

Enrico Cernuschi

A colpi di cannone

Tomo II

“Il Mediterraneo centro del mondo,
luglio 1941-maggio 1945”



Supplemento Novembre 2022
RIVISTA MARITTIMA

A colpi di cannone

Tomo II

“Il Mediterraneo centro del mondo,
luglio 1941 - maggio 1945”



UFFICIO PUBBLICA INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

Contrammiraglio ANTONELLO DE RENZIS SONNINO, Capo dell'Ufficio

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

Copyright © 2022

Questo Supplemento è dedicato al Secondo Capo Scelto QS Gianlorenzo Pesola, eccezionale e sensibile collaboratore dell'autore e della *Rivista Marittima*.

"I sottufficiali sono la spina dorsale del mio Esercito", Federico il Grande, Leuthen, 5 dicembre 1757"

INDICE

Introduzione	5
CAPITOLO VII - Guerra di logoramento	13
CAPITOLO VIII - L'assedio di Malta	33
CAPITOLO IX - El Alamein	49
CAPITOLO X - L'armistizio di Algeri	63
CAPITOLO XI - L'armistizio di Cassibile	87
CAPITOLO XII - La resa di Caserta	121
Riquadro Gibilterra	156
Riquadro Somalia	158
Conclusione	161
Indice cronologico delle azioni navali	171
Bibliografia	174

INTRODUZIONE



L'incrociatore pesante *GORIZIA*, intensamente impegnato da Punta Stilo fino a quando fu gravemente danneggiato da bombardieri statunitensi alla Maddalena il 10 aprile 1943" (U.S.M.M.).

Questa seconda parte del Supplemento presentato lo scorso mese non richiede, come tale, particolari spiegazioni.

La prima parte era dedicata al conflitto europeo combattuto, nel Mediterraneo e in Medio Oriente, tra le quattro maggiori potenze europee occidentali: Regno Unito, Germania, Francia e Italia.

Nonostante le apparenti similitudini con le altre, periodiche guerre combattute sul vecchio continente (e fuori) dai tempi tardo seicenteschi di Luigi XIV in poi, il conflitto iniziato nel settembre 1939 era caratterizzato, come è stato documentato nella prima parte di questo studio, da un'importante e decisiva differenza. Il tempo, ovvero l'economia di guerra, non lavorava più, per la prima volta dalla seconda metà del XVII secolo, a favore della Gran Bretagna. Si trattava di un radicale cambiamento di paradigma dettato dalla legge, inequivocabile, del Potere Marittimo. In base a quanto documentato dal celebre storico britannico Mark Harrison nei volumi da lui curati, (1) il Prodotto Interno Lordo (PIL) dell'Impero britannico era passato, in dollari USA internazionali 1990, dai 561,2 miliardi del 1913 ai 683,1 del 1938. Un incremento del 21% che impallidiva rispetto al più 55,93% italiano (cresciuto, nello stesso periodo, da 92,6 a 144,4 miliardi). (2) All'aumento britannico (limitato al 25%, per una cifra assoluta di 284 miliardi, una volta che vengano prese in considerazione solo le isole metropolitane mentre le colonie immiserivano, per contro, con appena un più 10 % "spalmato" su vent'anni) (3) non aveva fatto però da contraltare una crescita della Marina Mercantile. 21 milioni di tonnellate nel 1914 e 21 milioni nel 1939. Oltretutto con una capacità costruttiva (confermata durante il Secondo conflitto mondiale) di appena 1 milione di tonnellate di stazza lorda all'anno, purché - beninteso - fossero solo carrette (*Trump*). (4) In altre parole, l'Impero britannico era, per la prima volta dai tempi di Elisabetta I, vulnerabile nei confronti della guerra al tonnellaggio. La vittoria inglese durante la Grande Guerra era stata conseguita di stretta misura a un prezzo, in termini di sangue e sociali, rovinoso. Questa stessa, semplice realtà, di per sé macroscopica, ma apprezzabile solo da chi sapesse leggere i meccanismi, in filigrana, del Potere Marittimo, era stata correttamente apprezzata, a partire dal 1924, dai maggiori pensatori navali italiani: l'allora giovane capitano di fregata Giuseppe Fioravanzo, il capo di gabinetto del Grande Ammiraglio Thaon di Revel, capitano di vascello Domenico Cavagnari e un brillante Professore di economia già ufficiale di porto, Epicarmo Corbino, futuro Ministro del Tesoro della Ricostruzione post 1945 (4).

Costretta a vincere, e a vincere in fretta, l'Inghilterra cercò, dapprima, di risolvere la partita mediante una "grande battaglia navale decisiva" da manuale tentata contro la Regia Marina. Lo scontro ebbe puntualmente luogo a Punta Stilo, il 9 luglio 1940, e fu, secondo il rapporto del Comandante superiore in mare, l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, "*very disappointing*".

Dopo quest'insuccesso tattico e strategico, il Gabinetto di guerra londinese cercò di supplire, con indubbia grinta e tenacia, alla propria ormai evidente mancanza di forza assoluta mediante l'uso sottile della "strategia indiretta". Una soluzione predicata sin dagli anni Venti dal celebre critico e storico militare Sir Basil Liddell Hart. Costui, tra i principali e più letti corsivisti dell'autorevole *Times*, la proponeva, infatti, come antidoto brevettato rispetto agli spaventosi massacri, senza precedenti nella storia dell'umanità, della Grande Guerra. Si trattava di praticare, secondo le regole dello judo, una serie di punture di spillo (in pratica una guerriglia navale) volte a causare il crollo psicologico (e quindi politico) dell'avversario. Quanto all'inevitabile *sale besogne* della fanteria, il relativo prezzo l'avrebbero pagato agli alleati continentali di turno mentre l'Inghilterra avrebbe potuto permettersi di restare sul proprio territorio metropolitano, come sempre a prova d'invasione grazie alla Manica, difesa dalla Royal Navy e dalla nuova arrivata Royal Air Force.

Si trattò in effetti, tra il giugno 1940 e lo stesso mese dell'anno successivo, di un duello tragico e affascinante oggetto, ancora oggi, di studio da parte degli storici e degli analisti militari e politici. Tuttavia, neppure il tenace, spregiudicato e spesso brillante uso di questa strategia ottenne, i risultati necessari. Fu così che una quantità di azioni cosiddette minori, da una parte e dall'altra, si succedettero, giorno e notte e per mesi, nel Mediterraneo e nel Mar Rosso e questo Supplemento fornisce, nel fondamentale rispetto della cronologia, un quadro completo di come quella guerra di superficie sul mare fu vista e valutata, quotidianamente e ora per ora, nei saloni di Whitehall e di Supermarina. L'atteso crollo italiano, tuttavia, non avvenne. La notte di Taranto, Capo Teulada (la prova del 9 di Punta Stilo), Suda, Gauda, Matapan e, infine, Creta. Quest'ultima fu una sorta di ripetizione dello schema della Regia Marina durante la Grande Guerra in quanto, nel corso di quella campagna, la Squadra italiana fissò, proprio perché in potenza – ovvero *in being* – quella avversaria esponendola, con successo, alle azioni, di giorno e di notte, dei propri mezzi insidiosi e agli attacchi aerei tedeschi e italiani. La conquista di Creta fu così pagata dalla Royal Navy con un grave bilancio umano (oltre 2.000 tra morti e prigionieri) analogo a quello sofferto dalla I Divisione dell'ammiraglio Cattaneo la notte del 28 marzo 1941, e con risultati materiali di ben altro peso strategico: 3 navi da battaglia, una portaerei, 6 incrociatori e 9 cacciatorpediniere danneggiati e messi fuori combattimento per mesi o, addirittura, per anni, oltre a 3 incrociatori e a 6 cacciatorpediniere affondati.

Di fatto la guerra puramente "inglese" era finita per il giugno 1941, epoca scelta, non a caso, per chiudere la prima parte di questo Supplemento. Fino a quel momento, anche se non era mancato l'uso, da parte britannica, di materiali di costruzione statunitense come, per esempio, i veloci ricognitori bimotori Maryland, arrivati a Malta nel settembre 1940 e rivelatisi indispensabili per il successivo attacco aerosilurante notturno contro Taranto di due mesi dopo, si trattava pur sempre di aerei pagati con risorse inglesi. Per la fine della primavera 1941, per contro, le casse e il credito del Regno Unito, del Commonwealth e dell'Impero si erano esaurite, come d'altronde già era avvenuto al termine dell'inverno 1916-1917. Solo gli Stati Uniti potevano pagare e alimentare, tramite la loro famosa legge "Affitti e prestiti", la guerra inglese; a fronte, però, del prezzo subito dettato da Washington: la fine di quell'area protezionistica della sterlina, introdotta nel 1931, che aveva condannato, secondo l'opinione dei più, gli USA alla stagnazione dopo la grande crisi del 1929. Un obiettivo che - quando si dice eterogenesi dei fini - coincideva con quello italiano in maniera del tutto indipendente dal regime. Nel dicembre 1918 Londra, grazie al residuo tonnellaggio disponibile (in primo luogo requisito, nel febbraio 1917, all'Olanda e ai Paesi scandinavi in nome del Right of Angary, il diritto d'angheria medievale) aveva potuto rimangiarsi tranquillamente le analoghe promesse fatte nel 1917 ai concorrenti d'oltreoceano. La riapertura del Mediterraneo al proprio traffico libero e non più convogliato, e le navi mercatili disponibili permettevano, infatti, di rifornire le isole metropolitane attingendo il necessario dal proprio impero coloniale a partire dai viveri - di cui il Regno Unito era deficitario per circa il 50% sin dai tempi delle Corn Law del

1815-1840 - pagando le importazioni con sterline liberamente stampabili a volontà nell'ambito di un sistema dapprima semi-protetto e, infine, definitivamente blindato a partire, appunto, dalla *Imperial Preference* del 1931.

Dopo l'ennesima sconfitta subita, il 16 giugno 1941, al Passo Halfaya (*Hellfire Pass*, secondo la terminologia britannica), quando i carri armati inglesi della 7^a Divisione corazzata furono vanamente lanciati all'attacco, in occasione di una nuova Balaclava, contro i cannoni ad alzo zero dei tre Gruppi di Artiglieria celere del Reggimento Artiglieria a cavallo del Regio Esercito, la guerra inglese "pura" nel Mediterraneo e in Europa, finì. Ad essa subentrò una guerra anglo-americana in occasione della quale Londra cercò, legittimamente, di ripetere il successo del 1917-1918, ovvero vincere restando sufficientemente autonoma, dal punto di vista decisivo della consistenza della flotta mercantile, così da non dover pagare, alla fine, il conto agli statunitensi. La guerra sul mare confermò, in tal modo, la propria intima e immutabile natura. Si trattava di preservare le proprie linee di comunicazione (in pratica il tonnellaggio) e di recidere quelle altrui. La Battaglia dell'Atlantico veniva, di conseguenza, a incrociarsi con la Battaglia dei convogli nel Mediterraneo. L'alimentazione della guerra in Africa Settentrionale da parte italo-tedesca permetteva, infatti, sin dal giugno 1940, di chiudere il Canale di Sicilia al traffico avversario condannando la Gran Bretagna, come già nel 1916-1917, a sprecare un'enorme quantità di tonnellaggio, con il conseguente crollo delle importazioni e delle scorte accumulate in precedenza mentre il naviglio commerciale al servizio del Regno Unito diminuiva sempre più in seguito alla guerra al tonnellaggio avversaria. Dall'altra parte della barricata la guerriglia aeronavale di lusso effettuata dalla Gran Bretagna contro il traffico dell'Asse nel Mediterraneo avvalendosi dell'ausilio di sistemi d'arma innovativi come il radar e dell'efficiente servizio di decrittazione interforze noto, in seguito, sotto il nome di ULTRA, cercava di conseguire lo stesso obiettivo: il crollo delle comunicazioni marittime avversarie. Alla fine cedette per prima, il 29 marzo 1943, la guerra angloamericana a guida (in Europa) londinese. Il governo inglese fu infatti costretto, quel giorno, a cedere a Washington la direzione della "strana alleanza" venutasi a creare, quasi per caso, nel corso del 1941, tra il Regno Unito, l'Unione Sovietica e gli Stati Uniti in cambio del proverbiale piatto di lenticchie. Due milioni di tonnellate di naviglio made in USA noleggiato a scafo nudo per alimentare le isole britanniche dopo che erano state esaurite, il mese prima, le ultimissime scorte di viveri e di materie prime condannando il Regno Unito a un'economia di guerra di sussistenza giorno per giorno *from hand to mouth*. (4) I britannici avevano tentato, in verità, un ultimo assalto, lungamente preparato per mesi da parte della loro Ottava Armata guidata dal generale Sir Bernard Law Montgomery, contro la Prima Armata italiana del generale Giovanni Messe schierata lungo la linea del Mareth in Tunisia. Una decisiva battaglia di Canne, lungamente promessa dal condottiero britannico e fortemente auspicata da Londra, avrebbe infatti spalancato, in extremis, le porte del Mediterraneo, permettendo così all'Impero, sia pure a costo di consumare per qualche altro mese il grasso corporeo dei propri abitanti metropolitani, di risparmiare all'istante non meno di 2 tonnellate di naviglio mercantile da utilizzare per le importazioni inglesi provenienti dalle colonie e dai Dominion. Dopo 16 giorni di battaglia, dal 16 al 31 marzo 1943, il fronte della Prima Armata, ancora in efficienza, si portò sulla nuova linea dello Uadi Akarit, continuando così a mantenere divise l'Ottava Armata e il II Corpo d'armata statunitense, a sua volta inquadrato come ala meridionale del fronte occidentale anglosassone e francese in Tunisia. Nessuna nuova Canne, quindi. E quando il primo convoglio passò, per la fine del maggio 1943, da Gibilterra ad Alessandria, era ormai troppo tardi per la "guerra angloamericana" a guida britannica. Il bastone di comando strategico era passato, grazie al controllo del *pool* mercantile anglosassone, nelle mani degli Stati Uniti per il prezzo, invero modesto, di 2 milioni di tonnellate di stazza lorda concesse, oltretutto, col contagocce allo scopo di evitare ripensamenti dell'ultimo minuto come quello verificatosi nel 1918 (6).

