni minori, regolarmente smentiti, dopo la guerra, dai britannici, ma confermati da un documento del 1941 e che richiesero 10 giorni di lavori. (41)

Anche gli inglesi ricorsero ai velivoli. Alle 15.20 sette bombardieri in picchiata Skua attaccarono, senza esito, gli incrociatori *Trento* e *Bolzano*. Durante il volo di ritorno quegli aerei avrebbero abbattuto il Ro.43 del *Vittorio Veneto*, da loro incontrato per un puro e sfortunato caso, ma i tempi non coincidono.

Mentre queste vicende aeronavali avevano luogo, l'ammiraglio Campioni informò, alle 16.32, Supermarina, citando, con un eccesso di prudenza e scrupolo che gli sarebbe stato fatale, soltanto i colpi a segno comunicatigli da Iachino e osservati su un incrociatore del tipo "Kent" e su un altro classe "Birmingham", senza far menzione, per contro, dei due centri stimati a opera dei 381 del *Vittorio Veneto* (42).

Alle 18.30 Supermarina trasmise alle due Squadre le poche notizie pervenute fino a quel momento in merito ai due bombardamenti aerei effettuati sulle navi inglesi.

La notte seguì un attacco, senza successo, da parte della torpediniera *Cassiopea* contro uno dei mercantili del convoglio (43). Gli inglesi non si accorsero di nulla apprendendo soltanto in seguito, grazie alla decrittazione di un messaggio italiano, di essere stati mancati da due siluri. Trovò così spiegazione una forte esplosione che i britannici avevano udito in quell'occasione. Le conseguenze di quell'azione furono, tuttavia, abnormi. La scoperta di quel mancato pericolo indusse, infatti, la Royal Navy a ritenere la minaccia posta degli attacchi notturni delle siluranti italiane molto maggiore rispetto a quella dei bombardieri della Regia Aeronautica; tanto da spingere, alla fine, Londra a decidere di effettuare il prossimo forzamento del Canale di Sicilia - previsto per gennaio - attraversandolo di giorno, anziché di notte. Fu così possibile, per gli Ju 87 Stuka della Luftwaffe e alla Regia Aeronautica, danneggiare gravemente, il 10 gennaio 1941, la portaerei *Illustrious* (44).

A Supermarina l'ammiraglio Somigli, il quale aveva puntato molto sulla possibilità di arrivare a uno scontro con gli inglesi, sollecitandolo col solo limite, invalicabile, delle decisioni del Comandante Superiore in mare, stava ricostruendo nel corso del pomeriggio del 27 novembre, sulla base delle informazioni che arrivavano, via via, nel salone, l'andamento dell'azione. Le decrittazioni in corso, i rapporti, affluiti col contagocce, dell'Aeronautica e, infine, l'attacco del *Cassiopea*, convinto di aver lanciato da 2.000 metri (sia pure senza esito) contro una portaerei al termine di una lunga manovra (e procedendo di conserva, per mezz'ora, con la formazione nemica), spinsero Somigli a ritenere danneggiato il *Renown*, per di più in misura tale da richiedere riparazioni urgenti a Malta. La mattina dopo fu pertanto trasmesso, come risulta dal Diario di Supermarina, un messaggio indirizzato alla stazione di vedetta di Linosa mediante il quale si chiedeva se fosse stata avvistata proprio quella nave da battaglia mentre dirigeva verso Malta.

A mezzogiorno del 28 novembre ebbe luogo, infine, un'ultima azione da parte di 6 bombardieri in picchiata Ju 87 della Regia Aeronautica. L'obiettivo era il convoglio, giunto ormai in prossimità di Malta, senza che fossero avvistati né il *Renown* né l'*Ark Royal*. Il cacciatorpediniere *Griffin* fu danneggiato da un *near miss*. Nessun aereo andò perduto. Con ciò la battaglia aeronavale di Capo Teulada poté dirsi davvero conclusa.

Un altro scontro di natura, questa volta, politica, era tuttavia già incominciato a Gibilterra, Roma e Londra.

Bilancio

Prima di affrontare quest'ultima parte della storia è opportuno accennare, sia pure per sommi capi, alle restanti vicende navali.

Il giorno dopo Capo Teulada la corvetta *Gloxina* e il cacciatorpediniere *Griffin* entrarono in arsenale, a Malta. La prima unità per rimediare a un'avaria di macchina, l'altra per riparare, nel giro di tre settimane, diversi danni.

Con loro arrivò anche il caccia *Hotspur*, già in lista lavori per danni minori causati da un bombardiere italiano il 4 settembre 1940 (45).

L'incrociatore *Newcastle*, arrivato a Gibilterra il 29 novembre, limitò le riparazioni necessarie a quello che si poteva fare coi mezzi di bordo, essendo il locale arsenale troppo impegnato. Incapace di superare i 25 nodi dopo i 28 toccati, all'inizio dell'azione, a Capo Teulada, fu assegnato, il 1° dicembre, al Comando del Sud Atlantico per assolvere compiti di pattugliamento che non richiedevano spunti di velocità, per lui impossibili in quel frangente. Rimase di base a Freetown per quasi un anno.

L'incrociatore *Manchester*, dopo aver messo a terra, a Malta, gli avieri che aveva a bordo, si recò ad Alessandria. Anche lì, però, le capacità del piccolo arsenale di quelle base e quelle delle navi officina di stanza laggiù erano già sature. Fu quindi rimandato, il 2 dicembre 1940, a Gibilterra da dove ripartì, l'8 di quello stesso mese, per la Gran Bretagna. Rimase immobilizzato nel Regno Unito per eseguire 4 mesi di lavori.

L'incrociatore *Southampton*, non appena arrivato ad Alessandria, fu subito trasferito, come già altri incrociatori in condizioni non ottimali della Mediterranean Fleet, alle dipendenze dell'East Indies Command e inviato, il 1° dicembre 1940, passando dal Mar Rosso, alla volta di Durban, in Sudafrica, per eseguire laggiù, in bacino, le riparazioni del caso. I previsti, indispensabili lavori all'opera viva non si protrassero, però, oltre tre giorni. Il 3 di quello stesso mese, infatti, l'incrociatore *Glasgow* era stato colpito da due siluri lanciati dagli S.79 italiani. Quella nave, come sempre accade quando si tratta, ancora oggi, di quel nemico latino, perse - sì - la prora e la poppa, ma non registrò, per il resto, secondo i britannici: "Other than that she received only moderate damage" (46). Non essendoci altri incrociatori leggeri di quella classe, la maggiore di quella categoria armata dalla Royal Navy durante il Secondo conflitto mondiale, il *Southampton* fu costretto a tornare indietro per rimpiazzarlo. Partì il 16 dicembre per Alessandria (47), sia pure senza alcuna speranza immediata di poter completare laggiù le riparazioni del caso, in quanto il bacino galleggiante di quella base non era utilizzabile. I *Somerville Papers* rivelano, infatti, che il 30 dicembre 1940 l'ammiraglio Cunningham scrisse a Somerville spigandogli che: "our own dock can't at the moment lift a capital ship". Si trattava delle conseguenze dei danni subiti a opera di due bombe da 500 kg R.O. (Ritardo ad Orologeria) sganciate da un solitario trimotore S. 82 la notte sul 13 novembre 1940 ed esplose tre giorni dopo (48). Quanto al bacino in muratura di quel porto egiziano, esso non poteva ricevere navi oltre le 5.000 t.

Il *Southampton*, in non perfette condizioni di efficienza, fu dapprima danneggiato, il 10 gennaio 1941, da uno Ju 87 italiano appartenente a una formazione di tre velivoli, anche se i britannici preferirono omettere questa notizia in sede di relazione finale affidando la relativa informazione soltanto a una relazione tecnica del loro Genio Navale (49). Quell'incrociatore fu infine affondato, il giorno successivo, in occasione di un attacco eseguito da 35 bombardieri tedeschi del medesimo modello, ma muniti dei politicamente, e propagandisticamente, più rassicuranti contrassegni della Luftwaffe.

Quanto all'importanza strategica dei materiali della RAF e del personale trasportato, attraverso il Mediterraneo, a Malta, a Suda e in Egitto, essa fu praticamente nulla, data l'irrilevanza degli attacchi aerei contro il traffico con la Libia partiti da quell'isola posta nel mezzo del Mediterraneo durante l'inverno 1940-1941, per tacere della conquista della già veneziana isola di Candia avvenuta nel maggio 1941 e del ben più copioso, e regolare, afflusso di mezzi provenienti dal Regno Unito e messi a terra a Suez, a partire dalla fine del settembre 1940, nella misura di un centinaio di mercantili al mese.

NOTE

- (1) AWD, 19 novembre 1940.
- (2) AWD, 21 novembre 1940.
- (3) *Preliminary Narrative of the Operations of the Mediterranean Fleet and Force H Vol. 1*, pp. 149-150.
- (4) I Log del *Renown* saranno, per il seguito, richiamati più volte indicando, per brevità, il giorno e l'ora da cui sono tratti i vari riferimenti. Sono custoditi nel TNA; gli estremi archivistici sono ADM 53/113078 November 1940 e ADM 53/113079 December 1940.
- (5) *Diario di Supermarina*, 29 novembre 1940.
- (6) Peter C. Smith, *Royal Sovereign and her Sisters*, p. 95.
- (7) *Diario di Supermarina*, 29 novembre 1940.
- (8) Vito Sansonetti, *Benvenuti a bordo. Racconti di guerra da un paese di pace*, Nauticard, Roma, 1998, pp. 44 e 45.
- (9) Questo e gli altri decrittati relativi alle fasi tattiche dell'azione di Capo Teulada sono conservati nell'Archivio dell'USMM, Fondo Supermarina Comunicazioni, busta 1, fascicolo 3.
- (10) Iachino, *Mezzo Giugno*, p. 42.
- (11) Franco Maugeri, *Ricordi di un marinaio*, Mursia, Milano, 1980, p. 40. Armando Traetta, *Vento in prora*, L'Arnia, Roma, 1950, p. 92.
- (12) Alan Raven, op. cit. p.80.
- (13) Alan Raven, op. cit. p. 79.
- (14) <https://hms-newcastle.co.uk/war%20history.html>
- (15) *Rivista Marittima*, giugno 1990, p. 116.
- (16) Richard Osborne, *The Watery Grave. The Life and Death of HMS Manchester*, Frontline Books, Barnsley, 2015, p. 28.
- (17) John English, *Amazon to Ivanhoe*, World Ship Society, 1993, p. 80.
- (18) Dal sito U Boat Net, voce *Ark Royal*, basata sul Log di quell'unità.
- (19) Kriegstagenbuch der SKL/Operationsabteilung 1939-1945 ...Vol. 1, 28 novembre 1940: "Gli italiani sospettano che, oltre al *Renown*, la squadra inglese avesse almeno un altro incrociatore da battaglia e presero in considerazione il rafforzamento della squadra di Gibilterra con unità provenienti da Alessandria".
- (20) *Diario di Supermarina*, 28 novembre 1940.
- (21) Richard Osborne, *The Watery...*, p. 30.
- (22) Richard Osborne, *The Watery...*, p. 29.
- (23) Franco Maugeri, *Ricordi*, p. 40 e Tomaso Rook, *In armi sul mare*, Società Editrice Tirrenia, Livorno, 1953, p. 67.
- (24) *The Watery*, p. 29
- (25) Beniamino Farina, *Appunti sull'impiego delle artiglierie, Secondo fascicolo*, Accademia Navale, Livorno, 1948, p. 70
- (26) Richard Osborne, *The Watery ...*, p. 29.
- (27) Joseph Caruana, *Destination Malta*, Wise Owl Publications, Malta, 2011, Chapter 2, p.33.
- (28) *Rivista Marittima*, agosto-settembre 1945, p. 56.
- (29) Enrico Cernuschi e Andrea Tironi, *Paolo Monelli, giornalista tra i marinai*, Supplemento della *Rivista Marittima*, giugno 2020, p.139-159.
- (30) *Norme per l'impiego della Squadra...*, Parte II, Capitolo 1, p. 1.
- (31) *RID, Rivista Italiana Difesa*, settembre 1993, Ermanno Martino, p. 7.
- (32) Alan Raven, op. cit., pp. 79 e 80.
- (33) Alan Raven, op. cit., p. 80.
- (34) Giuseppe Fioravanzo, "L'Aviazione per la Marina (1940-43)", *Rivista Marittima*, novembre 1963, p. 14.
- (35) AWD, 28 novembre 1940.
- (36) Cosa diversa sono le guardie. Nella Royal Navy sono, tradizionalmente: Afternoon, da mezzogiorno alle 16.00; First Dog (non c'è bisogno di traduzione) 16.00 -18.00; Last Dog 18.00 - 20.00; First dalle 20.00 a mezzanotte; Middle da mezzanotte alle 4 del mattino; Morning 4 AM – 8 AM; Forenoon: 8 AM- mezzogiorno.
- (37) Naval History Net, *Ark Royal* 27th November 1940.
- (38) Peter C. Smith, *Skua ...*, Hutterfield, p. 114.
- (39) TNA, *Admiralty Preliminary Mediterranean Narrative*, p. 154.
- (40) Naval History Net, *Ark Royal*, 27th November 1940.
- (41) TNA, ADM 234/439, Review of Damage to His Majesty's Ships, 1941 p. 6. Neil McCart, *Three Ark Royals 1938-1999*, Fan Publications, Cheltenham, 1999, p. 39.
- (42) Iachino, *Mezzo giugno*, p. 55.
- (43) Enrico Cernuschi, "Un'azione navale dimenticata", *STORIA militare*, novembre 2002.
- (44) AWD, 27 novembre 1940. Roger Keyes, *Guerra anfibia e operazioni combinate*, Danesi, Roma, 1950, p. 131.
- (45) AWD, 4 settembre 1940.
- (46) Conrad Waters, "HMS Glasgow", *Ships Monthly*, January 2019, p. 22–25.
- (47) AWD, 15 dicembre 1940.
- (48) *The Royal Navy and the Mediterranean*, Volume II, p. 17.
- (49) TNA, ADM 234/444, p. 56.

Capitolo X

Rientro alla base

La commissione d'inchiesta

L'ammiraglio Somerville sapeva, già prima di salpare dalla Rocca, che avrebbe dovuto affrontare, al ritorno, una Commissione d'inchiesta indetta in seguito all'andamento disastroso del lancio di aerei diretti a Malta avvenuto il 17 novembre 1940. Non si aspettava, però, di essere chiamato a rispondere anche dell'azione appena combattuta al largo di Capo Teulada (per gli inglesi *Action off Cape Spartivento*).

Il 28 novembre, alle ore 8.15 mattutine italiane, Radio Londra aveva trasmesso un brevissimo comunicato annunciando che la Squadra italiana si era allontanata a tutta velocità non appena avvistate le navi britanniche. Prese di mira, alla massima gittata, dalla Forza H, le unità della Regia Marina erano scomparse, dopo "un lungo tratto", dalla vista dei marinai della Royal Navy. In mancanza del rapporto di Somerville, il quale aveva mandato soltanto un sintetico messaggio alle 13.18 del 27 annunciando che lo scontro era finito, il propagandista del Ministry of Information (in pratica il solito Cecil Scott Forester) aveva fatto quello che aveva potuto ricalcando, in mancanza di meglio, il comunicato dell'*Action off Calabria* del 9 luglio 1940.

All'una del pomeriggio di quello stesso giorno fu la volta del Bollettino di guerra italiano, redatto personalmente da Mussolini e ancora piuttosto incompleto e confuso, ma ben più dettagliato rispetto a quello britannico. Quell'annuncio dava notizia dello scontro in termini, ovviamente, favorevoli ai colori italiani e fu prontamente ritrasmesso, pochi minuti dopo, da Radio Roma nel corso dell'ascoltatissima trasmissione umoristica, pronunciata in perfetto inglese, che l'ambasciatore Daniele Varé aveva iniziato a condurre già da qualche settimana in compagnia del suo fedele pappagallo (idea poi rinnovata, in modo del tutto dipendente, dal celebre *Portobello* televisivo) (1) a beneficio del pubblico britannico, a sua volta legittimamente desideroso, sottoposto com'era a bombardamenti aerei quotidiani, di godere di un po' di buon umore alla Wodehouse. Quella trasmissione mandò letteralmente fuori dai gangheri Churchill, tanto più che da Somerville, ancora in mare, non erano giunte altre notizie. Il primo rapporto dalla Forza H, inviato dopo 26 ore di inquietante silenzio, fu trasmesso, infatti, appena alle ore 15.39 del 28 novembre. Il Primo Ministro, pertanto, pretese che la Commissione d'inchiesta già radunata partisse subito. L'ammiraglio Pound la fece imbarcare, il 29 novembre, sul cacciatorpediniere *Jersey*, tornato poche ore prima in porto dopo un disastroso scontro notturno contro analoghe unità tedesche nel corso del quale era stato silurato, rimanendo miracolosamente a galla, il gemello *Javelin* al comando del capitano di vascello Lord Moutbatten, principe del sangue e raccomandato di ferro. Secondo qualcuno, proprio Moutbatten era stato il responsabile di quell'insuccesso



Napoli, 1° dicembre 1940. La visita a bordo del Principe di Piemonte a bordo del *Vittorio Veneto*. (Collezione Enrico Cernuschi)

davanti a Plymouth. Un suo inutile e frivolo segnale trasmesso a lampi di luce avrebbe tradito, secondo le accuse, la posizione della squadriglia agli occhi dei tedeschi (2). Quella del viaggio per mare della Commissione fu, da parte di Pound, una scelta mirata, in quanto un passaggio in aereo avrebbe lasciato troppo poco tempo per far sbollire in misura adeguata l'ira del *Prime Minister*.

Sia che si trattasse di un riguardo per la pressione sanguigna di Churchill sia che la situazione politica britannica fosse tale, in quei giorni, da indurre l'*Establishment* a sconsigliare il diffondersi di qualsiasi ulteriore brutta notizia dopo il pesantissimo bombardamento aereo "scientifico" di Coventry avvenuto la notte sul 15 novembre 1940, resta il fatto che qualcosa non funzionava a dovere nella catena di comando britannica.

Nel contempo l'ammiraglio Pound stava provvedendo in tutti i modi affinché le notizie che arrivavano col contagocce fossero sempre migliori. Furono così ordinate numerose ricognizioni aeree extra sopra i porti italiani alla ricerca di eventuali, insperati successi. Quei voli, però, non diedero frutti. "Nessuna nave apparentemente danneggiata da ricognizione aerea su Messina, Cagliari e La Maddalena". Neppure un approfondito interrogatorio dell'equipaggio dell'idro quadrimotore Sunderland della RAF in volo, sul cielo della battaglia, il 27 novembre, contribuì a migliorare l'atmosfera, non avendo quegli aviatori visto altro che "Tre incrociatori pesanti classe Bolzano e tre incrociatori leggeri classe Eugenio"; un particolare, quest'ultimo, comprensibilmente errato (3).

Naturalmente le voci di prora si erano subito sparse, tanto che l'ammiraglio Cunningham ritenne utile inviare, il 30 novembre, un proprio messaggio di solidarietà al collega di Gibilterra, osservando



Napoli 2 dicembre 1940. Giornalisti stranieri a bordo del *Vittorio Veneto*. La visita delle navi italiane, voluta da Mussolini, fu sfruttata largamente dalla propaganda italiana sia ad uso interno sia nei confronti dei neutrali, in primo luogo gli Stati Uniti, assicurando buoni frutti, tanto più apprezzabili in quanto avvenuta coincidenza con la crisi del regime causata dalla Guerra di Grecia. (Naval History and Heritage Command)

che la ricognizione aerea inglese era del tutto insufficiente e che non erano pervenute notizie sulle corazzate italiane durante i 15 giorni successivi alla Notte di Taranto e neppure dopo l'azione combattuta a sud della Sardegna (4).

Per il 2 dicembre Il Primo Lord del Mare era riuscito, infine, a far ragionare, almeno un poco, Churchill. Il *Prime Minister* propendeva, ora, per cancellare la Commissione d'inchiesta preferendo rimuovere, casomai e senza chiasso, Somerville rimpiazzandolo con l'ammiraglio Harwood vincitore, nel dicembre 1939, della Battaglia del Rio della Plata. Sir James avrebbe dovuto, pertanto, ammainare silenziosamente la propria insegna ed allontanarsi con discrezione, evitando così di avallare agli occhi del mondo un successo italiano. Si trattava di un provvedimento tanto più necessario visto che il 1° dicembre 1940 le navi italiane delle due Squadre erano state visitate dal Principe di Piemonte e che, il giorno dopo, una dozzina di giornalisti neutrali (statunitensi, svedesi, spagnoli, giapponesi, svizzeri e jugoslavi) avevano constatato l'assenza di danni a bordo delle corazzate e degli incrociatori dati, viceversa, per colpiti dai britannici. Il relativo cinegiornale, tradotto e diffuso immediatamente in Europa e nelle Americhe, aveva avuto un effetto benefico in Italia e all'estero e, specularmente, negativo per gli inglesi.

Tuttavia, la Commissione d'inchiesta era già stata annunciata. Fu così necessario dar corso al procedimento.

Il 3 dicembre il *Board of Inquiry* presieduto dall'ammiraglio Cork and Orrey iniziò, pertanto, i propri lavori concludendoli il 7 di quello stesso mese.

Le accuse erano pesanti. In buona sostanza Somerville era reo di non aver distrutto la flotta italiana e vinto la guerra. Aveva, infatti, abbandonato l'azione alle 13.10; non aveva inseguito il *Littorio* (i britannici non conoscevano i nomi della unità colpite a Taranto), che pure era stato dato per silurato, a poppa, da uno *Swordfish*, né aveva attaccato un incrociatore (in realtà il cacciatorpediniere *Lanciere*) avvistato per le 13.35 mentre procedeva a rimorchio. Quest'ultimo orario, tuttavia, risulta anticipato, come abbiamo visto, di oltre un'ora rispetto alla realtà, tanto da lasciar sospettare una certa fretta da parte degli inquirenti, i quali dovevano aver equivocato confondendo il momento in cui erano arrivate, a bordo del *Renown*, le notizie in merito all'esito dell'attacco degli aerosiluranti, con quello in cui il *Lanciere* fu avvistato, per la prima volta, mentre era immobilizzato, per tacere degli avvenimenti successivi.

In effetti, proprio questa fu una delle circostanze cruciali per la formulazione del giudizio finale. In seguito, a quasi 70 anni di distanza, è infatti emerso un nuovo, rilevante elemento. L'ammiraglio Somerville sostenne, a propria discolpa, che gli equipaggi degli aerosiluranti erano stati appena brevettati prima di arrivare a bordo dell'*Ark Royal*. Ciò spiegava, secondo lui, sia i mancati risultati dei loro attacchi sia la di lui scarsa fiducia in una terza azione di questo tipo. In realtà, come ha scoperto nel 2009 il noto storico australiano Mark Bailey, gli Squadron di quella nave (810, 818 e 820) erano di gran lunga quelli di maggiore esperienza presenti nel Mediterraneo, formati com'erano da un folto gruppo di equipaggi in Servizio Permanente Effettivo. In particolare, 23 dei 28 piloti dei tre Squadron in parola avevano partecipato a tutte le operazioni verificatesi a partire dal 16 giugno 1940, giorno dell'arrivo di quella portaerei a Gibilterra. Quanto agli ultimi arrivi (2 piloti e 3 osservatori), essi erano giunti a bordo il 22 ottobre 1940. L'affermazione in base alla quale Somerville non poteva contare sui presunti equipaggi novellini dell'*Ark Royal* così come fu poi pubblicato, il 4 maggio 1948, dal *London Gazette* in sede di rapporto ufficiale, non è - di conseguenza - corretta al pari dei vari: "first generation historical works and Somerville's diary 'primary source'. So while we know this is what Somerville thought, it's not actually true" (5).

Il comandante della Forza H osservò, inoltre, che la sua missione era quella di proteggere il convoglio citando a questo proposito le: "Fighting Instructions - Section XX, Clause 625 - describe as the only object in convoy defence, namely the safe and timely arrival of the convoy at its destination" (6). Si tratta di un'affermazione precisa che la dice lunga in merito a certe critiche, cosiddette nelsoniane, che vengono formulate un po'sotto tutte le latitudini da personaggi ferrati, forse, in letteratura, ma non in capo agli studi relativi al Potere Marittimo.

Per di più Somerville aggiunse di aver dovuto affrontare una forza navale avversaria superiore alla sua laddove "... in one message the Admiralty say that you must be sure that we have at least equal forces with which to meet the Itis". Istruzioni, come si vede, non diverse da quelle emanate da Supermarina. Si tratta di un'altra dichiarazione in contrasto con una certa vulgata in base alla quale la Royal Navy sarebbe sempre stata aggressiva in nome del cosiddetto *Nelson's Touch*.

Per di più, Somerville esibì anche il rapporto di missione dell'ammiraglio Holland (un documento, poi ripreso nel 1948 dal *London Gazette*) dove si parlava, senza mezzi termini, della superiore condotta del tiro italiano e dell'inadeguatezza dei telemetri a coincidenza inglesi rispetto a quelli stereoscopici (e tecnicamente più complessi) di tutte le altre maggiori Marine. Queste ultime parole chiudono, da sole, le questioni sollevate nel corso della prima parte di questo Supplemento.