Si arrivò così, dall'aprile 1943 in poi, alla "Guerra americana", un conflitto materialmente impossibile per l'Italia e concluso con gli strumenti, per quanto utilizzati maldestramente da entrambe le parti in causa, della diplomazia, data la coincidenza degli interessi economici e geopolitici di medio e lungo periodo di Washington e di Roma.

Non novelle, spettacolari e giammai decisive Aboukir e Trafalgar, quindi, ma una dura lotta quotidiana, con ogni tempo e ad ogni ora del giorno o della notte, che gli equipaggi delle navi di superficie affrontarono, da un parte e dall'altra, con valore, inventiva, tenacia e sacrifici infiniti e che in queste pagine è ricordata con scrupolo e, come è stato per la prima parte, diverse sorprese, tutte accuratamente documentate.

Questo secondo e ultimo tomo affronta, pertanto, il tempo di quella che l'allora Capo del governo italiano chiamò, in base al celebre *Diario* di Galeazzo Ciano: "La guerra dei continenti", diventata tale in seguito alla comparsa in prima persona, sui campi di battaglia globali, dell'Unione Sovietica, del Giappone e degli Stati Uniti.

A questo punto il conflitto poteva dirsi segnato, non fosse altro che per il fatto che pure Mosca e Washington erano a prova di conquista in quanto protette, l'una dagli immensi spazi russi e l'altra addirittura da due oceani.

In termini di PIL, oltretutto, i termini della questione erano improponibili, quantomeno col senno di poi e in base alla logica dei wargame. Come ha ben documentato il precedentemente ricordato Professor Mark Harrison, nel 1942 il PIL statunitense, misurato in miliardi di \$ USA internazionali ai prezzi del 1990, era pari a 1.235. Ad essi andavano aggiunti altri 353 miliardi britannici e imperiali e 318 sovietici.

L'Italia, coi suoi 197 miliardi, era - pertanto - una ben modesta realtà, sia pure col supporto, tecnologicamente indispensabile, assicurato da 3 divisioni tedesche in Libia (poi salite a 4) e da qualche centinaio di aerei della Luftwaffe a mezzo servizio col fronte russo, oltre a due dozzine di U-Boote e a una decina di motosiluranti.

Le azioni di superficie si moltiplicarono sempre più, alternando nomi passati alla storia come quelli del tragico Convoglio Duisburg, della Notte di Alessandria e della Battaglia di Pantelleria del 15 giugno 1942, a vicende apparentemente modeste, ma mai casuali né, tantomeno, inutili. Seguirono, infine, le enormi operazioni anfibie (in massima parte statunitensi) in occasione degli sbarchi nel Nordafrica francese e in Sicilia del 1942-1943.

Tuttavia fu proprio nel periodo 1941-1943 che il controllo del Canale di Sicilia e, quindi, delle rotte transmediterranee, assicurò al nostro Paese un fondamentale vantaggio strategico, ovvero economico e politico, tanto da permettere, alla fine, al nuovo governo italiano di ottenere condizioni armistiziali incomparabilmente migliori rispetto a quelle che dovettero soffrire, per un lustro, i popoli tedesco e nipponico dopo il 1945.

Dato questo scenario globale, il peso della Marina italiana fu grande e, se vogliamo, sproporzionato rispetto alla propria pure non piccola ma, purtroppo, non bilanciata composizione, priva com'era dell'indispensabile componente aeronavale.

Il riconoscimento di queste semplici, grandi realtà ha stentato a essere riconosciuto dal Paese, intento come era a provvedere alla Ricostruzione, al Miracolo economico e agli attuali, periodici G7. Non che siano mancati la gratitudine e il ricordo nei confronti dei caduti (oltre 25.000 per la sola Marina italiana), è mancato, tuttavia, in passato il corretto apprezzamento dell'importanza (e dei correlati rischi, in assenza di un adeguato Potere Marittimo) del Mediterraneo nel contesto planetario. Lo stesso discorso vale, a fortiori, circa l'immutabile, particolarissima posizione italiana, legata com'è a una condizione geo-politica e geo-economica rimasta sostanzialmente invariata da qualcosa come tre millenni.

Questo Supplemento della *Rivista Marittima*, frutto di una visione talvolta originale, ma sempre

coerente e documentata delle realtà e delle quantità economiche, militari e politiche di quegli anni, vuole essere una bussola che indichi, per chi vorrà leggerlo, la rotta vera e giusta della Nave Italia.

NOTE

(1) *The Economics of World War I* e *The Economics of World War II*, a cura di Mark Harrison e Stephen Broadberry ed editi a Edimburgo dalla Cambridge University Press, rispettivamente nel 2005 e nel 1998

(2) Questo sono, peraltro, i dati consegnati alla storia. Le serie ricostruite dai discepoli del Professore inglese Angus Maddison, padre della moderna storia della macroeconomia (<https://www.rug.nl/ggdc/historicaldevelopment/maddison/data/mpd2020.xlsx>) descrivono un aumento del PIL italiano pari al 22,8% tra il 1913 e il 1938 di poco più alto, quindi, rispetto al 21,6% accreditato per il Regno Unito. Indipendentemente dal fatto che sia il Professor Maddison sia i suoi epigoni hanno sempre dimostrato di nutrire idee piuttosto radicali nei confronti dell'economia italiana, definita stagnante anche durante i secoli d'oro dell'Umanesimo, del Rinascimento e del Barocco, si tratta dell'ennesima conferma del fatto che in Economia si può sempre sostenere, al di là delle linee fondamentali, tutto e il contrario di tutto e che il criterio giornalistico del PIL assunto a pietra di paragone universale va maneggiato, in realtà, con una certa prudenza.

(3) In pratica si trattò di un calo bello e buono, visto che la Gran Bretagna aveva incamerato a titolo di mandato, dopo la Grande Guerra, La Palestina, il Tanganika e l'Africa del Sud-Ovest, oltre a metà del Togo e a metà della Nuova Guinea tedesche. Non a caso il Professor Mario Silvestri scrisse, nel proprio terzo volume de *La decadenza dell'Europa occidentale*, Einaudi, Torino, 1979, pagina 352: "Nella Depressione, Britannia viveva uno dei pochi momenti felici di saccheggio del suo impero coloniale, poiché i prezzi delle materie prime diminuivano".

(4) Non a caso il celebre storico britannico Correlli Barnett ha parlato, a questo proposito, nel proprio *The Audit of War*, Macmillan, Londra, 1977, di "Shipbuilding: the fossilisation of inefficiency".

(5) Enrico Cernuschi, *Il Potere Marittimo nell'ambito mondiale*, USMM, Roma, 2017.

(6) Si vedano, a questo proposito, i fondamentali Kevin Smith, *Conflict over Convoys. Anglo-American logistic diplomacy in the Second World War*, Cambridge University Press, 1996 e Michele Maria Gaetani, *Stive ed egemonie*, Supplemento della *Rivista Marittima* del novembre 2007.

CAPITOLO VII

Guerra di logoramento



Il posamine AZIO al Pireo nel 1942. Fu utilizzato come pattugliatore in Grecia tra il 1941 e il 1943 (U.S.M.M., collezione Aldo Fraccaroli).

L'entrata in guerra dell'Italia, nel 1940, era stata giudicata dagli Stati Uniti, a partire dal presidente Franklin Delano Roosevelt, in maniera discretamente ambigua.

In effetti, la collaborazione imprenditoriale fra gli Stati Uniti e l'Italia era decollata, dalla fine dell'Ottocento, con reciproca soddisfazione, data la complementarità degli interessi dei rispettivi «Sistemi-Paese». La *partnership* in questione era ripresa in grande stile dal 1923 in poi permettendo all'Italia di aumentare, in meno di 10 anni, il reddito nazionale del 20%. Quanto alla crisi mondiale del 1929, questa aveva ridotto, ma non tagliato, quel fondamentale cordone ombelicale. I rapporti di concorrenza globale tra gli Stati Uniti e il Regno Unito, sempre molto accesi, si erano, per contro, ulteriormente incattiviti in occasione dell'adozione nel 1931, da parte britannica, di una politica protezionistica ancora più rigida, se possibile, di quella praticata da Londra da ormai quarant'anni a quella parte. In pratica la successiva imposizione, nel 1932, della Tariffa Imperiale, aveva blindato i territori dell'impero britannico (ossia un quarto dell'umanità) facendone una riserva di caccia a esclusivo beneficio del *Made in England*. Questo provvedimento aveva a sua volta condannato Washington alla stagnazione.

La disponibilità statunitense ad arrivare, nel teatro Mediterraneo, a una pace di compromesso che tutelasse gli interessi di tutte le parti interessate in quel bacino (a partire, beninteso, dai propri) si manifestò già nell'estate 1940 e proseguì l'anno successivo e anche in seguito (nonostante la ben diversa e contraria volontà di pace cartaginese britannica), culminando, infine, nell'armistizio dell'8 settembre 1943, dimostratosi ben diverso, nella forma e nella sostanza, rispetto ai diktat e alla tragica perdita di sovranità inflitta alla Germania e al Giappone fino alla fine degli anni Quaranta.

Il risultato inatteso dell'azione di Punta Stilo, definita "very disappointing" dall'ammiraglio Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet (1) non soltanto non aveva permesso alla Royal Navy di recuperare le proprie navi maggiori e le relative unità di scorta dal Mediterraneo per riportarle in Atlantico, ma aveva costretto la Gran Bretagna a ritirare anche le proprie ultime disponibilità navali (e i contingenti di truppe indiane) ancora di stanza in Cina. In effetti Londra, dovendo ormai affrontare gli italiani più a lungo del previsto, era adesso nell'impossibilità di fronteggiare la continua espansione giapponese in Estremo Oriente. Il Mediterraneo si confermava, così, una volta di più, il centro geostrategico del mondo. Tokyo, a questo punto, si affrettò a presentare il conto pagatole così generosamente da Roma e gli inglesi accettarono, di conseguenza, a chiudere, già il 12 luglio 1940, la cosiddetta «strada della Birmania», ovvero la via di comunicazione terrestre attraverso la quale pervenivano alla Cina di Chiang Kai-Shek i non abbondanti aiuti occidentali, *in primis* statunitensi. Si trattò di un'altra dimostrazione da manuale del Potere Marittimo. La Cina era, dall'epoca dell'invasione nipponica del 1937, protetta, più che dal suo debole Esercito, dagli spazi immensi di quel Paese. Privo, però, di una Marina d'altura e ben presto incapace di praticare persino una modesta

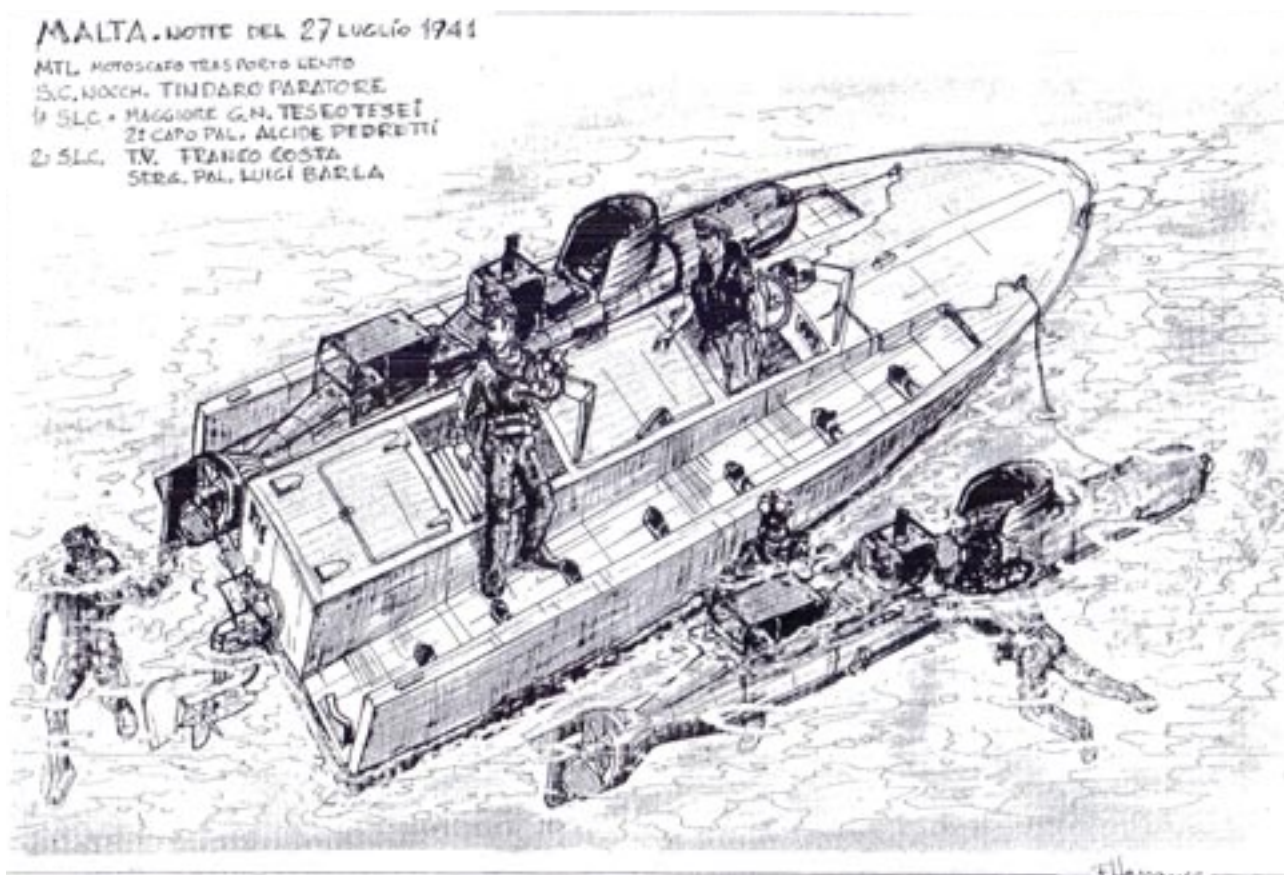
guerriglia navale (Sea Denial), Chiang Kai-Shek era totalmente vittima del Potere Marittimo o, meglio, potere *tout court*, esercitato dalla Marina nipponica lungo le coste dello sventurato ex Impero del drago. Londra, in altre parole, non poteva permettersi, in seguito all'inaspettato prolungarsi della guerra nel Medio Oriente, di irritare Tokyo in alcun modo.

Dopo lo scacco in Jugoslavia e in Grecia della primavera 1941, però, il Regno Unito ribaltò, improvvisamente, la propria posizione in Asia. L'*establishment* britannico era infatti disposto a tutto pur di scongiurare le rinnovate pressioni statunitensi in vista di un'eventuale pace separata italiana nel Mediterraneo. Una simile soluzione avrebbe, invero, compromesso qualsiasi *chance* di vittoria finale inglese, visto che l'unica concreta possibilità britannica in vista di una vittoria completa restava quella di un crollo politico del regime fascista seguito dalla fine di Hitler e da un'intesa con un nuovo regime tedesco. Il governo inglese decise pertanto, a maggioranza, di non opporsi all'*escalation* di una nuova crisi fra Washington e Tokyo, ma anzi di favorirla. La prima mossa britannica consistette, a questo punto, in un capolavoro di sfruttamento del Potere Marittimo. L'alimentazione della Francia, sia occupata, sia di Vichy, passava attraverso il traffico di derrate alimentari provenienti dall'Africa francese e di passaggio, attraverso lo Stretto di Gibilterra, da Dakar e dal Marocco nel Mediterraneo. Periodicamente gli inglesi catturavano, sugli oceani, una media di uno o due mercantili transalpini al mese, tanto per ricordare ai propri ex alleati chi era il padrone, lasciando però scorrere, di solito liberamente, il resto di quel traffico, semplicemente vitale per la Francia visto che assicurò metà delle calorie consumate dalla popolazione tra l'estate 1940 e il novembre 1942. A partire dall'8 maggio 1941, tuttavia, i sommergibili della Royal Navy di base a Gibilterra cominciarono a fermare i mercantili francesi nel Mediterraneo occidentale. Le 6 catture di quel mese e le 4 verificatesi a giugno indussero, alla fine, il governo di Vichy a rifiutare la firma di un accordo con Tokyo, in discussione ormai da mesi, in merito alle importazioni giapponesi di riso, fertilizzanti, caucciù e zinco dall'Indocina. Contemporaneamente Londra persuase, il 21 maggio 1941, il governo in esilio dei Paesi Bassi a rompere le trattative, anch'esse in corso ormai da tempo, con il Giappone circa le esportazioni provenienti dalle Indie olandesi. A giugno, dopo le nuove sconfitte subite a Creta e in Egitto, Londra confermò, infine, a Washington la propria volontà di unirsi, per il seguito, alle sanzioni economiche statunitensi dirette contro l'impero giapponese. All'inizio di luglio il governo nipponico cominciò a valutare, sua volta, l'ipotesi di procurarsi, con le cattive, ciò che non aveva ottenuto con le buone. Fu così che il 20 luglio 1941 le pressioni nipponiche costrinsero il governo di Vichy ad accettare la presenza delle Forze Armate giapponesi anche nella parte meridionale dell'Indocina allo scopo di garantirsi, senza più pericoli di ripensamenti di sorta, le importazioni di derrate alimentari, gomma e zinco di cui Tokyo aveva bisogno.

Per la verità Churchill in persona convocò, la sera del 21 luglio, il gabinetto di guerra per discutere in merito all'opportunità, o meno, di provocare una crisi fatale in Estremo Oriente. 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 a rimanere fuori servizio per almeno altri tre mesi. Gli interlocutori di Churchill liquidarono, tuttavia, l'appassionata orazione del capo del governo come un'inutile perdita di tempo e, alla fine, la linea dura britannica nei confronti di Tokyo fu approvata allo scopo di compiacere Washington e di scoraggiare, nello stesso tempo, qualsiasi ipotesi di pace separata con l'Italia mediante i buoni uffici statunitensi (2).

Il 24 luglio, infine, Washington congelò i fondi e i crediti giapponesi negli Stati Uniti e, in pratica, in tutto il continente americano, bloccando le esportazioni di petrolio verso Tokyo.

La futura guerra del Pacifico era ormai avviata su un piano inclinato che avrebbe portato all'attacco



Un disegno di Franco Harrauer dedicato all'azione dei mezzi d'assalto italiani contro Malta del 27 luglio 1941 (collezione Cernuschi).

giapponese di Pearl Harbor (7 dicembre 1941) e infine travolto, tutti i protagonisti e gli spettatori di quella nuova tragedia. Il contraccollo navale verificatosi nel Mediterraneo fra il 1940 e il 1941 in seguito alla mancata sconfitta della Regia Marina (e, con lei, del Regno Sabauda), trascinò, così, dall'altra parte del mondo, a conferma dell'interdipendenza di tutti i teatri marittimi tra loro, allora come oggi e per sempre.

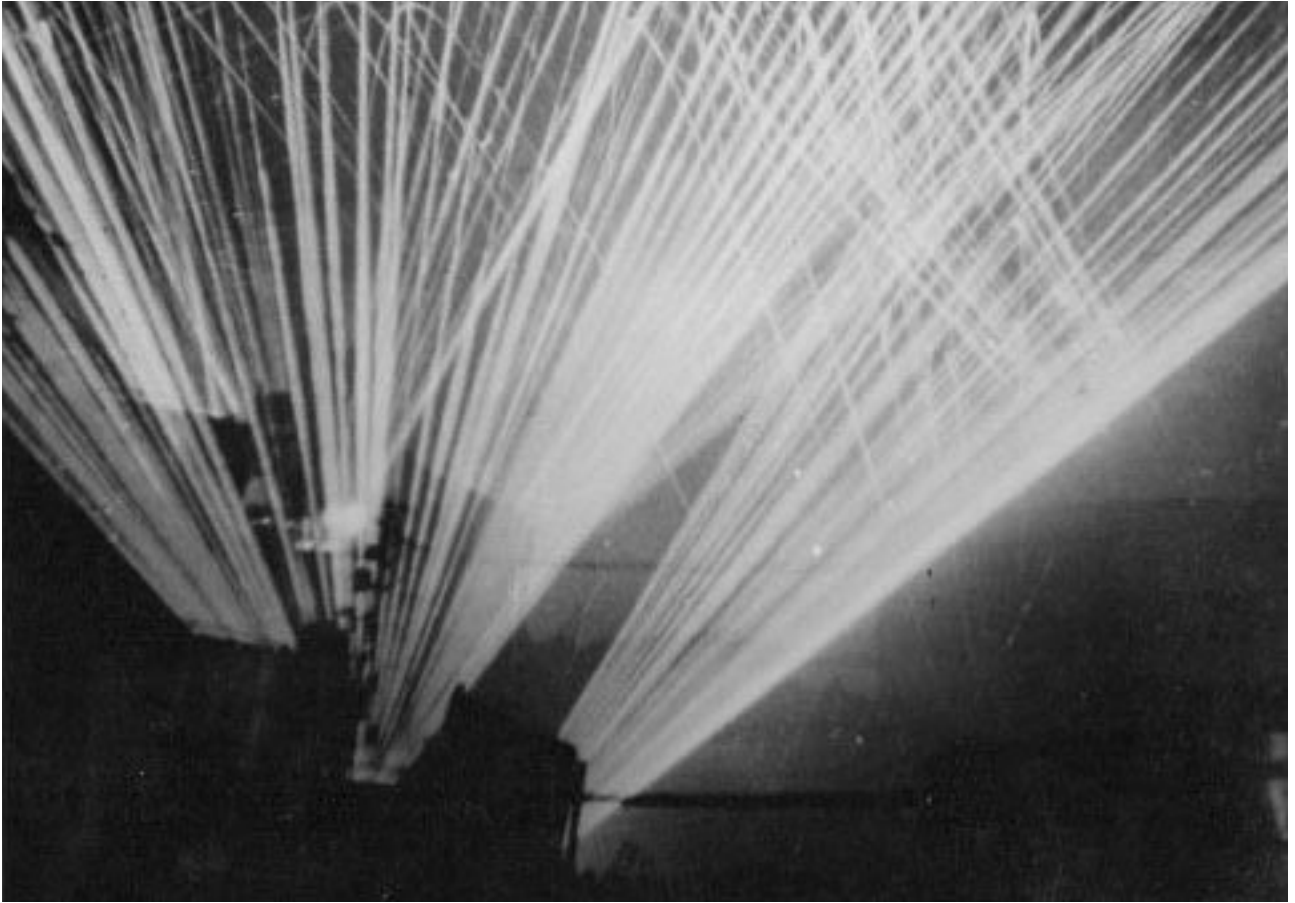
Nel frattempo l'invasione tedesca dell'Unione Sovietica, iniziata il 22 giugno 1941, non ostacolò l'avvenuta riapertura degli Stretti, avviata nell'aprile 1941, al traffico italiano e tedesco col Mar Nero, quantomeno fino all'agosto 1944, epoca in cui la Turchia fu costretta a rivedere la propria politica estera, sempre favorevole a Londra ma, contemporaneamente, ostile a Mosca. La Regia Marina poté beneficiare, in tal modo, della ripresa delle importazioni via mare di nafta dalla Romania. Si trattò, tra il giugno 1941 e il luglio 1943, di 142.890 t. Questa cifra era, in verità, pari a solo un quinto del totale delle importazioni da quel Paese e registrò, in due anni, una perdita complessiva in mare di 12.800 t (8,9%) a opera dei sommergibili russi e britannici. Il resto di quel traffico vitale avvenne, per contro, su rotaia, ma i movimenti delle navi cisterna garantirono, non di meno, la necessaria flessibilità durante le stagioni invernali, quando cioè il rendimento della strada ferrata calava sensibilmente. Quanto all'attività della flotta di superficie russa nel Mar Nero, per quanto Mosca godesse sempre, sulla carta, di una superiorità navale assoluta, essa fu dapprima contenuta e, infine, neutralizzata, fino al termine del conflitto in quel mare, dall'opera congiunta delle Marine rumena, tedesca

e italiana, grazie all'attività del loro naviglio silurante e subacqueo e a quella della Luftwaffe affiancata dalle aeronautiche navali di Bucarest e Sofia, potenza neutrale nei confronti di Mosca, ma chiamata, non di meno, a proteggere i traffici dell'Asse nell'ambito delle proprie acque territoriali, ottenendo pure qualche successo clandestino contro i battelli sovietici. Nel corso di questa campagna la Marina italiana ottenne, in effetti, risultati lusinghieri, tra il 1942 e il 1944, coi propri MAS, coi sommergibili tascabili del tipo «CB» e coi mezzi d'assalto di superficie della X Flottiglia MAS.

Nel Mediterraneo orientale il grosso della Royal Navy, ridotta a 2 sole navi da battaglia dopo le perdite e i danni subiti nel corso della campagna di Creta del maggio 1941, rimase immobilizzato ad Alessandria per un paio di mesi a leccarsi le ferite. Per la verità Churchill aveva proposto, il 25 giugno 1941, di tentare un nuovo forzamento del Canale di Sicilia sul genere di quello del convoglio veloce Tiger del mese precedente, ma l'Ammiragliato, essendo consapevole della natura provvidenziale del maltempo verificatosi in quell'occasione, si oppose con successo a quest'ennesima avventura, tanto più che il Primo ministro era ora politicamente debole dopo lo sconfitte patite in Libia e nei Balcani a primavera. L'idea di un convoglio diretto per l'Egitto da Gibilterra a Port Said fu, in seguito, riformulata dal Primo ministro britannico almeno altre due volte nel corso dell'estate 1941, ma sempre senza successo, tanto più che la Regia Marina era tornata ad allineare, per la fine di giugno, i due «Littorio» e il *Duilio*, risalendo così a una forza complessiva di 5 navi da battaglia, tra maggiori e minori. Oltretutto l'ammiraglio Cunningham non mancò di confermare, in un memorandum segreto del luglio 1941, la superiorità del tiro navale italiano a grande distanza; la Royal Navy doveva puntare, pertanto, nel Mediterraneo, sul combattimento notturno dove si trovava, per contro, in vantaggio. Ma, tale tattica era praticabile solo da unità spendibili, ossia cacciatorpediniere o incrociatori leggeri, mentre la possibilità reale di esercitare il Potere Marittimo in maniera efficace e duratura interdichendo il traffico avversario (altrimenti soggetto ai soli effetti di una mera guerriglia) era monopolio, a quel tempo e negli anni successivi, delle navi da battaglia (3).

L'inattività della Squadra inglese dislocata nel Medio Oriente rappresentava, però, la conferma della sconfitta strategica britannica in atto da ormai un anno. Il 19 luglio 1941, infatti, il nuovo comandante inglese di quel teatro — il rigido generale sir Claude Auchinleck — scrisse a Londra affermando che se il ritmo dei rifornimenti salpati dall'Italia alla volta della Libia fosse continuato di quel passo, Rommel avrebbe attaccato a settembre, quando cioè gli inglesi non avrebbero avuto a disposizione, data la lunghezza della rotta del Capo, neppure una sola Divisione corazzata a pieni organici. I britannici, infatti, prevedevano di essere pronti appena a novembre in vista di un'offensiva destinata a distruggere l'armata italo-tedesca per poi arrivare a Tripoli e alla Tunisia. L'analisi dello Stato Maggiore di Auchinleck era, in effetti, corretta. Le cifre del traffico dell'Asse di quel periodo sono le seguenti.