La velocità della corazzata italiana silurata, notò ancora Somerville, era comunque rimasta di almeno 25 nodi. Quanto all'incrociatore preso a rimorchio quella nave procedeva ugualmente, secondo Somerville, a 20 nodi. Il comandante della Forza H aggiunse, inoltre, di essere stato informato troppo tardi, in merito a quel colpo a segno, trovandosi pertanto nell'impossibilità di raggiungere quell'unità, tanto più che il *Manchester* e il *Southampton* trasportavano truppe mentre il radar dello *Sheffield*



Un biplano Fairey Swordfish dell' *Ark Royal* fotografato nel 1939. La minaccia degli aerosiluranti imbarcati britannici si confermò grave anche a Capo Teulada. Quel rischio fu peraltro accettato anche se, dopo la Notte di Taranto, la protezione subacquea della unità maggiori italiane si era rivelata insufficiente rimando tale per un paio di mesi, prima - cioè - che fossero eseguiti i necessari lavori di modifica a bordo delle unità maggiori della Regia Marina. (USMM G.c. Collezione Aldo Fraccaroli)

era necessario in vista degli attacchi aerei nemici. Quanto al *Berwick* e al *Newcastle*, quegli incrociatori avevano entrambi dei “defects”, parola che significa avarie, ma la cui origine, almeno per il *Berwick*, è nota essere oggi di natura ben diversa (damages), tanto da non essere più oggetto di discussione (7). La pretesa velocità dell'incrociatore italiano a rimorchio era, a sua volta, piuttosto difficile da credere, ma la Commissione preferì sorvolare. Infine Somerville fece mettere a verbale una propria secca dichiarazione in base alla quale, se una Commissione d'inchiesta fosse stata messa in piedi ogni volta che veniva combattuta un'azione, il morale degli equipaggi ne avrebbe risentito.

Il 4 dicembre il comandante della Forza H, pur confidando nel buon senso del Primo Lord del Mare, scriveva, nel proprio diario, che: “... I am not so sure about old Cork. He suggested some wild things to me: ‘Why didn't you ask C-in-C Med to take over the convoy whilst you continued chase?’ Reply: ‘Because those units were so far away they couldn't possibly have reached the convoy before dark’. And a lot of other equally pointless suggestions ...I got a reply from DP (Dudley Pound n.d.a.) to my personal signal which merely said ‘I appreciate your feelings but in war it is not always possible to follow peacetime procedure’. I don't think much of that for a reply” (8).

Il 6 l'intera faccenda aveva ormai preso, secondo le osservazioni di Somerville, l'aspetto di una farsa: “What is abundantly clear is that old Cork is much too old for the job. His mind wanders and he gets confused and mixes up things hopelessly”.

La situazione si stava facendo, tuttavia, piuttosto sgradevole per tutti, tanto che Cork and Orrey scrisse, il 7, una lettera privata a Somerville affermando, senza peli sulla lingua, che: “There are always critics ready to raise their voices and suggest what might have been done although they are quite ignorant of what really happened or of the prevailing conditions. These people, impatient for results, exist both in and out of Admy, and in high quarters (I speak from personal experience), and no doubt have raised their voices on this occasion and the most expeditious way of silencing them has in this case been adopted” (9).

Questo tentativo di assicurare quell’ammiraglio sotto inchiesta facendogli capire che un conto erano i voleri di Churchill e un altro (e tanto più efficace) era ciò che Pound e l’*Establishment* (dentro e fuori la Royal Navy) decidevano, non confortò più di tanto il comandante della Force H. Consapevole che sulla sua testa si stava combattendo una battaglia tra poteri incontrollabili, quell’ammiraglio scrisse alla moglie, il 31 dicembre 1940, per il solito tramite sicuro e libero dalla censura: “It is just Winston and apparently Alexander is completely in his pocket and says ‘OK Chief to everything. I am fed up with the whole party. DP ought to damn well resign if he doesn’t agree with the policy now being carried out. According to Fred RK (l’ammiraglio Sir Roger Keyes n.d.a.) is an absolute menace. He came into Harwood’s room the other day and said what the Navy lacked nowadays was guts. Harwood nearly blew up but RK is another of Winston’s pets. He has no responsibility and only thinks of glorifying the name of RK. He doesn’t take any long view as to what our policy should be until we are in a position to strike really hard. If I had just been a yes man and followed blindly the suggestions or even instructions I have had from time to time both *Renown* and the *Ark* would have been out of it by this time with nothing to show for it”.

Sempre Somerville aggiunse, in seguito: “Apparently Winston is now the complete dictator with master RK (l’ammiraglio Roger Keyes n.d.a.) at his elbow repeating continually that he - RK - is the only real leader the Navy has got and that what the Navy suffers from is lack of guts! The idea of putting that in command of WORKSHOP is fantastic. I hear DP is livid about it” (10). Queste ultime parole, datate 8 gennaio 1941, rivelano molte cose. Premesso che l’Operazione Workshop era un piano per sbarcare a Pantelleria una brigata di commando salpata dalla Scozia e avviata, alla fine di gennaio, ad Alessandria passando per la più sicura Rotta del Capo, e dopo aver ricordato che l’ammiraglio Keyes aveva giocato, come abbiamo visto in precedenza, un ruolo decisivo nel passaggio dei poteri tra Chamberlain e Churchill, il comandante della Forza H dimostrò, con queste frasi, di essere perfettamente consapevole delle posizioni, diverse tra loro, di Churchill e del Primo Lord del Mare e che quest’ultimo era in grado, in realtà, di manovrare il Primo Ministro. Tutto ciò, naturalmente, grazie ad ambienti influenti ed estranei alla ristretta cerchia personale di *Mister Winston*.

Epilogo

Alla fine, la Commissione d’inchiesta censurò, sia pure senza conseguenze, il comportamento di Somerville, salvo consolarsi proclamando che la battaglia del 27 novembre 1940 aveva confermato la “moral superiority” della Royal Navy sulla Regia Marina.

Il 28 dicembre 1940 l’ammiraglio Guy Charled Royle, Quinto Lord dell’Ammiragliato, scrisse a Somerville: “These d—d (damned, n.d.a.) politicians who know nothing of the real difficulties are responsible for most of these stunts”.

Il 30 dicembre fu la volta di Cunningham, il quale mandò una lettera a Somerville comunicandogli: “I can understand very well your feelings about the B of I. (Commissione d’inchiesta n.d.a.) It was scandalous I think. I had a letter from DP telling me it had to be for what I thought were damned poor reasons and I am going to tell him quite straight what I think about it. I don’t believe he’s at

the bottom of it but he allows himself to be talked into these things by WC (Winston Churchill, n.d.a.) and others”.

La risposta di Somerville a Cunningham, datata 8 gennaio 1941, fu lapidaria: “AVA (Alexander, Primo Lord dell’Ammiragliato) is apparently rather disturbed over the DN (l’ammiraglio Dudley North) business and says the situation here is ‘very difficult’. I reckon it’s time the old Navy was purged of politics and honest men left to ply their trade without interference” (11). Tutto ciò conferma non solo l’esistenza di un doppio binario, non sempre coincidente, tra l’opera di Churchill e quella dell’*Establishment* all’interno della Royal Navy e del governo, ma anche una situazione interna britannica estremamente tesa nel cui ambito il cosiddetto *Deep State* si guardava bene dal lasciare l’ultima parola al Primo Ministro.

Il peggio, però, sempre secondo lo stesso Somerville, era che l’*Action off Cape Spartivento* era ormai considerata una sconfitta dagli equipaggi britannici: “is now regarded as almost a defeat rather than a victory” (12).

A loro volta l’ammiraglio Cavagnari e Supermarina aveva ricostruito correttamente, per la prima settimana di dicembre, la giornata del 27 novembre concludendo, in un Promemoria redatto il 6 dicembre, che fino a quel momento le navi da battaglia inglesi danneggiate dalla Regia Marina erano due (il *Warspite* e il *Renown*) (13). Il giorno dopo l’ammiraglio Cavagnari lasciò, però, l’incarico, avendo Mussolini deciso di rinnovare i vertici della Forza Armata. Si trattò di una scelta politica che non modificò - come avrebbe spiegato ai tedeschi, quella stessa settimana, l’ammiraglio Giotto Maraghini, Capo dell’Ufficio di collegamento presso la SKL (*Seekriegsleitung*, la Direzione della guerra navale germanica) - la strategia della Marina italiana. L’ammiraglio Campioni subentrò a Somigli in qualità di sottocapo di Stato Maggiore e l’ammiraglio Iachino prese il comando delle Forze Navali, ora riunite in un’unica Squadra.

Gli effetti strategici, economici e politici

Capo Teulada fu la prova del 9 di Punta Stilo. Il nucleo da battaglia delle corazzate italiane, voluto e ottenuto da Cavagnari nel 1934-1935 (14) aveva assicurato sin dal 9 luglio 1940 il controllo del Mediterraneo centrale, ovvero l’unica area dove avrebbe potuto operare a causa dell’autonomia (e della loro troppo scarsa consistenza numerica) dei cacciatorpediniere della Regia Marina (15). Significativa, a questo proposito, è la lettera indirizzata congiuntamente a Churchill, il 12 luglio 1940, dal Primo Lord dell’Ammiragliato e dal Primo Lord del Mare, comunicazione mediante la quale si invitavano il Primo Ministro e il governo a: “reviewing the whole Mediterranean situation” (16).



Già dopo la Grande Guerra Winston Churchill si era dimostrato col proprio *The World Crisis*, piuttosto autoelogiativo, suscitando l’ironia della stampa. (Collezione Enrico Cernuschi)

Quelle stesse Forze Navali da Battaglia della Regia Marina avrebbero continuato a tenere a distanza, fino allo sbarco in Sicilia, le equivalenti navi da battaglia e portaerei britanniche, garantendo in tal modo le comunicazioni dell'Asse nel Mediterraneo centrale e il prosieguo della guerra italiana.

Quanto all'invasione della Sicilia, quell'operazione fu resa a sua volta possibile, nel 1943, soltanto grazie al ruolo preponderante degli Stati Uniti: una potenza i cui scopi di medio e lungo periodo coincidevano, come abbiamo visto, con quelli italiani rispetto alla ben diversa, e temuta, guerra inglese ricercata da Londra, quantomeno, dal 1938 in poi. (17) Un caso classico, insomma, di eterogenesi dei fini.

Circostanza ancora più notevole, tutti gli interessati erano consapevoli, sin dal gennaio 1943, in merito a questo stato di cose. Dai maggiori imprenditori italiani (una dozzina di persone in tutto) all'*Establishment* britannico. Fu così che, malato e logorato dopo quasi quattro anni di sforzi, l'ammiraglio Pound cedette di schianto, il 23 agosto 1943, mentre era in America con Churchill, dopo aver appreso che era stata deciso, in sede politica, un inatteso, probabile sbarco angloamericano a Salerno. Si trattava di un'operazione improvvisata e giudicata, correttamente, rischiosissima per il maggiore (e di gran lunga più importante e insostituibile) nucleo da battaglia britannico formato da 6 corazzate e 2 portaerei di squadra. Quello sbarco, denominato Operazione Avalanche, era - infatti - totalmente basato, in buona sostanza, sulla certezza di un armistizio (e non una capitolazione, come invece voleva Londra) del Regno d'Italia. Un accordo politico, quindi, deciso e regolato dai soli statunitensi. Quello stesso giorno, date le condizioni di salute Pound, portato via a braccia (18), il suo vice segretario di gabinetto, il capitano di corvetta commissario John Stanning, il quale era stato assegnato, come abbiamo visto, a quell'incarico dopo il disastro del convoglio PQ 17 e la mancata, seconda mozione di sfiducia a Churchill, fu rimosso (*Quis custodiet ipsos custodes?*) e lasciato, per 10 mesi, a disposizione (19). In tal modo tutte le comunicazioni riservate (e il conseguente potere) che affluivano al ristrettissimo gabinetto di Pound - denominato *HMS President (Admiralty) for duty in First Sea Lord's Office* e composto da meno di sei persone - passò, nel corso delle settimane cruciali dell'armistizio italiano dell'8 settembre 1943, nelle mani del capitano di fregata commissario Ronald Brockman. Costui era stato preposto al ruolo di Segretario del Primo Lord sin dal settembre 1938, ovvero all'epoca dell'insediamento del predecessore di Pound, l'ammiraglio Roger Backhouse, e del massimo fulgore dei vecchi conservatori. I *Diehard* ebbero così di nuovo, tra la fine di agosto e la prima settimana dell'ottobre 1943, il monopolio totale, a Londra, delle decisive notizie navali, autentiche e di prima mano, provenienti dal Mediterraneo e dal mondo.