	Personale inviato via mare	Materiali inviati via mare
giugno 1941	12.866 (perdite 0)	133.331 t (perdite 6,2%)
luglio 1941	16.141 (perdite 2,3%)	77.012 t (perdite 19,03%)
agosto 1941	18.288 (perdite 9,4%)	96.021 t (perdite 12,5%)
settembre 1941	12.717 (perdite 52%)	94.115 t (perdite 29,3%)
ottobre 1941	4.046 (perdite 14,7%)	92.449 t (perdite 20,4%)



Tiro antiaerei notturno del *Littorio* a Napoli durante l'autunno 1941 (collezione Cernuschi).

Va ricordato, per avere un quadro completo della situazione, che dall'ottobre 1941 in poi il grosso del personale fu inviato in Libia per via aerea, avendo la Regia Aeronautica potenziato i propri reparti da trasporto a detrimento dei bombardieri orizzontali, dato l'esaurimento delle scorte prebelliche di benzina avio e la modesta quantità di carburante disponibile mensilmente, tra greggio raffinato albanese e importazioni dalla Germania. È un fatto che il fronte nordafricano fu sempre alimentato dall'Asse con la quantità richiesta di materiali (65.000 t al mese) e che la preparazione in vista dell'attesa offensiva contro la piazzaforte di Tobruch, assediata dall'aprile 1941, fu ultimata per la data prevista, ossia il settembre 1941. Quello che mancò fu, viceversa, il completamento, nel corso di quello stesso arco di tempo, della cosiddetta «Strada dell'Asse», una circonvallazione intorno a Tobruch lunga 70 km e costruita al di là della portata dell'artiglieria d'armata inglese piazzata in quella località. Quella nuova arteria doveva alimentare, in misura finalmente adeguata, le forze corazzate e motorizzate italo-tedesche attestatesi sul ciglione dell'Halfaya in vista di una successiva offensiva in Egitto, un'operazione questa fortemente desiderata da Rommel, da Mussolini e dal Capo di Stato Maggiore generale italiano, Ugo Cavallero, in vista della presa di Suez nonostante il parere nettamente contrario, espresso sin dal dicembre 1940 per motivi logistici, dei vertici militari tedeschi a partire dal generale Alfred Jodl, il maggior consigliere militare di Hitler, e dal generale Franz Halder, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito.

La strada in parola fu ultimata, alla fine, soltanto nel novembre 1941 e i britannici riuscirono, il 18 novembre 1941, a precedere di 48 ore, dopo una preparazione durata mesi, il grande attacco avversario contro Tobruch fissato per il 20 di quello stesso mese.

Churchill, naturalmente, si innervosì alquanto durante quella lunga attesa. Né bastò, per quietarlo, l'esecuzione di una breve finta messa in atto, fra il 22 e il 25 luglio 1941, dalle due navi da battaglia di Alessandria nel tentativo (fallito) di distrarre l'attenzione degli italiani da un convoglio proveniente da Gibilterra e diretto, in quegli stessi giorni, a Malta. Come documenta, infatti, il diario di Supermarina, la Divisione da battaglia britannica della Mediterranean Fleet proveniente da Levante fu avvistata da un aereo tedesco alle ore 15.37 del 23 luglio, mentre il convoglio proveniente da Ponente era già stato osservato, alle 7 di quello stesso giorno, a 44 miglia da Bona, 22 ore dopo, cioè, che un idrovolante italiano aveva segnalato, per la prima volta, la presenza in mare delle unità maggiori di Gibilterra, in seguito osservate altre sei volte fino alle 6.55 antimeridiane del giorno dopo, senza però notare alcun mercantile con loro. Fu così vanificata, ancora una volta a causa di una ricognizione marittima numericamente adeguata e davvero a largo raggio, data la ben minore autonomia dei trimotori Cant Z 506 italiani rispetto ai grossi quadrimotori Sunderland britannici, la possibilità di intercettare, con le corazzate, quel convoglio inglese. Il dispositivo della Regia Marina prevedeva, infatti, di essere pronti a muovere in tre ore con il *Littorio*, il *Vittorio Veneto* e il *Duilio*, mentre 7 incrociatori e 16 cacciatorpediniere potevano uscire in due sole ore in vista di uno scontro ritenuto decisivo, a Roma, nel caso gli inglesi avessero voluto tentare un bombardamento navale nel Mediterraneo occidentale o nel Tirreno.

Poiché, comunque, lo scopo della Forza H di Somerville di base a Gibilterra era solo quello di scorre fino al tramonto e all'altezza di Capo Bon un convoglio diretto a Malta senza andare a cercare inutili avventure, il contrasto in mare rimase affidato, da parte della Regia Marina, alle sole e, come sempre, poche siluranti disponibili (3 torpediniere e 4 MAS) disponibili, tra un convoglio e l'altro, nel Canale di Sicilia. Il 23 luglio una formazione composta da 10 bombardieri trimotori S. 79 causò alcuni danni da *near miss* all'opera viva della nave da battaglia *Renown*. Incapace, dopo quell'azione, di superare i 20 nodi in seguito alle avarie riportate alle controcarenze, l'unità in questione rimase ai lavori fino al novembre di quello stesso anno venendo sostituita, a Gibilterra, dalla corazzata *Nelson* (4). Gli uomini della Regia Aeronautica silurarono, inoltre, l'incrociatore *Manchester*, affondarono il cacciatorpediniere *Fearless* e danneggiarono con una bomba il gemello *Firedrake*. **La notte tra il 23 e il 24 luglio** i MAS 532 e 533 riuscirono ad avvistare, in prossimità di Pantelleria, le unità avversarie danneggiando con un siluro la motonave *Sydney Star*, di 12.696 tonnellate. Il fuoco di risposta inglese causò danni minori sia al 533, sia a quello stesso sfortunato mercantile, colpito dal tiro di uno dei cacciatorpediniere di scorta. **Il 27 luglio** ebbe infine luogo un infelice attacco dei mezzi d'assalto italiani nel tentativo di forzare il Grand Harbour della Valletta perdendo, tra l'altro, i MAS 451 e 452.

Il 28 luglio gli inglesi eseguirono in Calabria, presso il faro di Punta Stilo, la prima di un nuovo tipo di operazioni, militarmente irrilevanti, ma destinate a colpire l'immaginazione pubblica. Lo sbarco di nuclei di commando da sommergibili con lo scopo di sabotare le linee ferroviarie. Nel caso in parola gli incursori distrussero, il 30, alcuni binari della ferrovia costiera.

Il 31 luglio il posamine italiano *Azio* catturò nelle acque greche un veliero inglese utilizzato per i collegamenti clandestini col Peloponneso.

La notte tra il 31 luglio e il 1° agosto i cacciatorpediniere britannici *Maori* e *Cossack* bombardarono rispettivamente, in Sardegna, la piccola località di Porto Conte e Alghero, senza risultati militarmente apprezzabili.

In precedenza, il **20 luglio**, il vecchio incrociatore *Taranto* aveva eseguito a Risano, nella baia di Cattaro, il primo di molte decine di successivi bombardamenti costieri, talvolta accompagnati da

azioni anfibia minori, che avrebbero caratterizzato, fino all'armistizio, l'attività della Regia Marina contro i partigiani in Dalmazia e in Grecia. In particolare in Adriatico ebbero luogo, tra il gennaio 1942 e l'agosto 1943, 27 attacchi in mare a opera di motobarche armate da partigiani titini che causarono la perdita, spesso senza trovare opposizione, di 23 tra motovelieri e vaporetto croati e di 9 italiani. Questa cifra è da mettere a sua volta in relazione con circa 112.000 viaggi effettuati in quello stesso periodo dal cabotaggio dell'Asse lungo le coste dalmate pattugliate dalla Regia Marina.

In questo stesso periodo i rapporti navali italo-tedeschi, di per sé mai ideali, subirono una notevole evoluzione. Il Reparto Informazioni dello Stato Maggiore della Regia Marina si era, infatti, accorto sin dal novembre 1940 che le notizie ricevute dall'inizio della Guerra di Grecia da parte degli organi informativi tedeschi per il tramite dell'addetto navale della Kriegsmarine a Roma in virtù della neutralità in essere a quel tempo tra Berlino e Atene, erano accuratamente fasulle. Poteva trattarsi di una riuscita infiltrazione, da parte avversaria, all'interno del nucleo di agenti che l'Abwehr, il Servizio di *intelligence* interforze tedesco diretto, da anni, dall'ammiraglio *Wilhelm* Canaris, aveva inviato ad Atene nel 1940. Ma poteva essere anche qualcos'altro. Una successiva verifica intrapresa nell'aprile 1941 e conclusa tre mesi dopo confermò i peggiori sospetti. Questo fatto, una volta sommato agli esiti dell'indagine, completata nel novembre 1941, in merito alle vicende di Matapan e che aveva individuato nelle comunicazioni della Luftwaffe la falla informativa che aveva favorito i britannici, spinse la Regia Marina a incrementare ancora di più le misure di riservatezza già in atto nei confronti dei tedeschi. Fu quindi deciso di sorvegliare discretamente il personale della Kriegsmarine, riservando un occhio particolare nei confronti degli elementi di origine austriaca di quella Forza Armata come, per esempio, il noto storico navale Hans Sokol, affiancato a questo scopo, nel 1942, dal giovane tenente commissario Aldo Fraccaroli con la scusa che lui pure era un appassionato cultore di quella stessa materia.

Il 1° agosto l'ammiraglio Weichold fu ammesso a pieno titolo a Supermarina in qualità di *Deutscher Admiral Bei admiralstab der italienischen Kriegsmarine*. Contemporaneamente il contrammiraglio Giuseppe Bertoldi, subentrato quell'anno al capitano di vascello Carlo De Angelis, assumeva l'incarico di Ammiraglio italiano presso la SKL (*Seekriegsleitung*). Al di là dei titoli, piuttosto altisonanti, in questione, ci vollero ancora due settimane per sapere, da una parte e dall'altra, cosa avrebbero potuto fare davvero quei due nuovi comandanti, ovvero poco meno che nulla in più rispetto ai ruoli assolti, in precedenza, di Capi uffici di collegamento.

Mentre queste curiose vicende si susseguivano a Roma, il Primo ministro inglese manifestò una volta di più, il 23 agosto 1941, la propria insoddisfazione in merito all'inattività delle unità maggiori della Mediterranean Fleet, al di là della difesa del modesto traffico (circa 35.000 t di materiali in 8 mesi) diretto a Tobruch e della guerriglia, giudicata insufficiente, posta in essere dai sommergibili e dagli aerei inglesi contro le comunicazioni avversarie. La risposta degli ammiragli Pound, Primo lord del mare, e Cunningham fu, però, ancora una volta negativa. Come se non bastasse, il comandante della Mediterranean Fleet, per quanto fosse stato raggiunto, quello stesso mese, dalla nave di linea *Barham*, riparata nel frattempo in Sudafrica, mise subito in chiaro che per agire nel Mediterraneo era necessaria la disponibilità di 2 portaerei di squadra moderne e dotate di ponte corazzato. Era una maniera, neanche tanto nascosta, per ribadire che prima del successivo mese di dicembre — epoca del previsto rientro in Squadra delle portaerei *Illustrious* e *Formidable*, in quel momento in corso di riparazione negli Stati Uniti — non sarebbe stato possibile fare nulla tra Malta e Alessandria.

Verso la mezzanotte del **26 agosto** un nucleo di commando inglesi prese terra a Riccione con l'ordine di rapire, se possibile, Mussolini. Gli incursori erano attesi dalla Regia Guardia di Finanza, la quale li prese subito in custodia. Questa sorta di scorciatoia volta ad abbattere i capi della coalizione avversaria, uno direttamente (Mussolini) e l'altro per azione a cascata (Hitler), non avrebbe avuto, in realtà, alcuna possibilità. Mussolini, infatti, si trovava già da due giorni in Russia in visita sul nuovo

fronte orientale e la stampa italiana ne diede notizia il 28 di quello stesso mese. Quanto alla Squadra, messa a terra da un sommergibile, quegli uomini erano attesi da settimane grazie ad una precisa operazione di controintelligence.

La notte tra il 29 e il 30 agosto un altro commando formato da 8 soldati inglesi sbarcati da un sommergibile e incaricati di minare una ferrovia, fu catturato in parte a Caronia e per il resto a Sant'Agata dopo aver distrutto due arcate di un ponte.

La notte successiva, tra il 26 e il 27 agosto, i MAS 547 e 548 non attaccarono una nave mercantile avvistata nel Canale di Sicilia ritenendola francese. Si trattava, viceversa, di un mercantile britannico.