Ebbe così luogo un ultimo, intenso tentativo volto a conseguire, in un modo o nell'altro, una qualche forma di controllo totale britannico sopra l'Italia durante la specialissima fase pre e post-armistiziale.

Dopo che erano filtrate, già la mattina dell'8 settembre 1943, attraverso le agenzie di stampa internazionali, troppe notizie in merito all'armistizio italiano, con il risultato di allarmare sempre più i già vigili tedeschi, seguì, il 14 settembre, a Brindisi, una ripetuta serie di "incidenti" volta a squalificare Re Vittorio Emanuele III, così da conseguire, alla fin fine e *bon gré mal gré*, gli scopi di guerra inglesi, soppiantando il Sovrano e, con lui, lo Stato italiano (20) per rimpiazzarli con un governo Militare angloamericano (AMGOT) o, alla peggio, con un esecutivo di circostanza fabbricato, in provetta, a Londra (21).

Questi sforzi non ebbero - peraltro - successo, date le quantità reali rappresentate dalla perdurante compattezza e solidità della Regia Marina anche in occasione dell'8 settembre 1943 e la precisa volontà statunitense di non regalare l'Italia ai sempre troppo ottimisti, e determinati, elementi del Gabinetto di guerra britannico (22).

Giudicato alla stregua di una vera e propria eminenza grigia, il comandante Ronald Brockman KCB (ovvero cavaliere dell'Ordine del Bagno), CSI, CIE, CVO, CBE e KStJ, non fu confermato nel proprio incarico dall'ammiraglio Cunningham quando quest'ultimo diventò, il 5 ottobre 1943, il nuovo Primo Lord del Mare. Quell'importante commissario cadde, comunque, in piedi. Dopo essere stato promosso, diventò quello stesso anno - e fino al 1959 - il segretario del precedentemente ricordato Lord Moun-

tbatten, influente e discusso zio della Regina Elisabetta. Arrivato, infine, al grado di ammiraglio, Brockman assurse, prima della fine di quello stesso anno 1959, al rango di nuovo *Senior Staff Officer to the Chief of Defence Staff* del Ministero della Difesa britannico. Un uomo di potere, come si vede, se mai ce ne fu uno.

Per la cronaca, l'ammiraglio James Somerville, definito da qualcuno il più intelligente tra i navarchi della Royal Navy durante la Seconda guerra mondiale, non seppe, viceversa, curare la propria immagine come fece, per contro e sempre brillantemente, Cunningham, né beneficiò del cambio della guardia avvenuto all'Ammiragliato nell'autunno 1943. Trasferito, nel marzo 1942, da Gibilterra all'Oceano Indiano, portò - tempo un mese - la Eastern Fleet da Ceylon all'ancoraggio di Kilindini, nel Kenya, dopo aver perso la portaerei *Hermes*, due incrociatori e due cacciatorpediniere. Rimase laggiù fino al 1944. È un fatto che Churchill, temendo conseguenze politiche molto gravi dopo i disastri del 1941-42, desiderava che la Royal Navy esercitasse, nell'Oceano Indiano,

un ruolo di *fleet-in-being* (flotta in potenza), ma gli statunitensi dimostrarono di non gradire questa scelta strategica, tant'è vero che il Capo di Stato Maggiore della U.S. Navy, il rude ammiraglio Ernst King, definì, nel giugno 1944, Somerville: "Un ammiraglio non particolarmente interessato a combattere ("An admiral not particularly interested in fighting") (23).

Poco popolare presso i *Diehard* sia per via di Capo Spartivento sia per il mancato scontro, a sud della Sardegna, con la flotta italiana del 27 settembre 1941 sia, infine, per non aver riportato una vittoria (giudicata politicamente essenziale) durante il proprio nuovo comando estremo-orientale, l'ammiraglio Sir James Somerville fu infine silurato da Lord Mountbatten, di 23 anni più giovane di lui, nell'agosto 1944 in quanto quel principe del sangue, nominato Comandante supremo britannico in Estremo Oriente dopo una non felice stagione trascorsa nel 1942-43 a capo dei Commando, ritenne di non essere stato trattato con sufficiente rispetto in occasione di un'ispezione della flotta (24). Destinato a terra, Somerville morì nel 1949.

Il cambio della guardia

In precedenza avevano avuto luogo, in Inghilterra, altri rivolgimenti. Nel giugno 1941 Churchill aveva perso, in rapida successione, dapprima l'attesa vittoria nei Balcani da conseguire mediante un attacco jugoslavo da scatenare alle spalle dello schieramento italiano in Albania (battaglia, in effetti,



Novembre 1940. Caccia Macchi C.200 sorvolano la III Divisione. La cooperazione aeronavale italiana, nonostante i tentativi esperiti dalla Marina subito dopo Punta Stilo in vista di un miglior coordinamento con la Regia Aeronautica, rimase senza esito fino al 1942. Soltanto allora il nuovo capo di Stato Maggiore di quella Forza Armata, il generale Rino Corso Fougier, si dimostrò meglio orientato rispetto al suo predecessore. (Collezione Enrico Cernuschi)

tentata, ma fallita, davanti a Scutari, tra il 7 e il 14 aprile 1941) e, in seguito, tanto la “sua” battaglia per Creta quanto l’offensiva, denominata Operazione Battleaxe, destinata a distruggere l’armata italo-tedesca di Rommel. Già dall’aprile 1941, pertanto, il Partito conservatore aveva dato segni di crescente irrequietezza. Tanto per cominciare, Lord Beaverbrook aveva lasciato di propria iniziativa, alla fine di quello stesso mese di aprile, la compagine governativa chiamandosi fuori e rivestendo così, automaticamente, i panni del potenziale successore di Churchill. Fu richiamato tra le file dell’esecutivo, per questo motivo, a maggio, in qualità di Ministro di Stato (una carica puramente onorifica) dopo che il Primo Ministro aveva superato, l’8 maggio, un voto di sfiducia alla Camera dei Comuni. In quell’occasione sia Lord Beaverbrook sia il vecchio (ma sempre ambizioso) Lloyd George erano stati individuati dall’ala osservante dei conservatori alla stregua di possibili successori dell’indebolito *Prime Minister* in carica. Giudicato politicamente necessario in quanto magnate della stampa, Lord Beaverbrook aveva avuto, nel frattempo, un colloquio, per conto dell’esecutivo, con Rudolf Hess, il vice del Führer. Costui, definito in seguito “L’inviato non invitato”, si era lanciato col paracadute in Scozia, il 10 maggio 1941, per trattare la pace. Lord Beaverbrook si sentì dire, in quell’occasione, che la Germania era pronta a firmare all’istante una pace bianca (ovvero a costo zero per il Regno Unito) con Londra. Il momento era stato ben scelto, in quanto molti esponenti conservatori, essendo ormai convinti che il gioco non valesse più la candela né in patria (in seguito al progressivo dilagare del sottopotere laburista nell’ambito della coalizione al potere) né all’estero (data la minacciosa posizione di controllo finanziario assunta dagli Stati Uniti dopo la sofferta accettazione - un mese di discussioni alla Camera dei Comuni - della Legge Affitti e prestiti proposta, a marzo, da Washington), stavano dando, in quei giorni, preoccupanti segni di irrequietezza.

A questo punto il silenzioso e sotterraneo lavoro, durato un anno, di Brendan Bracken diede i suoi frutti. Per prima cosa Churchill chiese il 18 giugno 1941, ovvero meno di 24 ore dopo il fallimento di Battleaxe davanti ai cannoni del Reggimento Artiglieria a cavallo del Regio Esercito schierati al Passo di Halfaya, le dimissioni di Lord Windlesham, vice presidente del Partito conservatore. Costui era un moderato definito *pro-appeasement* e che ricopriva un ruolo decisivo, dovendo designare i candidati nei vari collegi elettorali in occasione delle elezioni suppletive e di quelle generali. Lord Windlesham rifiutò, all’inizio, di andarsene, ma il suo allontanamento fu comunicato, infine, alla stampa il 30 giugno 1941 contemporaneamente al ritorno al governo del sempre influente Lord Beaverbrook in qualità di nuovo Ministro dei rifornimenti. Come sempre divide et impera.

Dal punto di vista parlamentare la situazione a Westminster era stata sistemata, in precedenza, *step by step*, ovvero a poco a poco. Per il febbraio 1941 circa 200 deputati, in maggioranza conservatori, erano stati infatti cooptati, nell’ambito del governo e delle varie commissioni parlamentari, attribuendo loro incarichi vari. Altri 116 deputati erano stati richiamati sotto le armi, di solito oltremare. In tal modo il governo di unità nazionale a trazione laburista si era assicurato il controllo, a prova di bomba, della Camera dei Comuni (25). In cambio di questo abile lavoro, Brendan Bracken divenne, il 20 luglio 1941, il nuovo, potentissimo Ministro delle Informazioni salvo assurgere, nel 1945, all’incarico di Primo Lord dell’Ammiragliato, la stessa scrivania, cioè, che aveva proiettato nell’Olimpo il suo maestro Churchill nel 1911.

Il giorno successivo, 21 luglio 1941, Churchill in persona convocò il Gabinetto di guerra per discutere in merito all’opportunità, o meno, di provocare una crisi fatale in Estremo Oriente contro il Giappone. Il Primo Ministro britannico sapeva, infatti, che la maggior parte della ricchezza inglese proveniva, in pace e in guerra, dall’Asia orientale e non dal Medio Oriente. Il dibattito durò sette ore, durante le quali Churchill, del tutto isolato in quel consesso, non mancò di sottolineare i termini navali della questione, ricordando altresì che le recenti vicende navali nel Mediterraneo avevano comportato danni a diverse *capital ship*, destinate pertanto a rimanere fuori servizio per almeno altri tre mesi. Gli interlocutori del *Prime Minister* liquidarono, tuttavia, l’appassionata orazione di *Mister Winston* rite-

nendola un'inutile perdita di tempo. Alla fine prevalse, pertanto, un'inedita linea dura britannica nei confronti di Tokyo. Quella politica, così diversa rispetto a quella, molto prudente, seguita fino a quel momento, fu approvata al doppio scopo di compiacere Washington (in aperta rotta di collisione con il Giappone sin dal maggio 1941) e di scoraggiare, nello stesso tempo, qualsiasi ipotesi di pace separata con l'Italia da conseguire mediante i buoni uffici statunitensi. Un'idea, quest'ultima, che gli americani si ostinavano a formulare sin dall'estate dell'anno precedente (26).

Tutte queste manovre sottintendevano la speranza, da parte dell'esecutivo britannico, di replicare il *lip service* del 1917-1918, quando - cioè - Londra aveva ottenuto l'indispensabile aiuto degli Stati Uniti in cambio della promessa, non mantenuta, di liberalizzare in pieno, al termine del conflitto, il commercio all'interno del proprio Impero, progressivamente chiuso, a partire dalla fine dell'Ottocento, rispetto all'opposta politica dell'*Open Door* auspicata da Washington e da Wall Street.

Per il marzo 1943, tuttavia, dopo la mancata distruzione della I Armata italiana del generale Giovanni Messe durante la Battaglia del Mareth, in Tunisia, la Gran Bretagna fu costretta, come abbiamo visto, a cedere a Washington il controllo della propria residua, e ormai insufficiente, flotta mercantile. A differenza della Grande Guerra, infatti, la *Red Ensign* era stata dissanguata da oltre tre anni di guerra contro il proprio tonnello e non era più in grado di alimentare, da sola, le isole metropolitane.

La guida non più britannica, ma statunitense, della "Strana alleanza" venutasi a creare, abbastanza per caso, nel 1941, tra Londra, Mosca e Washington, comportò a sua volta, per l'Italia, tutt'un altro destino.

I primi a rendersi conto delle conseguenze di una pace americana, e non inglese, con l'Italia a danno degli obiettivi strategici di Londra furono proprio quegli stessi elementi dell'*Establishment* che avevano portato, nel maggio 1940, Churchill al potere. Emblematica, sotto questo profilo, fu la vicenda terrena di Sir Kingsley Wood, assunto in maniera inattesa, nel 1940, al ruolo di Cancelliere dello Scacchiere tanto da far scrivere allo storico britannico Stuart Ball che: "Kingsley Wood's support of Churchill may show that ambition resides in every breast" (27). Quell'ambizioso ministro morì d'infarto, il 21 settembre 1943, dopo che il governo di cui faceva parte aveva dovuto accettare il riconoscimento del Regno d'Italia, a Brindisi, in luogo dell'agognato governo militare della penisola, beninteso questa volta a guida britannica e non già statunitense, come invece era già avvenuto, inaspettatamente, in Sicilia il 23 luglio 1943, con grande delusione del Gabinetto di guerra (28).

Da allora, e fino al maggio 1945, gli ultimi *Diehard* cercarono, sempre vanamente, di afferrare una vittoria inglese che salvasse il loro tradizionale ordine sociale.