In quello stesso periodo compreso tra l'agosto e il settembre 1941 prese inoltre avvio, sul non meno delicato e pericoloso fronte diplomatico, una complessa e ambigua partita che si sarebbe prolungata, nel corso dei due anni successivi spaziando dal Portogallo all'Italia attraverso la Francia, il Principato di Monaco e il Vaticano. Il governo polacco in esilio aveva deciso di dar corso, d'intesa con quello britannico, a una serie, non impegnativa, di contatti con gli italiani in vista non tanto di un auspicato distacco del governo di Roma e di quelli di Budapest, Bucarest e Sofia, dall'alleanza con la Germania, quanto di un'auspicata e cieca reazione brutale da parte germanica una volta che fosse stato possibile far trapelare, a bella posta, qualcosa di davvero compromettente ai danni dei partner minori di Berlino. In teoria, quindi, quella mossa non era che l'ennesimo tentativo volto a provocare una crisi nell'ambito dell'Asse e di scatenare, in maniera pressoché automatica, la sempre auspicata vendetta germanica contro la mai amata Italia. Un doppione quindi, neanche tanto fantasioso, del celebre conflitto franco-spagnolo provocato da Napoleone nel 1808, quando catturò, nel corso di un convegno-tranello a Baiona, il Re di Spagna Carlo IV, che pure era da anni un suo alleato nel corso della guerra contro l'Inghilterra, e l'erede al trono madrileno per sostituirli con suo fratello Giuseppe Bonaparte. In pratica, però, i polacchi, non essendo in stato di guerra con gli italiani e nel disperato tentativo di fare qualcosa per la propria patria schiacciata tra la Germania e la Russia, erano disposti ad andare molto più in là di una semplice provocazione giocando, casomai, su tutti i tavoli pur di riuscire a restaurare la propria nazione. A questo scopo quel governo in esilio si avvalse dell'appoggio costante della Santa Sede e del concreto aiuto che il governo di Roma riusciva ancora ad assicurare agli sventurati abitanti del Governatorato generale polacco sotto la dura occupazione tedesca, oltre che dei rapporti sempre in essere tra l'Italia e gli Stati Uniti. Né mancò, sin dal principio e a titolo di prova di buona volontà, una sorta di collaborazione nel campo dell'*intelligence* mediante tutta una serie di personaggi che sembrano usciti dalle pagine di un romanzo, dal diplomatico rumeno Jan Pangal a Lady Judith Listowel, una nobildonna ungherese cresciuta a Roma, cattolica fervente, risoluta anti comunista, buona amica di Galeazzo Ciano e sposata con Lord Listowel, a sua volta ufficiale dell'*Intelligence Corps* nonché, a partire dal 1941, capo gruppo parlamentare laburista, vice presidente della Camera dei Lord e futuro sottosegretario per l'India. A costoro si aggiunsero il conte polacco Jan Szembrk, sottosegretario agli esteri e residente in Portogallo, il suo avventuroso compatriota Jan Kovalevski e la bellissima principessa Cristina Sapieha. Tutto ciò andava dipanandosi sotto l'occhio vigile e interessato di Mussolini, perfettamente informato una volta di più, fino al 25 luglio 1943, dai propri Servizi informazioni personali in merito all'intricato doppio e triplo gioco, da una parte e dall'altra, posto in essere e il cui scopo consisteva nella fine della guerra con la soddisfazione, almeno parziale, degli interessi italiani — propagandistici e di facile comprensione per l'opinione pubblica — di breve periodo in aggiunta a quelli, già assicurati e vitali, di medio e lungo periodo (5).

Il 20 settembre 1941 ebbe luogo, a Gibilterra, la prima azione riuscita dei mezzi d'assalto subacquei italiani, i quali affondarono una cisterna e ne danneggiarono un'altra, oltre a un mercantile.

Il 22 settembre fallì, viceversa, a causa della sorveglianza avversaria, un tentativo inglese di sbarcare dal sommergibile *Utmot* un commando incaricato di attaccare la linea ferroviaria presso Gioia Tauro.

Ancora una volta fu poi la Forza H ad assumersi, a settembre, l'onere di un nuovo convoglio diretto

a Malta. In quell'occasione la mancata intercettazione a sud della Sardegna, il pomeriggio del 27 settembre 1941, della formazione inglese da parte dell'ammiraglio Iachino, la cui Squadra allineava le navi di linea *Littorio* e *Vittorio Veneto*, oltre a 5 incrociatori e 14 cacciatorpediniere, causò parecchio malumore a Supermarina. La decisione del Comandante superiore in mare era stata a sua volta presa, a causa della come sempre numericamente scarsa ricognizione aerea e in seguito ad alcune decrittazioni tattiche che avevano fatto supporre la presenza di due portaerei avversarie. Rispetto alla situazione apprezzata (due corazzate e una portaerei inglese, poi salite, apparentemente, a un paio) la Forza H allineava, in effetti, quel giorno le tre navi di linea *Nelson*, *Rodney* e *Prince of Wales* (ovvero le più potenti e moderne della Royal Navy) in compagnia della portaerei *Ark Royal*, di 5 incrociatori e 18 cacciatorpediniere. Il *Nelson*, fu silurato e gravemente danneggiato quel giorno da un velivolo italiano Savoia-Marchetti S.M.84, ai comandi della MOVIM, alla memoria, Colonnello Riccardo Helmluth Seidl, rimanendo ai lavori per oltre sei mesi. L'ammiraglio Somerville si tenne pago, a sua volta, della protezione del convoglio senza cercare quel colpo decisivo che Churchill in persona continuava a reclamare. In quella stessa occasione ebbe inoltre luogo, tra il 26 e il 27 settembre, una nuova, inutile finta messa in atto dalle tre corazzate della Squadra d'Alessandria, cui seguì una doppia puntata della Squadra da battaglia, di Alessandria in direzione del bacino centrale del Mediterraneo interrotta però due volte, tra il 10 e il 14 ottobre, in seguito al tempestivo avvistamento delle navi britanniche a opera degli aerei italiani. La proposta di Weichold di utilizzare i cacciatorpediniere della Squadra per un attacco notturno al convoglio britannico mentre transitava attraverso il Canale di Sicilia non fu accolta, con grande irritazione dell'ammiraglio germanico. Non si trattava, tuttavia, del timore di lasciare le corazzate e gli incrociatori senza protezione. Nel corso di un'analoga missione di intercettazione, durante quella che fu la più lunga navigazione di guerra della flotta italiana di quel conflitto, le siluranti italiane avevano già dovuto rifornirsi, infatti, di nafta a Cagliari, la notte tra il 24 e il 25 agosto, lasciando le unità maggiori a pendolare, senza scorta, a levante della Sardegna. Più semplicemente, il pomeriggio del 27 settembre il limite dell'autonomia dei cacciatorpediniere italiani era stato nuovamente superato, senza però che questa volta fosse possibile rifornire le navi in quanto le scorte prebelliche di nafta erano esaurite (6).

La **notte tra il 27 e il 28 settembre** i MAS 548 e 560, avvistarono e attaccarono, a sud di Pantelleria, il piroscafo britannico *Port Chalmers* che, in compagnia di altri due mercantili, stava proce-



La portaerei inglese *Ark Royal* silurata da un sommergibile tedesco il 13 novembre 1941 e affondata il giorno dopo (g.c. Peter Cannon).

dendo, isolato, scarico e senza scorta, da Malta alla volta di Gibilterra. L'azione si risolse in uno scambio notturno di cannonate e colpi di mitragliera e nel lancio di un siluro, senza danni né da una parte né dall'altra. In quella stessa notte sul **28** l'incrociatore *Hermione* bombardò l'isola di Pantelleria, ma solo una quarantina di colpi giunsero, senza danni, sull'isola mentre tutti gli altri, ossia la maggioranza, caddero in mare. Le batterie costiere risposero senza provocare anch'esse danni. L'aeroporto dell'isola, obiettivo di quell'azione, rimase illeso.

In settembre iniziarono altresì a entrare nel Mediterraneo i primi sommergibili tedeschi del tipo VII, data anche l'impossibilità di impiegare utilmente nell'Atlantico centrale la massa crescente di battelli germanici per mancanza di unità rifornitrici di superficie e subacquee e del necessario supporto logistico negli ormai saturati porti francesi. Nel corso del 1941 avrebbero tra l'altro affondato, oltre alla corazzata *Barham* (di cui parleremo più avanti), la portaerei *Ark Royal*, il 14 novembre e, il 14 dicembre 1941, l'incrociatore *Galatea*. Durante quello stesso mese la posizione di Weichold a Roma cominciò, a sua volta, a consolidarsi in seguito all'arrivo delle prime, modeste ma necessarie partite di nafta sintetica tedesca. Si trattò di appena 81.000 tonnellate di lì alla fine dell'anno e, per di più, di qualità scadente, ma quel combustibile si rivelò, non di meno, decisivo per vincere, a dicembre, la Prima battaglia dei convogli. Mussolini in persona prese, a questo punto, a incontrare con una certa frequenza quell'ammiraglio tedesco, all'inizio per ingraziarselo e, in seguito, avendone apprezzato sinceramente lo stile. Weichold riuscì, a sua volta, a influenzare il dittatore italiano installandogli, per esempio, l'idea (che avrebbe accompagnato Mussolini da allora fino alla sua morte) della pretesa occasione mancata dell'estate 1940 quando Malta, secondo quanto affermato dall'ammiraglio tedesco, altro non era che una pera matura pronta a essere colta senza sforzo, anche se non si capisce come, date le intatte e poderose difese costiere di quell'isola e lo stato dell'arte della dottrina anfibia italiana, definita nell'aprile 1939 (in occasione, cioè, dell'invasione dell'Albania) "amatoriale" dall'addetto navale statunitense a Roma, l'allora capitano di vascello (e in seguito ammiraglio nel corso della Guerra del Pacifico) Thomas Kinkaid. Essendo costui a conoscenza dei vent'anni di sforzi, errori e *lessons learned* che il Corpo dei Marines stava approfondendo, dal 1919, per affrontare il problema, durissimo, dello sbarco di viva forza su piagge avversarie, si tratta di un giudizio da non prendere alla leggera.

In quella stessa stagione autunnale, peraltro, i rapporti velenosi del *Deutscher Admiral Bei admiralstab der italienischen Kriegsmarine* spediti a Berlino si fecero, se possibile, ancora più violenti, accusando la Marina italiana di spirito «gretto» e d'incapacità, mettendo a dura prova la pazienza di Supermarina, la quale intercettava e leggeva, naturalmente, quella corrispondenza (7).

Sempre all'inizio dell'autunno 1941 alcuni tra i maggiori imprenditori italiani cominciarono, infine, a valutare l'ipotesi di una pace separata italiana con la Gran Bretagna (soluzione, questa, sempre favorita dagli statunitensi, tra il 1940 e il 1943, a dispetto di Londra) data la poco rassicurante prospettiva di un'unione doganale europea con una Germania senza più contrappesi continentali dopo la fine della guerra in Russia, data pressoché da tutti come ormai imminente dopo le clamorose vittorie germaniche riportate quell'estate ai danni dell'Unione Sovietica (8).

Nel frattempo, la sera del **16 ottobre**, un sommergibile inglese mise a terra a Punta Mesco Framura un nucleo di commando incaricati di sabotare un treno armato della Regia Marina. Furono tutti catturati, tra il 17 e il 21, senza aver potuto combinare alcunché.

La **notte sul 23 ottobre 1941** il MAS 548 avvistò e attaccò, sempre nei pressi di Pantelleria e, ancora volta, senza esito, un altro piroscafo inglese isolato, l'*Empire Guillemot*, partito anch'esso da Malta in direzione di Gibilterra. L'allarme lanciato da quell'unità permise, la mattina dopo, al «Corrispondente Beta» (*alias* il motoveliero-spia *Bella Italia* camuffato sotto falsa bandiera francese e adibito a compiti di ricognizione nel Canale di Sicilia) di avvistare, sotto Capo Bon, il mercantile avversario indirizzandogli contro una sezione di aerosiluranti della Regia Aeronautica, i quali l'affondarono poche ore dopo.

Nel frattempo, le ambizioni del sempre fantasioso Churchill crescevano ancora di più. Secondo i suoi programmi, la prima mossa da compiere dopo l'attesa vittoria britannica in Marmarica doveva consistere in un proseguimento dell'avanzata terrestre in direzione dell'ormai indifesa Tripoli. Contemporaneamente, i da lungo tempo intrecciati rapporti inglesi con la dissidenza francese in Nordafrica e con lo stesso comandante supremo transalpino in quel continente, il generale Maxime Weygand, dovevano permettere a un corpo d'armata britannico su 3 Divisioni di prendere terra, con tutti gli onori, ad Algeri e in Tunisia (operazione *Gymnast*), capovolgendo così tutti gli equilibri militari e navali mediterranei e portando in dote, a costo zero per Londra, le moderne navi da battaglia *Richelieu* (di base a Dakar) e *Dunkerque* (sommariamente riparata a Orano pochi mesi prima) con l'aggiunta della vecchia, ma sempre utile, *Lorraine* ad Alessandria e di uno stuolo di incrociatori, cacciatorpediniere e sommergibili. A questo punto Churchill metteva in preventivo un terzo, decisivo passo: uno sbarco in Sicilia (operazione *Whipcord*) da eseguire, «ora o mai più», a opera di una forza pari a 4 Divisioni britanniche. *Whipcord* suscitò però, già il 15 ottobre 1941, l'immediata opposizione sia del Primo Lord del mare Pound, sia del di lui vecchio Sottocapo di Stato Maggiore Cunningham, cui sarebbe spettato comandare la Squadra destinata ad assicurare la protezione strategica di quell'impresa anfibia senza precedenti. A questo punto, pur di trovare un ammiraglio disposto a portare le proprie corazzate davanti alle isole Egadi, il capo del governo britannico non esitò a rivolgersi al comandante della Squadra di Gibilterra, quello stesso sir James Somerville che il Primo Ministro britannico aveva deferito a una commissione d'inchiesta dopo Capo Teulada. Somerville, però, rifiutò lui pure quel progetto.

Nel corso del mese di novembre la Mediterranean Fleet continuò ad assicurare i propri consueti compiti: il traffico con Tobruch e un'intensa guerriglia diretta contro le comunicazioni italiane ricorrendo a forze insidiose e spendibili integrate, per l'occasione, da una Divisione di incrociatori trasferita dal Regno Unito a Malta. Di convogli per Malta provenienti da Levante, per contro, non era il caso di parlare. Soltanto il 15 dicembre 1941, infatti, sarebbe partita da Alessandria alla volta del Grand Harbour della Valletta una cisterna veloce, carica di nafta, scortata dalla Divisione incrociatori della Mediterranean Fleet dando origine, due giorni dopo, alla Prima battaglia della Sirte.

In seguito all'arrivo a Malta, il 21 ottobre 1941, di quella che sarebbe diventata nota come la Force K, formata dagli incrociatori leggeri *Aurora* e *Penelope* e da 2 cacciatorpediniere, ebbe inizio un duro mese di combattimenti favoriti anche dalle decrittazioni ULTRA dei messaggi cifrati Enigma della



24 novembre 1941. La Forza K vista dalla torpediniera *Cassiopea* (g.c. Paolo M. De Gaetano).

Luftwaffe e, in misura minore, di quelli della Regia Aeronautica. Quest'ultima utilizzava, infatti, dal giugno 1941 in poi, la macchina cifrante tattica Hagelin C 35 per comunicare alle scorte aeree (di solito una sezione di caccia Fiat CR 42 e, in seguito, di bimotori del tipo Fiat CR 25) i preavvisi comunicati da Supermarina in merito alle date e alla composizione dei convogli. Le medesime informazioni venivano fornite alla Luftwaffe, la quale le trasmetteva piuttosto liberamente ricorrendo alle proprie Enigma elettromeccaniche. Questo è il motivo per cui, piuttosto spesso in verità, i britannici si lamentavano, a posteriori, circa la mancata presenza all'«appuntamento» dei mercantili avversari. Le informazioni decrittate non fornivano, infatti, la situazione reale, ma quella pianificata in precedenza, a sua volta spesso condizionata dai mille accidenti, tutti imprevedibili, legati a ogni conflitto a partire dal maltempo. Queste medesime circostanze spiegano, inoltre, perché nei decrittati inglesi i nomi delle navi italiane e tedesche fossero sempre espressi in chiaro anziché con le sigle alfanumeriche di copertura che solo la Regia Marina utilizzava (rinnovandole ogni settimana) per indicare le navi coinvolte. L'Hagelin C 35 era, a sua volta, un apparato d'impiego meramente tattico (3.900.225 combinazioni ma, in pratica, meno di 2.000) di preda bellica francese che i tedeschi avevano venduto in centinaia di esemplari, nell'estate 1940, all'aviazione italiana, la quale la utilizzò largamente nonostante le rinnovate proteste mosse dalla Regia Marina, la quale considerava sin dal 1935 quella macchina come poco sicura (9). Pressoché nullo, per contro, fu il contributo dato alle operazioni inglesi dalla molto più complessa macchina cifrante C 38 m (101.405.850 combinazioni, circa 40.000 delle quali utilizzabili), definita dagli inglesi «di media difficoltà» e messa in servizio della Regia Marina nel novembre 1941. La Marina italiana, invero, utilizzava per principio quel sistema per comunicazioni di natura puramente amministrativa. Dall'altra parte della barricata, l'analisi dei decrittati inglesi, messi in chiaro dal Reparto Informazioni della Regia Marina leggendo, in primo luogo, i messaggi trasmessi in quello stesso periodo dagli aerei britannici, evidenzia il fatto che il 50% dei convogli scoperti in mare dai britannici poterono essere dirottati per tempo, evitando in tal modo l'insidia avversaria.

La prima azione della Force K, dopo alcune precedenti uscite a vuoto, ebbe luogo la **notte tra l'8 e il 9 novembre 1941**, quando la Divisione di Malta attaccò nel Mar Jonio, in condizioni ideali grazie al radar e all'ottimo addestramento ricevuto in Gran Bretagna, un convoglio di 7 mercantili scortato dagli incrociatori *Trieste* e *Trento* e da 10 cacciatorpediniere. Tutti e i mercantili e il caccia *Fulmine* furono affondati, la reazione italiana provocò qualche danno al cacciatorpediniere *Lively* da parte del caccia *Bersagliere* (10) mentre gli incrociatori *Aurora* e *Penelope* subirono gli effetti del tiro dell'armamento secondario da 100/47 dell'incrociatore *Trento*. Il primo se la cavò con un paio di feriti e qualche scheggia, il secondo, secondo il racconto dei reduci, con 10 giorni di lavori (11).

La notte tra il **13 e il 14 novembre** due sommergibili inglesi sbarcarono a Ras Aamer un commando incaricato di uccidere il generale Rommel. L'azione fallì.

Il **17 novembre** il sommergibile tedesco *U 331* mise a terra a sua volta presso Ras Gibeisa, in Egitto, un nucleo di incursori germanici incaricati di interrompere la ferrovia litoranea nell'imminenza della prevista offensiva di Rommel. Furono tutti presi dalla polizia egiziana prima di poter fare alcunché.

Il pomeriggio del **24 novembre** ebbe luogo un altro scontro tra l'*Aurora* e il *Penelope* in compagnia dei soliti due cacciatorpediniere contro un convoglio di due mercantili scortato dalle torpediniere *Lupo* e *Cassiopea*. L'azione durò un'ora e si concluse con la perdita dei due piroscafi tedeschi (i quali si rifiutarono di obbedire agli ordini della scorta) e con danni da schegge al *Cassiopea* e al *Penelope*. Il **1° dicembre** ebbero luogo dapprima l'affondamento, prima dell'alba, sempre a opera della Force K, dell'incrociatore ausiliario *Adriatico* e poi un altro scontro, questa volta pomeridiano, a nord di Tripoli, tra l'*Aurora*, il *Penelope* e il caccia *Lively* contro il cacciatorpediniere *Da Mosto*, intento a salvare i naufraghi di una cisterna. L'unità sottile italiana attaccò la Divisione avversaria e fu da questa affondata quando era giunta, dopo alcuni minuti di combattimento, a 6.000 m di distanza. Secondo

la relazione redatta da alcuni marinai tedeschi in transito, quel giorno, a bordo di quell'unità sottile e subito impiegati, al posto di combattimento, per rifornire uno dei complessi binati da 120 mm di quel caccia: «*Un incrociatore inglese incassò alcuni colpi*», circostanza questa smentita dai britannici, i quali scrissero poi di tiro corto, da parte italiana, contro il *Lively*. Si trattava, in realtà, di colpi lunghi in quanto il caccia stava sparando contro il *Penelope* mentre il *Lively* procedeva serrafila (12).

Un'ulteriore azione notturna verificatasi il **13 dicembre 1941** sotto Capo Bon si concluse con il siluramento e la perdita degli incrociatori leggeri *Da Barbiano* e *Di Giussano*; la torpediniera *Cigno*, la quale chiudeva la formazione dopo l'accostata degli incrociatori verso il nemico, tirò, nel corso di una rapidissima azione di fuoco condotta procedendo contro bordo, contro il cacciatorpediniere inglese *Sikh* piazzando, secondo il rapporto italiano, alcuni colpi delle proprie mitragliere da 20 mm e sviluppando un incendio sulla nave avversaria. Soltanto dopo più di settant'anni è emerso che l'incendio in questione c'era stato davvero e in quel preciso momento continuando, in effetti, diverse ore prima di essere domato, ma si sarebbe trattato, secondo la versione britannica, di un fuoco divampato in cucina (13).

In precedenza, **la notte tra il 1° e il 2 dicembre 1941**, i MAS 555 e 558 attaccarono, presso Castelrosso, il rompighiaccio sovietico da 11.000 t *Anastas Mikoyan*, completato appena tre mesi prima e destinato alla flotta sovietica del Pacifico. Dopo aver evitato, accostando e portandosi in secca, due siluri, il rompighiaccio fu successivamente colpito più volte dal tiro, protratto per una decina di minuti fino all'esaurimento delle munizioni, delle mitragliere da 20 mm delle due piccole unità, le quali provocarono alcune avarie in plancia e un incendio, peraltro ben presto domato dai marinai russi i quali riuscirono, alcune ore dopo, a riprendere il viaggio e a raggiungere, infine, Cipro e, di lì a un anno, Vladivostok dopo aver attraversato l'Atlantico, il Canale di Panama e l'Oceano Pacifico.

Gli effetti degli attacchi britannici alle comunicazioni marittime fra l'Italia e la Libia furono notevoli e impressionarono grandemente la dirigenza politica e militare dell'Asse e, in seguito, gli storici.

	Personale inviato via mare	Materiali inviati via mare
novembre 1941	4.872 (perdite 5 %)	79.208 t (perdite 62,3%)
dicembre 1941	1.748 (perdite 29,4%)	47.680 t (perdite 18%)

In aggiunta alle azioni di superficie, gli attacchi verificatisi in questo periodo a opera degli aerei e dei sommergibili britannici ammontarono, in tutto, a 29.

La dura realtà, però, è che la preparazione dell'offensiva italo-tedesca contro Tobruch e l'Egitto, e la relativa alimentazione di quella grande operazione, erano state completate già a settembre. Uno specchio redatto dal Comando Supremo italiano relativamente a tutte le perdite verificatesi in occasione del traffico con l'Africa settentrionale fra il 1° agosto 1941 e il 18 gennaio 1942 evidenzia, a sua volta, il mancato arrivo di 5.443 uomini in tutto (totale compensato dall'afflusso suppletivo, senza perdite e in quello stesso arco di tempo, mediante gli aerei da trasporto italiani e tedeschi, di altrettante truppe). Andarono inoltre perduti in mare 25 tra mitragliere e fuciloni da 20 mm, assieme a 67 cannoni controcarro, 12 pezzi di piccolo calibro, 46 carri armati (tutti persi nel gennaio 1942, ovvero a crisi africana superata, e tosto rimpiazzati) e 536 automezzi, in aggiunta a 90 rimorchi (14). Si trattava, in pratica, dell'armamento della sola Divisione Sabratha, in quel momento in corso di ricostituzione in Tripolitania, schierata lungo il confine con la Tunisia e non destinata a partecipare all'offensiva contro Tobruch. Il riequipaggiamento di quella grande unità in parola fu poi completato nel febbraio 1942. Quanto alle perdite di materiali vari per 16.263 t registrate nel corso del novembre 1941, esse furono compensate dalla fornitura di 18.000 t di grano provenienti dal Nordafrica francese,



Mine destinate a essere posate dal cacciatorpediniere *Vivaldi* (g.c. Paolo M. De Gaetano).

oltre a 2.000 t di farina e ad altri quantitativi minori di viveri, con l'aggiunta di 2.500 t di benzina e 500 di gasolio fornite, assieme al resto, dal governo di Vichy, in quel momento in piena luna di miele con i tedeschi giunti, nel frattempo, in vista di Mosca (15). In merito al carburante, infine, questo non mancò mai durante le battaglie del novembre-dicembre 1941, come confermano sia le fonti tedesche, sia quelle italiane dell'epoca.

Merita casomai menzione il fatto che le due Divisioni corazzate del Deutsche Afrika Korps, la 15^a e la 21^a, furono salvate, in quegli stessi giorni, dopo essere state tagliate fuori, tra il 26 novembre e il 2 dicembre 1941, dal resto dell'Armata italo-tedesca, proprio grazie ai rifornimenti assicurati loro in quell'occasione dai sommergibili italiani *Saint Bon* e *Cagni*, i quali arrivavano a Bardia trasportando, complessivamente, 217 t nette di benzina e 6 di munizioni. In pratica il carico di ogni sommergibile era pari, secondo le risultanze concordi dei diari del Comando Supremo e degli studi sulle carte dell'intendenza germanica condotti sin dagli anni Settanta dal celebre storico israeliano Martin Van Creveld nel proprio classico *Supplying War*, al pieno per tre giorni dei serbatoi di una Divisione corazzata a organici completi su 150 carri. Visto che in quei giorni le due Divisioni tedesche tagliate fuori disponevano, in tutto, di appena 60 Panzer dei tipi II, III e IV, i trasporti assicurati da quei sommergibili rappresentarono la condizione necessaria e sufficiente per il successivo contrattacco germanico del 29-30 novembre che permise di riunire nuovamente l'armata italo-tedesca ponendo, nel contempo, Tobruch sotto assedio ancora una volta. Questa circostanza rappresentò, in quel frangente, la differenza tra la vittoria e la sconfitta sul campo, in terra d'Africa, delle forze italo-tedesche e permise all'Asse di proseguire la guerra in quel continente per un altro anno e mezzo con tutte le correlate conseguenze (in primo luogo in termini di spreco di tonnellaggio anglosassone) causate dal «Mediterranean Stoppage» e dalla rotta alternativa del Capo.

Naturalmente la Royal Navy non mancò di effettuare, in occasione dell'attesa offensiva Crusader, i consueti bombardamenti notturni controcosta mediante incrociatori, cacciatorpediniere e canno-

niere. Dapprima il **18**, il **22** e il **24** ottobre tra Derna, Bardia, Tobruch e Sollum, con risultati nulli al pari delle risposte delle batterie da 120 mm della Regia Marina di Derna e Bardia. In seguito queste azioni furono rinnovate il **18** e il **26** novembre e, nuovamente, il **4**, **10**, **11** e **30 dicembre** (il tiro di una batteria da 120 della Regia Marina allontanò, la mattina dell'11, l'incrociatore inglese che aveva attaccato la città già all'inizio del bombardamento dal mare, mentre il 30 dicembre i cannoni navali di Bardia si dimostrarono così «*unpleasantly aggressive*» da costringere la cannoniera *Aphis* a sparare al massimo della gittata dei propri due pezzi da 152 mm con risultati nulli) (16). Anche l'analoga azione del **31** dicembre, condotta oltre la portata dei 120 mm italiani, non provocò danni di rilievo. L'**8 gennaio 1942**, per contro, la cannoniera *Aphis* affondò a Sollum, durante un altro bombardamento, il mezzo da sbarco tedesco *Pil.b.1*, già danneggiato il 24 e il 30 del mese precedente dal tiro delle batterie terrestri inglesi.