Fallito questo scopo, furono spazzati via dalle elezioni del luglio 1945 vinte dai laburisti. Né fu un caso che il primo provvedimento preso dal nuovo governo fosse quello d'innalzare le tasse di successione al 75%. Con i *Diehard* scomparvero, peraltro, anche gli ultimi, vecchi e innocenti aristocratici. Nel 1931 esistevano, nel Regno Unito, 1,3 milioni di domestici, ridotti a 100.000 nel 1961 per poi calare ancora, quantomeno quelli a tempo pieno. Tra il 1945 e il 1955 400 residenze di campagna furono demolite. Oggi ne sopravvivono poco più di 380 (castelli medievali inclusi), quasi tutte conferite, in qualità di monumenti nazionali, al benemerito ente di beneficenza National Trust. L'ultima edizione del sempre più smilzo *Burke's*, l'annuario della nobiltà, fu pubblicata nel 2003. Nel 2022 le famiglie nobiliari britanniche, inclusi i nuovi ricchi e i titoli a vita non ereditari, erano 700, avendo molti rinunciato al blasone e alle relative tasse.

Churchill, uomo onesto che aveva dapprincipio meditato, nel maggio 1940, una soluzione pacifica del conflitto per poi tentare, vanamente, di scongiurare una guerra planetaria nel luglio 1941, salvò a malapena le proprie precarie finanze personali grazie al Premio Nobel conferitogli nel 1953 per la sua celebre, monumentale e autocelebrativa opera intitolata *La Seconda guerra mondiale*. Dovette, tuttavia, vendere, nel 1946, la propria grande villa di campagna di Chartwell, nel Kent. Quella proprietà era già stata offerta a dei potenziali acquirenti all'inizio del 1939. Alla fine fu acquistata dai suoi vecchi

amici editori, i quali gliela affittarono, vita natural durante, per un canone simbolico (29). Il vecchio politico fu loro grato e li seppellì entrambi (Bracken nel 1958 e Beaverbrook nel 1964), prima di morire il 24 gennaio 1965.

Brevis esse laboro (Orazio, *Ars poetica*, 25-6)

I cannoni di grosso calibro della Regia Marina (320/44 a Punta Stilo, 381/50 a Capo Teulada) si rivelarono un buon investimento. Al prezzo di circa 4 miliardi di lire degli anni Trenta (incluso in tale cifra sia il costo delle navi da battaglia ammodernate o di nuova costruzione sia il “riallineamento”, alias svalutazione, della lira avvenuto nel 1936) quel sistema d’arma allontanò per 3 anni la flotta da battaglia della Royal Navy (la più potente del mondo nel 1940) dal Mediterraneo centrale assicurando, in tal modo, il traffico con l’Africa Settentrionale e i Balcani.

Furono così vanificati gli investimenti britannici spesi per la loro Marina (ovvero il Senior Service e il tradizionale punto di riferimento per qualsiasi politica militare del Regno Unito) pari - soltanto nel 1937 - a 105.065.000 sterline rispetto a 17.515.950, ovvero 5,99 volte superiori a quelli per la Regia Marina (30).

Quanto alla volontà politica (perfettamente legittima) inglese di conseguire i propri scopi di guerra passando attraverso una rapida, ed economica, sconfitta dell’Italia, il blocco britannico delle importazioni italiane di carbone imposto dal 1° marzo 1940 non poteva portare che in quella direzione. Dato un consumo italiano - in tempo di pace - di 12 milioni all’anno di antracite, gli studi britannici avevano già accertato, correttamente, che i valichi ferroviari tra Italia e Germania (la Svizzera, benevola nei confronti di Londra e Parigi, aveva chiuso il passaggio di quel traffico attraverso la Confederazione già dal settembre 1939 per motivi di neutralità) non potevano permettere, per quanto sfruttati al massimo, un transito superiore alle 300.000 t. (31).

Quanto alle offerte inglesi, formulate durante l’inverno 1939-1940, di vendere, in cambio di forniture, in primo luogo, di armi italiane, 8,3 milioni di tonnellate all’anno, gli archivi britannici rivelano che si trattava di un mero tentativo volto a guadagnare tempo in attesa che la preparazione militare britannica nel Medio Oriente, bruscamente interrotta nell’agosto 1939 in seguito all’inattesa crisi di Danzica, fosse finalmente completata. Per la primavera 1940, infatti, gli 8,3 milioni di tonnellate proposti erano già scesi a 4 e anche allora si trattava di un falso bello e buono, in quanto il Dipartimento delle miniere britannico documentò al proprio governo, il 22 aprile 1940, che neppure le esportazioni correnti di carbone inglese dirette in Italia (pari a 100.000 - 150.000 t al mese) potevano continuare per via delle richieste francesi (già soddisfatte soltanto al 70%) e del gettito, in costante calo dal 1939 fino ai primi anni del dopoguerra (32), dei giacimenti. (33).

Come scrisse, con brutale chiarezza, l’ambasciatore Raffaele Guariglia, Ministro degli Esteri del Governo Badoglio riferendosi a un altro momento decisivo del Paese: l’agosto 1943: “Il carburante (e i combustibili n.d.a.) non potevano fornircelo che o i tedeschi o gli Alleati!” (34).

Il problema dell’estate 1943 fu risolto evitando la resa incondizionata dell’Italia (ovvero la capitolazione che il Gabinetto di guerra londinese aveva sollecitato nel gennaio 1943) grazie a un armistizio che, come scrisse il Segretario di Stato statunitense Cordell Hull, fu - in realtà - un accordo tra le parti imposto dagli americani agli inglesi (35).

Quest’intesa, per mezzo della quale fu risparmiata all’Italia la *debellatio* toccata alla Germania e quella, appena attenuata dal permanere della figura dell’Imperatore e del sistema economico e sociale nipponico, subita dal Giappone, fu - a sua volta - il frutto, puntuale, del Potere Marittimo.

L’invasione della Sicilia del luglio 1943 fu, infatti, un’operazione insolita per gli angloamericani, sempre refrattari davanti alla prospettiva di grosse perdite umane in capo ai propri cittadini (ed elettori).



Spezia, 20 luglio 1941. Una delle torri da 320 mm del *Cesare* riporta, con orgoglio, la partecipazione di quella nave alle battaglie di Punta stilo e Capo Teulada, gli unici due scontri che videro contrapposte le corazzate italiane e inglesi. (Collezione Enrico Cernuschi)

Non esistevano, infatti, precedenti in merito a operazioni anfibe su quella scala. Il Madagascar e il Nordafrica non contavano, data la debolezza e la complicità, o quasi, degli invasori. Mentre gli sbarchi falliti di Dakar, Dieppe e Tobruch non autorizzavano facili entusiasmi. Sia Churchill sia Roosevelt (quest'ultimo persuaso dal Primo Ministro inglese nel dicembre 1941) puntavano a una caduta di Mussolini dopo un'ennesima sconfitta e, con lui, di Hitler. Circostanze cui sarebbe seguito un accordo con chi fosse succeduto al Diabolico Cancelliere quando ancora i russi stavano combattendo in casa propria.

D'altra parte le voci (e più che voci) di una pace separata russo-tedesca dominarono la scena internazionale fino alla fine del settembre 1943. E se una cosa del genere fosse avvenuta, a quell'evento sarebbero seguite sia la fine della guerra anglosassone in Occidente sia, quantomeno a giudicare dall'entusiasmo di Tokyo per una soluzione del genere, in Oriente mediante un compromesso generale. Viceversa, di sbarcare in Francia non se ne parlava, dovendo i britannici contribuire, nel 1943, nel caso di un'operazione del genere, con la maggioranza delle truppe, cosa - questa - che si guardavano bene dal fare.

Pertanto, volente o nolente, la Sicilia era l'unica soluzione per gli anglosassoni. La Sardegna (più la Corsica) non aveva, per contro, il peso psicologico e politico della Sicilia, per tacere della tradizionale componente interna di quest'ultima isola ostile a qualsiasi governo centrale, dall'epoca dei Vespri in poi.

Riuscita, grazie a una netta superiorità numerica e di mezzi, l'invasione tra Gela e Siracusa, i britannici ebbero tutto l'interesse a svilire la resistenza italiana incontrata lungo le spiagge. Si trattò di

un'altra manipolazione più che comprensibile, in quanto lo scopo era quello di gli americani (ossia i padroni del vapore) a proseguire la guerra nel Mediterraneo. Questa linea di condotta poteva, però, influire sull'opinione pubblica d'oltreoceano, ma non sui vertici militari del Pentagono.

Come sempre i numeri parlano da soli. Secondo le accurate ricerche di un cultore della materia, Alessandro Gazzì: "Il XIII Corpo d'armata britannico, sbarcato tra Avola e Cassibile il 10 luglio, ebbe più di 100 morti e 300 feriti. Il XXX Corpo, messo a terra a Pachino, lamentò circa 50 morti e 150 feriti. Questo conteggio non include (ovviamente) i dispersi, né gli aliantisti (1st Airlanding Brigade) dell'operazione Ladbroke. Sappiamo che la nave ospedale Talamba, affondata la notte tra il 10 e l'11 luglio al largo di Siracusa, portò con sé 400 feriti imbarcati nel pomeriggio (36).

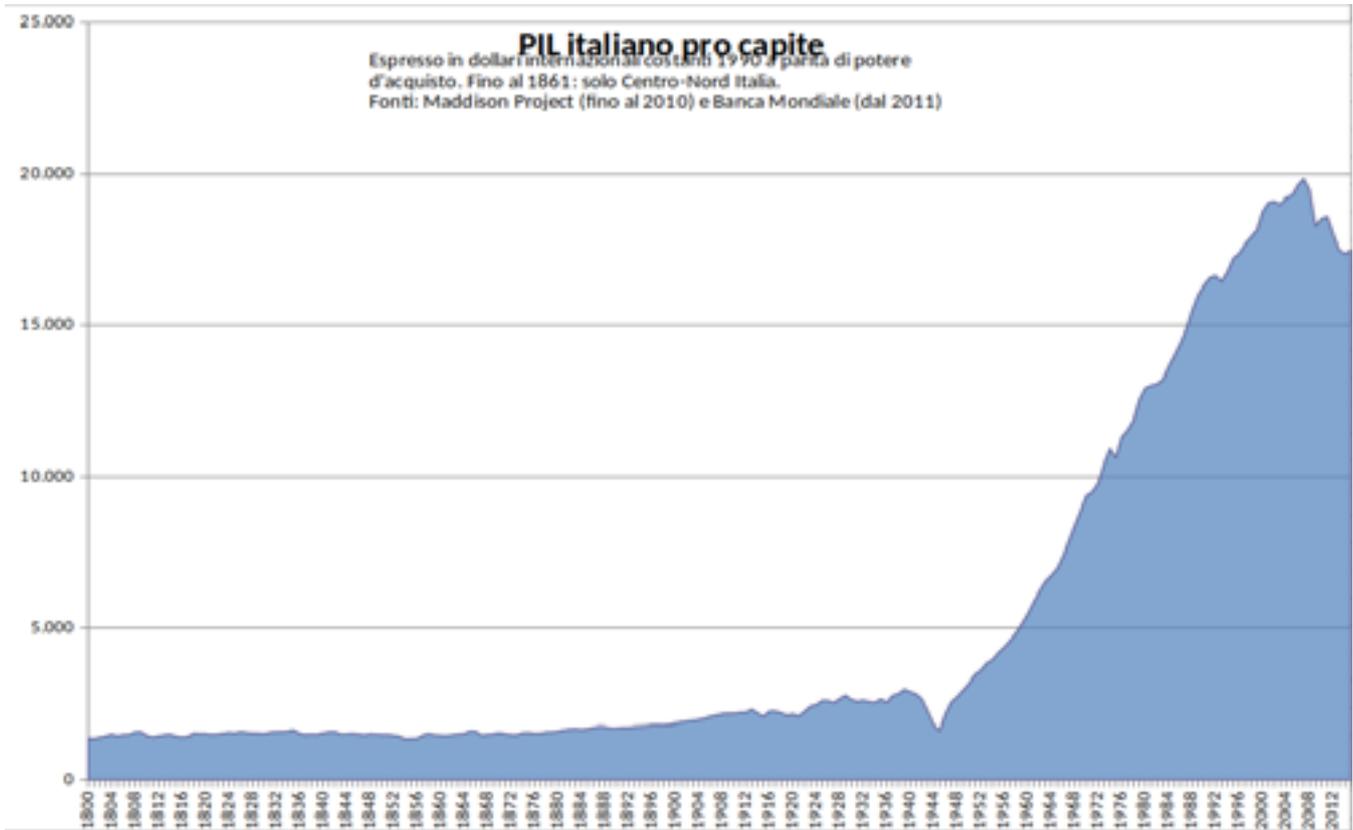
Oltre 600 perdite, pertanto, in 24 ore. Cifra da mettere a confronto con il fallito attacco a sud tentato da Montgomery a El Alamein con il XIII Corpo tra il 24 e il 28 ottobre 1942 contro la Divisione Folgore e pagato, in 4 giorni, con 600 caduti dissotterrati da Paolo Caccia Dominioni dopo la guerra. In quell'occasione gli inglesi avevano schierato contro gli italiani 3 divisioni (la 7th Armored e la 44th e 50th britanniche) e una brigata francese. In Sicilia i due Corpi d'armata del British Army comprendevano 4 divisioni e una brigata. I resoconti inglesi circa una resistenza scarsa o nulla da parte delle truppe costiere italiane durante il primo giorno (per tacere dell'11 e del 12 luglio, quando si esaurì la resistenza, lungo le spiagge, dei soldati della solitaria 206^a Divisione Costiera) sembrano, pertanto, imposti dall'alto per esigenze propagandistiche.