Nell'ambito di queste operazioni le 3 navi da battaglia di Cunningham fecero un'uscita, fra il 24 e il 26 novembre. I Servizi della Marina italiana avevano apprezzato però già da tre giorni che lo scopo di quell'iniziativa era quello di fornire la protezione a distanza a una Divisione incrociatori incaricata di bombardare, al momento opportuno, la strada di Sidi el-Barrani nel tentativo di bloccarla in coincidenza con il massimo sforzo esercitato, contemporaneamente, dall'Esercito inglese e imperiale contro l'armata avversaria. L'Inghilterra intera aspettava da molto tempo una simile occasione e le corazzate salparono da Alessandria imbarcando, per l'occasione, una *troupe* cinematografica destinata a immortalare il trionfo della Royal Navy. Dopo l'atteso crollo verticale verificatosi a Sidi Razegh, il 25 novembre 1941, del Verstärktes Afrika-Regiment 361 (formato da ex elementi tedeschi della legione straniera giudicati poco fidati dagli stessi germanici), l'inatteso contrattacco lanciato quello stesso giorno, lungo la strada per Tobruch, dal 9° Reggimento Bersaglieri e da elementi della Divisione Pavia contro il XXX Corpo d'armata britannico del generale Willoughby Norie, aveva però fatto saltare la rigida tabella di marcia dell'operazione navale britannica. Ebbe così inizio un pericolosissimo pendolamento davanti alle coste della Cirenaica, durato quasi 6 ore, della Squadra inglese in attesa del via al bombardamento dal mare che doveva essere impartito dal British Army. Le navi britanniche furono così avvistate, alle ore 10.00, secondo quanto documentato nel diario di Supermarina, da un ricognitore italiano di base in Libia mentre procedevano, a 30 miglia da Ras Azzaz, con rotta 90° e velocità 16 nodi. Seguirono, da parte dei velivoli della Regia Aeronautica, ulteriori, sempre precise segnalazioni trasmesse alle 12.55, alle 13.45 e alle 14.30. Alle 16.20 di quello stesso 25 novembre la nave da battaglia *Barham* fu silurata e affondata dal sommergibile tedesco *U 331*, ossia da uno dei tre battelli tedeschi che, assieme a due italiani (*Dagabur* e *Zaffiro*) stavano pattugliando, in quel momento, la costa fra Tobruch e Alessandria e che erano stati debitamente informati, in occasione dei loro periodici ascolti radio, in merito all'evolversi della situazione. Gli operatori inglesi ripresero a questo punto, loro malgrado ma da buoni professionisti, tutta la scena dell'affondamento, culminato in un'esplosione finale, di quella corazzata.

Dopo questo disastro la Squadra da battaglia inglese tornò immediatamente ad Alessandria per non uscire più. L'apprezzamento del comandante tedesco di quel battello fu di aver affondato una corazzata, ma i Servizi germanici (risultati, in seguito, largamente infiltrati dai britannici) furono subito convinti che si era trattato, in realtà, di un incrociatore leggero. I britannici riuscirono a nascondere la perdita di quella nave da battaglia (famiglie dei caduti incluse) per due mesi a tutela, come è giusto che fosse, del segreto militare.

Il **2 dicembre**, a nord dell'isola di Musha, nei pressi di Gibuti, ebbe luogo un breve scontro, senza conseguenze, tra la nave scorta ausiliaria della Royal Indian Navy *Netravati* e la cisterna francese *Elorn*. Gli inglesi credevano, sbagliando, che la nave transalpina stesse scortando, in quel momento, uno dei sommergibili, carichi di viveri, che rifornivano, dal Madagascar, quella colonia isolata e sottoposta, per anni, al blocco britannico.

Gli errori d'apprezzamento fatti dalle varie *intelligence* erano, d'altra parte, all'ordine del giorno. Il 9 dicembre 1941, per esempio, i Servizi britannici, male informati, ritennero che la corazzata *Cavour*, silurata a Taranto l'anno precedente, fosse ormai riparata e prossima a rientrare in servizio (come, d'altra parte, era stato puntualmente stimato giusto tredici mesi prima). L'ammiraglio Pound, Primo Lord del mare, giudicò, pertanto, che per il seguito fosse da mettere in conto anche quella *capital ship* avversaria, fatto questo che limitava ulteriormente le possibilità residue della Mediterranean Fleet (17).

Nel frattempo la guerra nelle acque di Malta aveva visto, dal 12 dicembre 1941, la partecipazione delle prime motosiluranti tedesche, arrivate il mese prima dalla Manica dopo aver attraversato, sotto le mentite spoglie di rimorchiatori, i canali francesi e che avrebbero posato, nei mesi successivi, diversi sbarramenti minati, peraltro piuttosto distanti dalle coste e che ebbero, complessivamente, scarso successo, in quanto quelle grosse unità veloci costiere furono spesso rilevate dai radar dell'isola mentre procedevano, a lento moto, alla posa dei loro piccoli ordigni fluviali.

La ritirata di Rommel dalla Cirenaica intrapresa, a partire dal 10 dicembre, sotto il peso della superiorità numerica britannica, scatenò nuovamente i piani di Churchill per un'invasione del Nordafrica francese e della Sicilia. Soddisfatto di se stesso, il Primo ministro si imbarcò, il 13 dicembre, sull'appena completata nave da battaglia *Duke of York* salpando alla volta degli Stati Uniti, appena coinvolti in prima persona nella guerra dopo l'attacco giapponese a Pearl Harbour del 7 dicembre 1941. In vista di queste future operazioni Churchill (ma non i suoi ministri) era disposto perfino a riconoscere a Washington sia «un piede» nel Marocco al momento della prevista, pacifica invasione britannica di quel territorio, sia di dare in garanzia a Washington l'Irlanda del Nord, territorio destinato, in effetti, a essere presidiato, per il seguito, dagli americani, sostituendo il corpo d'armata britannico di guarnigione laggiù. L'Ulster era stato infatti reclamato a titolo di pegno dagli americani a fronte del rischio, rimasto latente fino alla primavera 1943, di un'improvvisa pace separata anglo-tedesca.

Tutto però cambiò nel corso di una notte. Dapprima ebbe luogo, il **17 dicembre**, la Prima battaglia della Sirte, combattuta dalle corazzate *Littorio*, *Doria* e *Cesare*, in compagnia di 2 incrociatori e 10 caccia, contro 6 incrociatori e 12 cacciatorpediniere inglesi. Per via di un errore di identificazione della ricognizione, la quale scambiò la cisterna mimetizzata *Breconshire* per una nave da battaglia, lo scontro iniziò in ritardo rispetto a quanto sarebbe stato possibile, limitandosi così a 10 minuti di fuoco, da 29.000 m, prima del tramonto. Il tiro italiano fu definito, sin dalla prima salva d'aggiustamento, «*unpleasantly accurate*», tanto che il *Breconshire*, inquadrato dalla prima salva del *Littorio*, accostò immediatamente in fuori. Il caccia *Kipling*, a causa di un proietto da 203 mm del *Gorizia* caduto a 10 yard di distanza, riportò danni da schegge mentre due near miss da 381 mm del *Littorio* danneggiavano il cacciatorpediniere australiano *Nizam*. Il caccia *Maestrale* provocò, a sua volta, danni e perdite al cacciatorpediniere *Jervis*. Gli inglesi, tosto ritiratisi, non effettuarono la ricerca notturna del nemico mentre il convoglio dell'Asse, giudicato in quel momento decisivo e per questo scortato dalla Squadra da battaglia della Regia Marina, arrivò sano e salvo in Libia.

Il **19 dicembre 1941** fu poi la volta della Notte di Alessandria, culminata nella messa fuori combattimento delle corazzate *Queen Elizabeth* e *Valiant* a opera dei mezzi d'assalto subacquei italiani in aggiunta alla messa fuori servizio per il resto della guerra di una cisterna e a danni al cacciatorpediniere *Jervis*, rimasto fuori servizio per un mese nel corso del quale furono riparati sia le lacerazioni alle lamiere del 17 dicembre, sia gli effetti mina del «maiale» che aveva azzoppato la cisterna Sagona ormeggiata accanto a quella silurante.

Gli inglesi cercarono di nascondere quanto era accaduto, ma per l'8 gennaio il Reparto Informazioni della Regia Marina fu in grado di confermare quanto la ricognizione della Regia Aeronautica aveva già osservato il mattino del 19 dicembre, ossia il pieno successo dell'azione. I tedeschi, come sempre scettici, si persuasero, infine, in merito all'accaduto per la fine di gennaio. L'ammiraglio Cunningham attribuì



Un disegno di Franco Harrauer dedicato all'azione dei mezzi d'assalto della R. Marina contro Alessandria del 19 dicembre 1941 (collezione Cernuschi).

la responsabilità di quell'episodio al comandante della base di Alessandria, il contrammiraglio George Hector Cresswell, alla fine rimosso e rispedito in Gran Bretagna, nonostante l'imputato avesse dimostrato sia il fatto che il comandante della Mediterranean Fleet gli avesse negato il personale ritenuto necessario per un'adeguata vigilanza delle ostruzioni, sia che l'Ammiragliato non aveva comunicato le notizie disponibili in merito all'attacco dei «siluri umani» italiani verificatosi a Gibilterra tre mesi prima.

Nel frattempo il flusso dei rifornimenti e dei rinforzi diretti in Libia procedeva al massimo delle possibilità di carico e scarico, anche se Weichold scrisse, forse per compiacere i propri carcerieri inglesi dopo la guerra, che «*gli italiani avevano fallito l'obiettivo di avvantaggiarsi della situazione*», parole poi riprese pari pari dagli storici anglosassoni (sia pure senza citare la fonte) e, a caduta, da alcuni epigoni nostrani, nonostante l'evidenza dei numeri (18).

In quelle stesse ore del 19 dicembre affondarono inoltre, su uno sbarramento minato posato in prossimità di Tripoli tra il maggio e il giugno 1941 dalla VII Divisione dell'ammiraglio Casardi, l'incrociatore britannico *Neptune* e il cacciatorpediniere *Kandahar*, oltre ai danni riportati dagli incrociatori *Penelope* e *Aurora*, azzerando così la Force K. L'affondamento del *Neptune* fu il maggior risultato ottenuto dalle mine di qualsiasi Marina nel corso del Secondo conflitto mondiale.

Le uscite delle forze navali italiane del dicembre 1941 furono rese a loro volta possibili da un rifornimento straordinario, e non più ripetibile, di 90.000 t di nafta tedesca promesso a settembre, affluito dopo il 20 novembre e ultimato, in ritardo, a gennaio. La Regia Marina aveva, infatti, esaurito, per il



Gli equipaggi di due aerosiluranti inglesi abbattuti vengono recuperati dalla torpediniera *Orsa* durante l'inverno 1941-1942 (collezione Cernuschi).

settembre 1941, le proprie scorte prebelliche. Ancora il 18 novembre 1941 il *Littorio* non aveva che 1.281 t di nafta a bordo, ossia il 32% della dotazione (ridotta) di guerra. Il *Vittorio Veneto* era messo ancora peggio (26,6%) mentre il *Doria*, il *Duilio* e il *Cesare* non avevano che 200 t ciascuno, giusto per provvedere ai soli servizi di porto.

Complessivamente, nel corso del 1941 erano affluiti in Libia 143.053 uomini su 157.221 partiti (non arrivati: 9%, in maggioranza salvati e riportati in Italia) e 853.193 t di materiali mentre altre 163.249 tonnellate, pari al 16% di quanto era stato spedito, erano andate perdute. Gli attacchi subiti furono, in tutto, 183 (107 da sommergibili, 70 da aerei e 6 da navi); 11 sommergibili inglesi e loro alleati andarono perduti in questo stesso arco di tempo.

Nel Mediterraneo erano andate perse, per qualsiasi causa, 586.588 tonnellate di stazza lorda dell'Asse mentre la flotta mercantile italo-tedesca in quel bacino ammontava, al 31 dicembre 1941, a 1.844.124 tsl.

Gli italiani avevano affondato o catturato, quell'anno, nel Mediterraneo, 116.841 tsl, pari al 23,3% del totale perso dalla coalizione avversaria in quello stesso mare (501.000 t) (19). 10 sommergibili italiani e 5 tedeschi erano stati affondati.