I circa 1.000 caduti statunitensi lamentati in quel medesimo periodo e fino alla presa di Agrigento, conquistata il 16 luglio dopo che quegli stessi italiani che, contro gli inglesi, "Avevano dato prova di avere più coraggio che buon senso" (37) l'avevano difesa virilmente per quattro giorni (38), affrontando soltanto Regie truppe, però, non potevano essere mimetizzati con altrettanta facilità. Di conseguenza i generali dell'U.S. Army, a partire dal comandante in capo anglosassone per il teatro mediterraneo, l'americano Eisenhower, non diedero corda ai desideri inglesi limitandosi a disporre, per ottobre, uno sbarco americano in Sardegna e, in seguito, in Corsica seguito da rincalzi francesi. (...) *United States Army in World War II, The War against Germany and Italy: Mediterranean and adjacent Areas*, Center of Military History, United States Army, Washington, 1988, p. 106.

Seguì il fatto nuovo del noto incontro a Lisbona, il 19 agosto 1943, con il generale Giuseppe Castellano e la sua proposta personale di collaborazione davanti a un'aggressione tedesca ai danni dell'Italia data (correttamente) per scontata.

A questo punto a Washington il capo di Stato Maggiore generale, George Marshall, vide la possibilità di eliminare la flotta da battaglia italiana dalla scacchiera, guadagnando così un anno di tempo nel Pacifico. Se la squadra italiana fosse stata distrutta in occasione dello sbarco in Sardegna non ce ne sarebbe stato bisogno, ma se non si fosse presentata, o se fosse sopravvissuta all'interno della base di Spezia, rivelatasi un non facile obiettivo per i bombardieri, circondata com'è da colline, fino all'epoca degli sbarchi in Francia del 1944, sarebbe stato necessario - infatti - rinforzare, come già era avvenuto nel 1942 e nel 1943, la Home Fleet britannica inviando a Scapa Flow moderne navi da battaglia statunitensi. In tal modo, tra trasferimenti oceanici e le stagioni dei tifoni, se ne sarebbe andato un anno, nel corso del quale i giapponesi si sarebbero, come minimo, rafforzati, per tacere della sempre pendente incognita russa. Né si tratta di un segreto, visto che lo stesso Marshall spiegò in questi termini l'importanza dell'armistizio italiano davanti al Congresso nel settembre 1945 (39).

Oltretutto, al vantaggio di una solida certezza (da ottenere grazie a un ragionevole armistizio) rispetto ai tanti "se" di una campagna 1943-1944 nel Mediterraneo, c'era anche l'atout di riconoscere e salvare, in questo modo, lo Stato italiano, evitando così che fosse fagocitato dai britannici. Non è possibile trascurare, in effetti, che l'Italia era stata la posta di un duro braccio di ferro, combattuto senza esclusione di colpi bassi, tra inglesi e americani dal settembre 1918 al luglio 1925. L'armistizio con Roma era, di conseguenza, la soluzione migliore per gli americani e per gli stessi italiani.



L'andamento del Prodotto Interno Italiano, schizzato in alto dopo la Seconda guerra mondiale. Le condizioni di quel successo furono: a) Il salto quantitativo dell'industria meccanica e chimica nazionale permesso dall'importazione, pagata finalmente in lire e non in valuta pregiata, dei minerali spagnoli. b) La difesa, rispetto agli inglesi, di quel traffico, prima e durante la guerra, a opera della Regia Marina. c) La fine, nel marzo 1943, dell'*Imperial Preference*, non potendo più Londra opporre le proprie tariffe protezionistiche rispetto alla volontà statunitense desiderosa, sin dalla Grande Guerra, di liberalizzare i mercati dei capitali e dei beni e servizi.

Il risultato storico volto a riattivare il circuito virtuoso tra l'economia italiana e quella statunitense in essere dalla fine dell'Ottocento (e interrotto dal protezionismo britannico) era dettato dalla logica comune dei buoni affari che regnava tanto a Washington quanto a Roma, tema affrontato dal senatore Vittorio Cini, uno dei massimi imprenditori italiani, col Presidente Roosevelt nel giugno 1939, come ha ricordato l'ambasciatore Sergio Romano nel proprio *Mussolini. Una biografia per immagini*, Longanesi, Milano, 2000

Tutto ciò, tuttavia, non sarebbe stato possibile senza la condizione necessaria e sufficiente dei grossi calibri della Regia Marina. Dapprima, col *Cesare* e il *Cavour*, a Punta Stilo e, quattro mesi dopo, a Capo Teulada. Quest'ultima battaglia navale tra corazzate fu, in effetti, l'ultima occasione - perduta - da parte inglese per far saltare, mediante la mitica "grande-battaglia-navale-decisiva", quel *Mediterranean Stoppage* che, alla fine, strangolò la Gran Bretagna. È pertanto comprensibile, quantomeno secondo un certo, legittimo punto di vista, che da parte britannica se ne sia parlato il meno possibile, allora e in seguito.

Il 27 novembre 1940, alla quarta salva, il *Vittorio Veneto*, dopo i classici "Lungo", "Corto" e "Centrato", era passato, a oltre 30.000 metri, al tiro in efficacia e, dopo aver danneggiato il *Renown*, gli inglesi non si fecero più vedere fino al luglio 1943. Ma per quell'epoca, come abbiamo visto, non erano più autonomi e padroni, se vincitori, di imporre una base cartaginese a proprio uso e consumo, ma, più semplicemente, ormai a rimorchio degli americani, la cui coincidenza coi nostri interessi nazionali e diffusi era cosa nota sin dalla Grande Guerra. A questo punto, dopo le legittime alterazioni britanniche della realtà del tempo di guerra, divenne necessario proseguire, in Inghilterra, su quella stessa

strada, con opere e omissioni, anche dopo il 1945, essendo la narrazione inglese della Seconda guerra mondiale diventata, fino ai giorni nostri, il mito fondatore del Regno Unito senza più l'impero. Un meccanismo di controfrustrazione che era già stato acutamente individuato da Franco Bandini (40) e nel quale alcuni intellettuali e storiografi nostrani sono caduti in pieno, tanto da spingere l'ingegner Alessandro Turrini, "filosofo" del sommergibilismo e pluridecennale collaboratore della *Rivista Marittima*, a scrivere: "Ciò che veramente stupisce è il fatto che molti storici italiani abbiano banalmente ricalcato lo schema britannico nel raccontare la nostra storia al punto che dovrebbero essere inseriti nella categoria dei traduttori e non degli storici" (41).

A questo punto, e prendendo come punti di riferimento (del tutto arbitrari) il precedentemente ricordato 1937 e il mio anno di nascita (1960), ecco che i 4 miliardi di lire degli anni Trenta spesi (in 8 anni) per le navi da battaglia italiane contribuirono in misura decisiva ai 19.219 miliardi di lire del PIL del 1960. Naturalmente i valori in questione devono essere apprezzati in lire omogenee attualizzate sulla base dei coefficienti delle tabelle ISTAT (42).

Una crescita conseguita grazie a un decisivo salto qualitativo e quantitativo dell'economia italiana verificatosi tra il 1937 e il 1944. (43)

Non si trattò, però, di un grazioso dono piovuto dal cielo, ma di un risultato conseguito, in primo luogo, dalla Marina italiana tra il 1940 e il 1943 assicurando la sopravvivenza del Sistema-Paese Italia nei confronti del ben più potente avversario inglese, il quale disponeva - come abbiamo visto - di un PIL **10** volte maggiore.

Ma in realtà queste sono soltanto cifre ed esercizi numerici. Il vero costo fu quello del sangue, e i frutti di quei sacrifici furono raccolti in pieno dalla mia e dalle generazioni successive. Un fatto per il quale possiamo essere soltanto debitori.

NOTE

(1) Daniele Varé, *Il diplomatico sorridente*, Longanesi, Milano, 1953, pp. 569-572.

(2) Andrew Roberts, *Eminent Churchillians ...*, p. 62.

(3) AWD, 29 novembre 1940.

(4) *Somerville Papers*, p.215.

(5) Corrispondenza con l'autore dell'11 ottobre 2006.

(6) *Somerville Papers*, p. 223.

(7) Peter C. Smith, *The Battle-Cruiser HMS Renown 1916-1948*, Pen and Sword Maritime, Londra, p. 167.

(8) *Somerville Papers*, p. 218

(9) *Somerville Papers*, p. 220.

(10) *Somerville Papers*, p.222.

(11) *Somerville Papers*, p. 241.

(12) *Somerville Papers*, p. 219.

(13) Archivio USMM, Fondo Marina Germanica in Italia, Busta 1, Fascicolo 1.

(14) Per contro, dopo l'occasione perduta, nel 1932, in seguito all'opposizione della Regia Aeronautica, la quale bloccò la richiesta della Regia Marina di costruire due piccole portaerei da 10.000 t del tipo progettato dal generale (GN) Giuseppe Vian, non ci sarebbe stata alcun'altra possibilità, politica e materiale, per allineare, da parte della Marina italiana, un'unità di squadra di quel tipo per il 1940.

(15) Analogamente a quanto ricordato nella nota precedente, non ci fu mai una concreta possibilità per ragioni puramente materiali (mancanza di acciaio ad elevata resistenza per gli scafi di produzione nazionale) e finanziarie (valuta estera per acquistare quel materiale all'estero) per arrivare alla costruzione dei cacciatorpediniere da 2.100 t progettati nel 1934, per tacere del numero, già a mala pena sufficiente, dei moderni cacciatorpediniere di squadra italiani in servizio nel 1940.

(16) James Holland, *Fortress Malta: An Island Under Siege 1940-1943*, Weidenfeld and Nicolson, Londra, 2013, p. 50.

(17) David French, *Deterrence, Coercion, and Appeasement: British Grand Strategy, 1919-1940*, Oxford University Press, 2022, volume nel cui capitolo 10 è possibile leggere che lo scopo era quello di evitare uno scivolamento, giudicato altrimenti inevitabile, di Australia e Nuova Zelanda nella sfera statunitense del dollaro, data la minaccia nipponica e la debolezza del dispositivo prebellico inglese nell'Estremo Oriente. Quei paesi dell'Oceania, infatti, erano per il popolo britannico le fonti indispensabili (in quanto venivano pagati mediante sterline di carta) di grano, carne e latticini. Tutti beni che dovevano affluire nel Regno Unito passando, per motivi economici, attraverso la rotta più breve possibile, ossia quella mediterranea. "The only way out of this dilemma seemed to be to launch a short, sharp war against Italy", tanto più che già dal marzo 1938 lo Stato Maggiore Imperiale era arrivato alla conclusione che: "Italy was no more than a pack of cards which would collapse at the first blow". Oltretutto, "Even if Italy remain neutral,

we still had to leave our forces in the Mediterranean to watch. It would be preferable to devise means to smash Italy and thus release those forces for action elsewhere". Anche in questo caso si è preferito riportare il testo originale allo scopo di evitare possibile equivoci in sede di traduzione.

(18) Arthur Bryant, *Tempo di guerra 1939-1943*, Longanesi, Milano, 1960, p. 902.

(19) https://www.unithistories.com/officers/RN_officersS3.html#Stanning_JG

(20) Enrico Cernuschi, "Civiltà militare", *Rivista Marittima*, settembre 2015. Enrico Cernuschi, "Buona guardia!" *Rivista Marittima*, novembre 2020.

(21) La Gran Bretagna attivò sin dall'aprile 1940 un *Free Italian Movement* annunciando sul *Times*, il 10 febbraio 1941, la costituzione di una sorta di governo in esilio alla cui guida fu posto un antifascista, Carlo Petrone, riparato in Inghilterra. Si trattava, tuttavia, di una seconda scelta dopo la perdita di Don Sturzo, trasferito nell'autunno 1940 da Londra, dove risiedeva dal 1924, negli Stati Uniti su iniziativa del Vaticano. Il Movimento cercò, senza successo (e, forse, con scarso entusiasmo), di reclutare, fino al luglio 1943, tra i prigionieri, dei volontari per una Legione italiana da affiancare ai britannici. Qualcosa sullo stile della Francia libera degaullista e della Brigata di "pionieri" tedeschi messa in piedi nel 1940. I progetti inglesi in merito a un governo in esilio italiano furono però seccamente cancellati dagli americani. Neville Wylie (a cura di), *The Politics and Strategy of Clandestine War: Special Operations Executive, 1940-1946*, Routledge, Londra, 2012, pp. 155, 159 e 179.

(22) "Il nostro scopo non è una pace separata con l'Italia; noi dovremmo provocare disordini tali da rendere necessaria un'occupazione tedesca ... dovremmo fare pesanti bombardamenti indiscriminati (heavy indiscriminate raids) sulle città italiane così da causare il collasso interno e obbligare i tedeschi ad assumersi la difesa dell'Italia e gli obblighi dei italiani nei Balcani", TNA, FO 371, R 7549/3700/22, Memorandum Position of Italy, 18 novembre 1942. Citato da Antonio Varsori, "Italy, Britain and the Problem of a Separate peace During the Second World War: 1940-1943", *The Journal of Italian History*, I, 1978, n.3, p.475.

(23) Ned Willmott, "Reinforcing the Eastern Fleet: 1944", *Warship*, N. 39, July 1986, p. 196.

(24) Richard Hough, *Former Naval Person. Churchill and the War at Sea*, Weidenfeld and Nicolson, Londra, 1985, pp. 202-203.

(25) Andrew Roberts, *Eminent ...*, p. 202.

(26) TNA, War Cabinet, July 21, 1941, Conf. Annexe, minute 19.

(27) Stuart Ball, "Churchill and the Conservative Party", *Transactions of the Royal Historical Society*, Vol. 11 (2001), pp. 307-330.

(28) Sandro Attanasio, *Gli anni della rabbia, Sicilia 1943-1947*, Mursia, Milano, 1984,

(29) David Cannadine, *Declino e caduta ...*, pp. 704-712.

(30) *Jane's 1937*, p. 2 e p. 257. Per il cambio lira/sterlina di quell'anno, Istituto Centrale di Statistica, *Annali di statistica*, serie VIII, Volume I, Roma, 1947, p. 19.

(31) TNA, FO 371/23823, R 10634/700/22 German exports of coal to Italy, Morton to Sargent, 21 November 1939.

(32) Correlli Barnett, *The Audit of War*, Macmillan, Londra, 1977, pp. 64-65.

(33) TNA, CAB 67 6, Coal to Italy, pp.63-65. Sono grato a Michele Maria Gaetani per questo importante documento.

(34) Raffaele Guariglia, *Ricordi 1922-1946*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1950, p. 654.

(35) Cordell Hull, *The Memoirs of Cordell Hull*, Hodder & Stoughton, Londra, 1948, p. 1571. "In line with this thought, the surrender of Italy the following month, although ostensibly on an unconditional basis, was actually, as I have previously mentioned, a negotiated surrender, and the terms of the armistice were agreed to in discussions in Lisbon, Portugal, between representatives of the Anglo-American Combined Chiefs of Staff and Marshal Badoglio".

(36) Tyne Area Shipping Club <https://search.app/CRTcfrJq8HAN4d59A> e <https://search.app/TRLaZ8MimH6sLaaQ8>

(37) "More brave than wise", Samuel Eliot Morison, *Sicily-Salerno-Anzio*, Little Brown and Company, Boston, 1954, p. 163.

(38) "The Italians fought manfully for Agrigento", Samuel Eliot Morison, *Sicily-Salerno-Anzio...* p. 176.

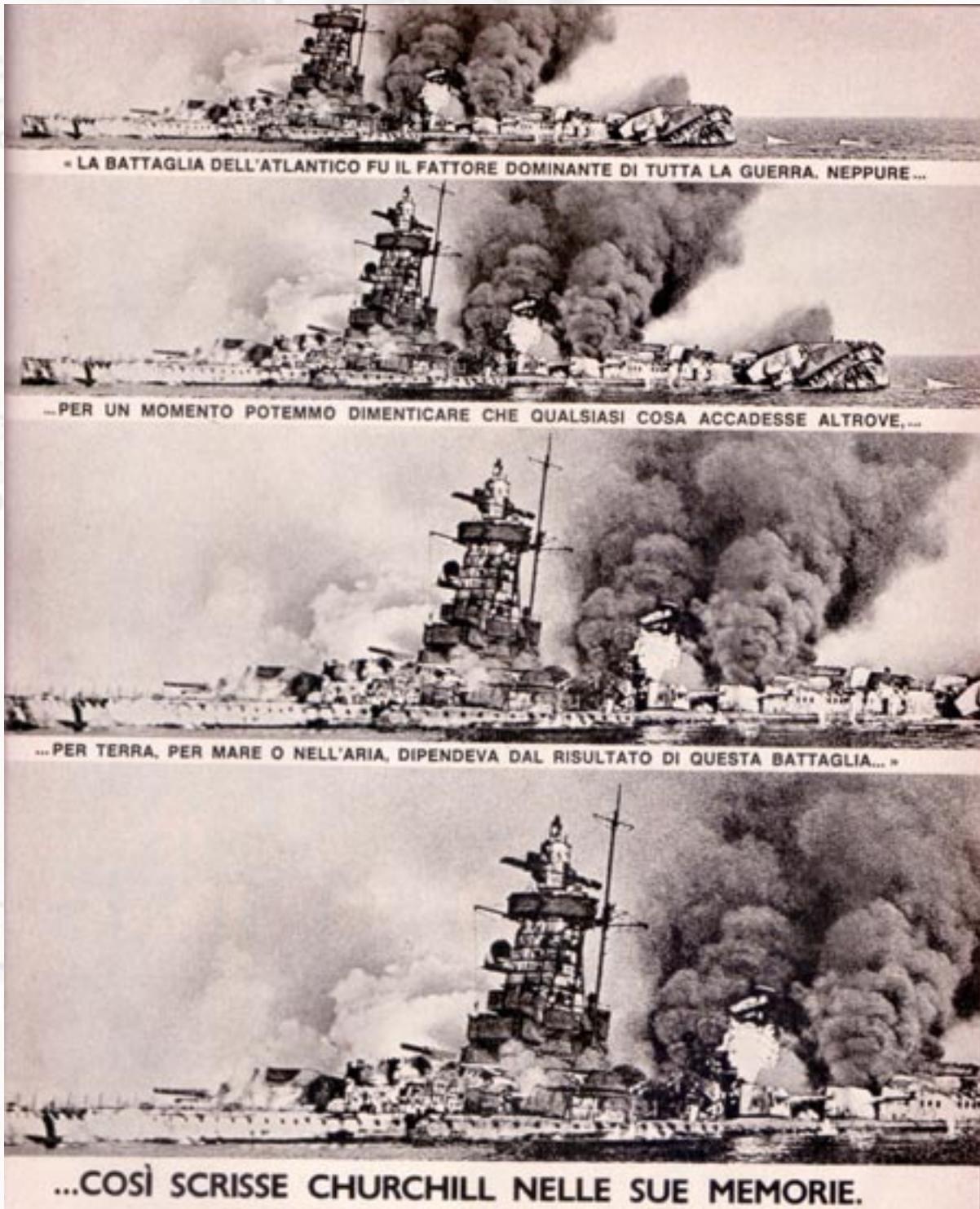
(39) *General Marshall's Report: The Winning of the War in Europe and the Pacific. Biennial Report of the Chief of the Staff of the United States Army, (July, 1, 1943/June, 30, 1944) to the Secretary of the War*, Washington DC, 1945, pp. 8-11. Citato in Marco Grandi, *Avalanche. Storia di un'occasione perduta*, Briganti, Salerno, 1997

(40) Franco Bandini, *Vita e morte segreta di Mussolini*, Mondadori, Milano, 1977, p. 19.

(41) Alessandro Turrini, "Stato di efficienza delle componenti subacquee allo scoppio della Seconda guerra mondiale", *Rivista Marittima*, giugno 2015.

(42) Istituto di Statistica, *Il valore della moneta in Italia dal 1861 al 2008*, ISTAT n.9, Roma, 2009 chrome-extension://efaidnbmnmbpajpcglclefin-dmkaj/https://www.istat.it/it/files/2011/03/valore_moneta_1861_2008.pdf

(43) Rosario Romeo, *Breve storia della grande industria in Italia, 1861-1961*, Cappelli, Bologna, 1982, p. 392. Rolf Petri, *Storia economica d'Italia. Dalla Grande Guerra al miracolo economico (1918-1963)*, Il Mulino, Bologna, 2002, p. 337.



Una pagina pubblicitaria del mensile *Storia Illustrata* apparsa nel 1972 e dedicata agli abbonamenti. Fu redatta da Franco Bandini, il quale aveva estrapolato dai 6 volumi (per oltre 4.000 pagine) de *La Seconda guerra mondiale* di Churchill, quelle poche parole, poste alla radice del Potere Marittimo, di quell'opera. Bandini dibatté ampiamente sulla *Rivista Marittima*, tra il luglio e l'ottobre 1965, questi temi con l'ammiraglio Bernotti, fondatore dell'Istituto di Guerra Marittima, oggi Istituto di Studi Militari Marittimi.



Conclusione

La prima parte di questo Supplemento è stata dedicata a un esame critico delle artiglierie navali italiane.

La seconda alla ricostruzione, *sine ira et studio*, della Battaglia di Capo Teulada.

È evidente che è impossibile fondare una qualsiasi ricostruzione in merito all'efficacia del tiro navale italiano durante l'ultimo conflitto mondiale su fonti secondarie, di parte e, per di più, contraddittorie tra loro. Soltanto un confronto puntuale delle relazioni originarie (e non di quelle successive) può permettere di dar corso a un'analisi serena degli avvenimenti, nonostante le evidenti modifiche e autocensure eseguite nel giro di pochi giorni o dei mesi e degli anni successivi. Fortunatamente, nell'era della triplice copia, è materialmente impossibile distruggere, o alterare, davvero tutto. Qualcosa sopravvive sempre, ed è su quel qualcosa che lo storico ha il dovere di concentrarsi in quanto - come nei romanzi gialli - non sono ammesse eccezioni o dimenticanze. Non esistono angoli da tagliare, ma solo circostanze da approfondire quando non coincidono nell'ambito degli indispensabili confronti incrociati, per tacere delle stesse grandezze fisiche, della cronologia e, non ultimo, delle rare testimonianze fotografiche disponibili.

Su tutto, però, deve dominare quello spirito critico che è (o, quantomeno, dovrebbe essere) il primo ferro del mestiere della storiografia. In caso contrario si confonde questa scienza con l'arte calligrafica degli amanuensi benedettini medievali di buona memoria o, peggio, con la teologia.

Certo, si tratta di un compito impegnativo, ma di sicura soddisfazione. Tanto più se si ha a che fare con uno scrittore di gran classe come fu, indubbiamente, *Mister* (e successivamente *Sir*) Churchill e con un romanziere di categoria superiore come Cecil Scott Forester, chiamato a esercitare al meglio la propria arte a beneficio del proprio Paese.

Già nel settembre 1939, quando era ancora Primo Lord dell'Ammiraglio, quel futuro Primo Ministro aveva ordinato all'ammiraglio John Godfrey, Direttore del Naval Intelligence, di far sì che: "Le notizie buone devono essere fatte sembrare migliori, quelle cattive vanno, viceversa, smorzate (*toned down*), ritardate o, talvolta, sopresse (*suppressed*)" (1).

Il 6 dicembre 1939, parlando al Parlamento, Churchill aggiunse, dopo aver ricordato che: "... convoy involves a certain definite loss of carrying power, since the ships have to wait during the assembly of the convoy, and the convoy must travel at the speed of the slowest ship", descrivendo così il nocciolo della guerra al traffico: "As far as damage is concerned, we must judge of that having regard to the military situation. In many cases the damage is easily and swiftly repaired, and there is no reason why the enemy should know the state of any of our ships at any moment ... Why should we advertise the success of that enterprise and inform the enemy that one of our cruisers was temporarily out of action?"

Of course, as the story was conveyed through various channels to other countries -and there are many channels -there had to be a statement, but I do not propose to publish information about damage unless it becomes widely known, or unless I have reason to believe that it is known to the enemy” (2). Parole che non richiedono, nella loro chiarezza, una particolare traduzione. Quelle istruzioni circa la rigorosa necessità di mantenere il segreto in merito ai danni subiti furono puntualmente applicate. Forse, tuttavia, Churchill non pensò che sarebbero state messe in atto anche a suo uso e consumo (e in misura così estesa e insospettabile) dal maggio 1940 in poi.

Date queste premesse, mantenute e ulteriormente modificate e rafforzate - come abbiamo visto - durante e dopo la fine della guerra per una quantità di motivi (anche di natura meramente editoriale e commerciale) è chiaro che c'è ancora molto da scoprire. Ma, in fin dei conti, proprio questo è il bello delle cronache: un'inesausta ricerca della verità, la quale è sempre e soltanto una e una soltanto. Senza spazio, pertanto, per il cosiddetto relativismo, ma solo per i fatti, brutti o belli che possano apparire ai rispettivi interessati nel quadro, eternamente dialettico, della Storia con la S maiuscola.



L'idrovolante Walrus dell'incrociatore *Sheffield*. Secondo le versioni correnti non fu catapultato in occasione dell'Action off Cape Spartivento. In realtà, dopo l'abbattimento del Ro.43 del *Vittorio Veneto* e partecipò, assieme a un altro idrovolante dello stesso tipo lanciato dal *Manchester* alle 13.01 col compito di dirigere il tiro del *Renown*, alla scorta antisom di quella nave da battaglia, così come osservato dai velivoli italiani. In precedenza il Walrus del *Renown* era stato impegnato, prima dello scontro, da un caccia FIAT CR 42 italiano e costretto ad appontare sull'*Ark Royal*. Il *Walrus* del *Newcastle*, infine, decollò per le 13.15 dopo essere stato armato, lui solo, con due bombe antisom. L'equipaggio, avendo avvistato il *Lanciere* immobile mentre si dirigeva verso la nave ammiraglia della Forza H, attaccò per due volte quel cacciatorpediniere italiano, il quale non riportò danni e reagì con le mitragliere da 20 mm. Successivamente l'idro del Walrus ammarò e andò perduto mentre i tre aviatori furono recuperati da una nave britannica. (Da Wikipedia)

NOTE

(1) David Reynolds, *In Command of History. Churchill Fighting and Writing the Second World War*, Penguin, Londra, 2005, p. 114.

(2) <https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1939/dec/06/the-war-at-sea>

Bibliografia

In questa sede si riportano, in aggiunta a quanto indicato in nota, i seguenti documenti e testi.

- Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, Fondo Relazioni operazioni belliche, 38° Gruppo B.T. Sardegna, 27 novembre 1940
- Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Fondo Supermarina, Scontri navali e operazioni di guerra, Cartelle 12, 15, 16 e 16 bis.
- Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Fondo Documenti senza classifica, Busta 34, Fascicolo 149 Monografia dell'U.s., n. 309 per la compilazione del vol. 1 della Storia della 2a guerra mondiale, "L'opera di preparazione della Marina italiana nel campo delle artiglierie, esplosivi" redatta dal magg. gen. A.n., S. Pellegrini.
- TNA, ADM 199/414, Mediterranean Command War Diaries, June 1940-May 1941
- TNA, ADM 199/445, Naval Operations, in Mediterranean, 1940-1942
- TNA O.B. 3001 (42), *Progress in Naval Gunnery 1942*
- TNA, C.B. 3001 (43), *Progress in Naval Gunnery 1943*
- Graham Stewart, *Burying Caesar Churchill, Chamberlain and the Battle for the Tory Party*, Weidenfeld and Nicholson, Londra, 1999
- Anne Chisholm e Michael Davie, *Beaverbrook A Life* Hutchinson, Londra, 1992
- Erminio Bagnasco, *Le armi delle navi italiane nella seconda guerra mondiale*, ed. Albertelli, Parma, 1978
- Michael Simpson (a cura di), *The Somerville Papers: Selections from the Private and Official Correspondence of Admiral of the Fleet Sir James Somerville, GCB, GBE, DSO*, Routledge, Londra, 1996
- Glicerio Azzoni, "Distanza efficace di tiro nei combattimenti diurni", *Rivista Marittima*, maggio 1949
- Mario Masella, "Grani pirici di ritardo per spolette di fondello per palle e granate perforanti", *Rivista Marittima*, agosto/settembre 1949
- Antona Roberto Traversi, "Cannoni e proietti moderni", *Rivista Marittima*, luglio/agosto 1960
- Vittorio Re, "Dal cannone ad avancarica al missile intercontinentale", *Rivista Marittima*, marzo 1961
- Vittorio Re, "Le armi dei cacciatorpediniere", *Rivista Marittima*, luglio/agosto 1963
- Vittorio Re, "Le armi degli incrociatori", *Rivista Marittima*, luglio/agosto 1964
- Bruno Brivonesi, "Cannoni e proietti moderni", *Rivista Marittima*, giugno 1968
- Luigi Ronca, "Il Corpo degli ufficiali delle Armi Navali nel cinquantenario della sua istituzione", *Rivista Marittima*, dicembre 1976
- Enrico Cernuschi, "Sparammo meglio di quasi tutti", *Rivista Marittima*, marzo 1992 (si veda pure *Rivista Marittima*, agosto/settembre 1992, ottobre 1992, maggio 1994 e aprile 2002)
- Marco Santarini, "Evoluzione per la direzione del tiro navale fino agli anni venti. Genesi delle centrali di tiro tipo Regia Marina", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, settembre 1992
- Enrico Cernuschi, "Colpito e occultato", *Storica*, luglio 1994
- Marco Santarini, "La misura della distanza in mare prima dell'avvento del radar", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, giugno 1995
- Giuliano Colliva, "Il tiro navale italiano", *Storia Militare*, aprile 2010
- Enrico Cernuschi, "Vent'anni dopo", *Rivista Marittima*, ottobre 2012
- Giosué Allegrini, "I migliori tiri navali del secondo conflitto mondiale" *Rivista Marittima*, febbraio 2016
- Enrico Cernuschi, "Numeri, navi e cannoni", *Rivista Marittima*, febbraio 2016
- Giuseppe Fioravanzo, "L'Aviazione per la Marina (1940-1943)", *Rivista Marittima*, novembre 1963
- Tullio Marcon Tullio, "L'idroaviazione italiana nella Seconda guerra mondiale", *RID Rivista Italiana Difesa*, febbraio 1985

- Stephen Roskill, *Churchill and the Admirals*, Collins, Londra, 1977
 Donald Macintyre, *Fighting Admiral*, Evans Brothers Limited, Londra, 1961
 Raymond Dannreuther, *Somerville's Force H*, Aurum, Londra, 2006
 Robin Brodhurst, *Churchill's Anchor, the Biography of Admiral of the Fleet Sir Dudley Pound*, Leo Cooper, Barnsley 2000
 Sidney Aster "Appeasement: Before and After Revisionism", *Diplomacy and Statecraft*, 2008, 19:3, pp. 443-480
 Graham Thomas Clews, *Churchill and the Phoney War. A Study in Folly and Frustration*, School of Humanities and Social Sciences, UNSW Canberra 2016
 Alan Foster, "The Beaverbrook Press and Appeasement; The Second Phase", *European History Quarterly*, Vol. 21, Londra, 1991, pp. 5-38.
 Richard S. Grayson, "Leo Amery's Imperialist Alternative to Appeasement in the 1930s", *Twentieth Century British History*, Vol. 17, No. 4, 2006, pp. 489-515
 Gerald Studdert-Kennedy, "The Christian imperialism of the die-hard defenders of the Raj, 1926-35", *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, 18:3, pp. 342-362.
 Cecil Scott Forester, *The Hornblower Companion*, Chatham Publisher, Londra, 1998.

Ringraziamenti

Sono grato, ancora una volta, alla legione di amici e cultori della storia navale, italiani e stranieri, che mi hanno aiutato in occasione della redazione di questo libro.

Elencarli non solo è un atto doveroso, ma un piacere e una conferma del nuovo corso che da ormai una generazione caratterizza l'evoluzione, sempre più internazionale e serena, di questo settore specialissimo e di nicchia degli studi marittimi.

Grazie, quindi, con menzione ben più che speciale, a Michele Maria Gaetani, ad Alessandro Gazzi e al Secondo Capo Gianlorenzo Pesola, al comandante Daniele Sapienza, Direttore della *Rivista Marittima* e al Signor Giorgio Carosella. Sono altresì grato per l'aiuto indispensabile assicurato dal Professor Guido Abate. E ancora: Ludovico Slongo Andrea Tironola, Vincent P. O'Hara, gli ammiragli Davide Berna, Sirio Pianigiani, Marco Santarini, Ferdinando Sanfelice di Monteforte, Vezio Vascotto, Ezio Ferrante, Paolo Pagnottella. Un grazie particolare va all'Ammiraglio Paolo Bembo, e non solo per la copertina rivelatrice di questo Supplemento. Prezioso si è altresì confermato l'ambasciatore Paolo Casardi. Il generale Basilio Di Martino, gli storici John Jordan, Richard Worth, Stephen McLoughlin, Dieter Thomaier, Jean Moulin, David Zambon, Peter Kreuzer, Ludovico Slongo, Axel Niestlé, Alessandro Turrini, Mario Piovano, John Roberts, Trent Hone, Robert Dumas, David Gregory, Mario Veronesi, William D. O'Neill, Carlos Rivera, Robert Stern, Filippo Cappellano, Laszlo Laci, Lars Ahlberg, Ciro Paoletti, Enrico Leproni, Francesco Zampieri, Stephen Dent, Roberto Gentilli, Zvonimir Freivogel, Peter Schenk, Enrico Cernigoi e Flavio Serafini vanno anch'essi doverosamente ricordati.

Un ricordo va alla memoria dell'ammiraglio e amico prezioso Giovanni Vignati, di Nathan F. Okun, già responsabile della parte balistica del missile Standard MR, e al tenente commissario Ferruccio Ferrucci, un PN del 1940 che salvò fortunatamente, nel corso della dura prigionia trascorsa in mano tedesca dopo aver combattuto a Lero, una testimonianza casuale, ma fondamentale.

Nulla, però, avrei mai fatto senza mia moglie Piera.

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

PROPRIETARIO



**MINISTERO
DELLA DIFESA**

EDITORE DIFESA SERVIZI SPA

3° REPARTO PIANI, OPERAZIONI E STRATEGIA MARITTIMA

DIREZIONE E REDAZIONE

Via Taormina, 4 - 00135 Roma
Tel. +39 06 36807248-54 - Fax +39 06 36807249
rivistamarittima@marina.difesa.it
www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/marivista/Pagine/Rivista_Home.aspx

DIREZIONE EDITORIALE

Contrammiraglio Massimiliano Lauretti
Presidente del Centro Studi Internazionali Andrea Margelletti

DIRETTORE RESPONSABILE

Capitano di vascello Daniele Sapienza

CAPO REDATTORE

Capitano di fregata Gino Lanzara

REDAZIONE

Guardiamarina Giorgio Carosella
Sottocapo Scelto Luigi Di Russo
Tel. + 39 06 36807254

SEGRETERIA

Primo luogotenente Riccardo Gonizzi
Assistente amministrativo Gaetano Lanzo

UFFICIO ABBONAMENTI E SERVIZIO CLIENTI

Primo luogotenente Carmelo Sciortino
Tel. + 39 06 36807251/12 - rivista.abbonamenti@marina.difesa.it

SEGRETERIA AMMINISTRATIVA

Tel. + 39 06 36807257

REGISTRAZIONE TRIBUNALE CIVILE DI ROMA

N. 267 - 31 luglio 1948
Codice fiscale 80234970582 - Partita IVA 02135411003
ISSN 0035-6964

FOTOLITO E STAMPA

D'AURIA Printing Spa Italia

COMITATO SCIENTIFICO DELLA RIVISTA MARITTIMA

Prof. Antonello **BIAGINI**, Ambasciatore Paolo **CASARDI**
Prof. Danilo **CECCARELLI MOROLLI**, Prof. Piero **CIMBOLLI SPAGNESI**
Prof. Massimo **DE LEONARDIS**, Prof. Marco **GEMIGNANI**,
A.S. (ris) Ferdinando **SANFELICE DI MONTEFORTE**

COMITATO EDITORIALE DELLA RIVISTA MARITTIMA

C.A. (aus) Gianluca **BUCCILLI**, Prof. Avv. Simone **BUDELLI**,
A.S. (ris) Roberto **CAMERINI**, C.A. (ris) Francesco **CHIAPPETTA**,
C.A. (ris) Michele **COSENTINO**, C.V. (ris) Sergio **MURA**,
Prof.ssa Fiammetta **SALMONI**, Prof.ssa Margherita **SCOGNAMIGLIO**,
Prof. Tommaso **VALENTINI**, Prof. Avv. Alessandro **ZAMPONE**

Gli articoli sono soggetti a peer review double blind



Supplemento alla Rivista Marittima
Novembre-Dicembre 2024