NOTE

- (1) "Report of an Action with the Italian Fleet off Calabria, 9th July 1940", Published by Authority, *London Gazette*, 28 april 1948, pagina 2644.
- (2) TNA War Cabinet, July 21, 1941. *Conf. Annexe, minute* 19.
- (3) <http://naa12.naa.gov.au/scripts/lmagine.asp?B=394723&I=1&SE=1>. È opportuno ricordare, a questo punto, che mai, dal Quattrocento in poi, un blocco navale non esercitato dalla squadra da battaglia, ma mediante una semplice guerriglia navale (guerra di corsa e, durante il Primo conflitto mondiale, tramite i sommergibili), aveva conseguito il suo scopo, ovvero interrompere le comunicazioni avversarie e/o distruggere il tonnellaggio utilizzato dal nemico. Il solo caso della storia in questo senso sarebbe stato quello, ancora di là da venire, della guerra subacquea statunitense contro il Giappone tra l'autunno 1943 e l'inverno 1944-45.
- (4) R.A. Burt, *British Battleships 1919-1939*, ed. Arms and Armour Press, Londra 1993, pagina 238.
- (5) Antonio Varsori, *Italy, Britain and the problem of a separate peace during the Second World War: 1940-43*, *The Journal of Italian History*, a. I, 1978, n.3.
- (6) Vittorio di Sambuy, *Match pari tra due grandi flotte*, ed. Mursia, Milano 1976, pagina 95.
- (7) Gerhard Schreiber, *Revisionismus und Weltmacht Streben. Marineführung und Deutsch-Italienische Beziehungen 1919-1944*, Deutsche Verlag, Anstalt, Stoccarda 1978, pagine 323-328.
- (8) Sergio Romano, *Giuseppe Volpi*, ed. Bompiani, Milano 1979, pagina 230. Giuseppe Frediani, *La pace separata di Ciano*, ed. Bonacci, Roma 1990, pagine 127-129.
- (9) Quanto all'efficacia della scorta aerea italiana, passata dalle formazioni di 2 velivoli sul cielo dei convogli per l'Africa dell'estate 1941 ai 6-10 dell'anno successivo fino, col concorso della Luftwaffe, a una media di 20 apparecchi del 1943, questa ebbe carattere prevalentemente punitivo e non preventivo, data la mancata messa a punto, fino all'estate 1943, di un'affiatata guida caccia da bordo.
- (10) Peter C. Smith, Edwin Walker, *The Battles of the Malta Striking Forces*, ed. Naval Institute Press, Annapolis 1974, pagina 57.
- (11) <http://www.worldnavalships.com/forums/archive/index.php/t-11038.html>.
- (12) <https://rommelsriposte.com/2009/07/16/german-antisubmarine-equipment-on-italian-vessels/>.
- (13) Lucio Ceva, *La condotta italiana della guerra. Cavallero e il Comando Supremo*, ed. Feltrinelli, Milano 1975, pagina 199.
- (14) Romain H. Rainero, *Mussolini e Pétain. Storia dei rapporti tra l'Italia e la Francia di Vichy, Tomo I*, ed. Ufficio Storico dell'Esercito Italiano, Roma 1990, pagine 334-357.
- (15) A. Cecil Hampshire, *Armed with Stings*, ed. new English Library, Londra 1976, pagina 151.
- (16) TNA ADM 205/10, Note by H.R. Moore to Pound, December 9, 1941.
- (17) Eberhard Weichold, *Axis Naval Policy and Operations in the Mediterranean 1939 to May 1943*, ONI Ref. G.H.S./5 U.S. Naval Department, NARA, Washington DC, pagina 75.
- (18) Giuseppe Fioravanzo, *Le due battaglie dell'Atlantico 1914-1918 e 1939-1945*, *Rivista Marittima*, settembre 1968, pagina 25.
- (19) *Ibidem*.

CAPITOLO VIII

L'assedio di Malta



Le ripide coste di Malta fotografate da un ricognitore italiano nel 1942 (U.S.M.M.).

A partire dal 21 dicembre 1941 la Luftwaffe tornò in forze su Malta sganciando, quel mese, 180 tonnellate di bombe. La neutralizzazione per via aerea dell'isola era stata tentata dagli italiani tra il giugno e il luglio 1940 con un totale di circa 300 t di ordigni. In seguito, dato il logorio logistico causato da quello sforzo, sarebbe proseguita, fino all'inverno 1942-43, solo una mera attività di disturbo con una media di 50 tonnellate al mese, tra azioni diurne e, soprattutto, notturne. I tedeschi lanciarono, per contro, tra il gennaio e il maggio 1941, una media mensile di 280 t, lasciando poi quell'isola alle cure della sola Regia Aeronautica a causa del trasferimento in Grecia del X Corpo aereo tedesco. Seguì, tra il gennaio e il maggio 1942, un crescendo di 1.850 t mensili di ordigni tedeschi.

La situazione dell'isola cominciò, a questo punto, a deteriorarsi, diventando il centro dell'attenzione del traffico britannico. Per la verità le preoccupazioni inglesi non erano tanto dedicate alla popolazione, quanto alle capacità offensive di Malta. I carichi destinati all'arcipelago, infatti, sarebbero stati sempre costituiti, in prevalenza, da munizioni, armi e materiali vari, oltre a generi di conforto per la guarnigione e per i loro familiari britannici e solo a loro riservati e distribuiti, tanto da destare le critiche del pur lealissimo *Times of Malta*. Quel giornale, invero, non contestava, nel settembre 1942, il diritto di costoro di ricevere il doppio delle meno di 1.500 calorie spettati ai maltesi, ma auspicava, non di meno, un po' di discrezione (1). Per fame, come apprezzò correttamente nel giugno 1942 il Comando Supremo italiano, l'isola non sarebbe tuttavia mai caduta. Era necessario invaderla, come il generale Cavallero sosteneva sin dall'ottobre dell'anno precedente. Era però indispensabile l'aiuto tedesco per poter sbarcare, infine e come da piani, nell'agosto 1942. Il 13 aprile 1942 però i tedeschi, a partire da Hitler e dal suo maggior consigliere militare, il generale Alfred Jodl (da sempre restio nei confronti delle operazioni anfibe a partire dall'eventuale sbarco in Inghilterra dell'estate 1940) decisero (senza informare gli italiani, lasciati a bella posta nell'illusione) che quell'impresa non sarebbe mai stata tentata. Il 21 maggio fu parimenti scartata la possibilità di eseguire, a giugno, un colpo di mano di sorpresa, a opera di una divisione di paracadutisti tedeschi appoggiati da un successivo sbarco, via mare, tempo 4 ore, di una divisione italiana, la Friuli, supportata da due dozzine di mezzi corazzati, metà dei quali carri armati russi di preda bellica dei tipo T 34 e KV, giudicati dai tedeschi indispensabili per il successo dell'invasione. Questo programma fu vanamente proposto sia dal Maresciallo Kesselring, sia dal comandante delle truppe aviotrasportate, il generale Kurt Student, il quale si dichiarò pronto, alla fine e davanti alle obiezioni del Führer, ad agire coi soli paracadutisti, ricevendo, per tutta risposta, l'ordine di allontanarsi e di non rientrare in Italia. Senza il carburante (40.000 t di nafta e 12.000 di benzina avio (rifornimenti, questi, tanto più indispensabili se si pensa che la Germania non consegnò una goccia di nafta nel maggio e nel giugno 1942), gli aerei e, più in generale, il concorso tedesco, nessun'invasione di quell'isola era, comunque, fattibile. E a questo

punto l'unica possibile strategia dell'Asse, volta a vincere la guerra nel Mediterraneo, modificando la geografia di quel conflitto, rimase quella del miraggio di Suez.

In effetti, l'inatteso contrattacco di Rommel del 21 gennaio 1942 aveva riconquistato la Cirenaica nel giro di due settimane, ponendo le basi della futura, grande offensiva dell'Asse prevista per la prossima primavera, precedendo i britannici.

La **notte tra il 17 e il 18 gennaio 1942** sabotatori spagnoli reclutati dai tedeschi affondarono nell'ancoraggio di Gibilterra due pescherecci armati inglesi, l'*Erin* e l'*Honjio*. Si trattò di un'iniziativa del residente locale dell'Abwehr comunicata solo successivamente a Berlino. In seguito altre analoghe operazioni germaniche tentate nei porti spagnoli fallirono tutte. Dal punto di vista del contrasto navale le cronache registrano, la **notte tra il 6 e il 7 febbraio 1942**, una puntata offensiva da parte di due cacciatorpediniere da Malta e la perdita di due pescherecci, il *Grongo* e l'*Aosta*, difesi col tiro delle mitragliere.

Seguì l'uscita, il 14 febbraio, della corazzata *Duilio*, battente l'insegna dell'ammiraglio Carlo Bergamini, e di due divisioni di incrociatori in compagnia di 11 cacciatorpediniere (Operazione C 1), dopo che un aereo da trasporto tedesco aveva avvistato per caso un convoglio britannico diretto a Malta; l'uscita indusse alla fine gli inglesi ad autoaffondare, dopo alcuni attacchi aerei avversari, i due trasporti superstiti e a rientrare alla base, data la loro netta inferiorità.

Il 5 marzo, l'intervento della motovedetta *D'Amato* della Regia Guardia di Finanza scongiurò l'arrembaggio di un trabaccolo da parte di imbarcazioni partigiane, subito portatesi in costa e abbandonate.

Insolito, dato lo specchio d'acqua coinvolto, lo scontro del **10 marzo** avvenuto sul lago di Scutari tra il dragamine *Vigilante*, inviato laggiù l'anno precedente e una grossa imbarcazione che lo aveva attaccato durante un'ispezione causando alcuni feriti. Lo scambio di colpi, molto vivace, si esaurì con l'affondamento dell'unità armata dai partigiani slavi.

Seguì, tra il **13 e il 17 marzo**, un ciclo di operazioni in Dalmazia a opera del vecchio incrociatore *Bari*, nel corso del quale furono eseguiti complessivamente 10 bombardamenti costieri in appoggio alle operazioni del Regio Esercito contro i partigiani slavi.



13 febbraio 1942. Il sommergibile inglese, *Tempest*, colpito e arrembato dalla torpediniera *Circe*, mentre sta affondando (U.S.M.M.).

La **notte sul 15 marzo** gli incrociatori britannici *Dido* ed *Euryalus* effettuarono, in compagnia di 6 cacciatorpediniere, un bombardamento della città di Rodi. Favorita dall'assenza di sbarramenti minati, essendo quelle acque troppo profonde, l'azione di fuoco durò 20 minuti e, come tutte le analoghe iniziative di questo genere, non causò danni militari, uccidendo, per contro, sette civili raccolti nella cattedrale ortodossa. La reazione delle batterie costiere da 152 mm (effettuata mirando alle vampe dei cannoni avversari) e della vecchia cannoniera *Caboto*, dotata di pezzi da 76 mm, sfiorò alla fine con un proietto (secondo la memorialistica britannica) l'*Euryalus* e, subito dopo, le navi della Royal Navy aumentarono la velocità, accostarono e si ritirarono, scomparendo così dalla vista degli appena sopraggiunti MAS 536 e 545, in quel momento in mare per uno dei consueti pattugliamenti notturni antisom e antinave.

Il **22 marzo** ebbe quindi luogo la Seconda battaglia della Sirte nel corso della quale la corazzata *Littorio*, gli incrociatori *Gorizia*, *Trento* e *Bande Nere* e 8 cacciatorpediniere tagliarono la rotta a un convoglio di 4 mercantili partito da Alessandria, diretto a Malta e difeso da 5 incrociatori e 18 caccia. L'azione, dopo un breve scontro pomeridiano iniziato alle 14.35, da 21.000 m, fra i tre incrociatori italiani e 4 inglesi, con questi ultimi che, nel giro di 3 minuti, fecero fumo e si rifiutarono, contrariamente alle attese di Iachino, di correre (in nome del solito mito del *Nelson's Touch*) dietro alle navi avversarie per farsi intrappolare tra queste e il *Littorio*. L'*Euryalus* subì, alle 14.36, danni minori a opera di due *near miss* da 203 mm del *Gorizia* accostando subito in fuori e facendo fumo fino a essere coperto, come il *Cleopatra*, da una cortina stesa, contemporaneamente, dai cacciatorpediniere nel giro di 3 minuti mentre il *Trento*, più arretrato, apriva il fuoco alle 14.40 a bersagli ormai occultati. I danni appena ricordati furono, in seguito, negati in sede storica, ma sono confermati sia dalla memorialistica sia da due fotografie, qui riprodotte con le relative annotazioni del tempo, rintracciate in un album privato e sfuggite alla censura britannica. L'ammiraglio Vian si limitò, a sua volta, a scrivere in sede di rapporto destinato al pubblico, che «*i proietti italiani erano caduti vicino*» («*short*») a dritta.

In queste condizioni e dopo che la prima fase dell'azione, combattuta tra i soli incrociatori delle due parti, era terminata per le 15.20, Iachino si rese conto che non avrebbe mai fatto in tempo, date le posizioni relative, ad aggirare la scorta britannica e a raggiungere, da sud, mercantili avversari,



22 marzo 1942. Primo pomeriggio. L'incrociatore inglese *Dido* visto dal gemello *Cleopatra*. Lo stato del mare è ancora accettabile.



22 marzo 1942. Primo pomeriggio. L'incrociatore *Euryalus* mentre procede a tutta velocità dopo essere stato inquadato (straddled) dal tiro da 203mm italiano. Date le colonne d'acqua, i proietti sono esplosi, proiettando le proprie schegge, circa 6 secondi e 90 metri prima. Gli incrociatori della classe "*Dido*" erano lunghi 156 m f.t.

principale obiettivo dell'operazione, prima del tramonto. Fece pertanto di tutto per sbarrare fino al crepuscolo la rotta al convoglio di modo che, il giorno dopo, le navi inglesi fossero ancora lontane, e in pieno giorno, dalle coste maltesi. Come vedremo tra poco, l'ammiraglio italiano non esitò, a un certo punto della seconda fase dello scontro di superficie di quel giorno, a portarsi con la propria nave da battaglia (l'unica italiana da 35.000 t in quel momento, in servizio, essendo stato il *Vittorio Veneto* danneggiato da un siluro lanciato dal sommergibile *Urge* il 14 dicembre 1941 durante la scorta a un importante convoglio diretto in Libia) fino a 5.000 m dai cacciatorpediniere nemici, i quali uscivano improvvisamente, per lanciare i loro siluri, dalla densissima cortina fumogena che tutte le navi britanniche avevano steso immediatamente non appena le navi da guerra italiane furono avvistate di nuovo per poi continuare ad alimentarla grazie ai nebbiogeni extra imbarcati a quel preciso scopo prima di partire da Alessandria.

Dopo che il *Littorio* giunse a contatto col nemico, la seconda fase dell'azione cominciò, alle 16.44, a 18.000 m circa in un'atmosfera resa confusa dalla nebbia artificiale e con le navi italiane che sparavano quando intravedevano un bersaglio o, più spesso, le sue alberature. Tempo un minuto, l'incrociatore *Cleopatra* fu colpito da un proietto da 152 mm del *Bande Nere* cui seguirono, poco dopo, le schegge di un altro analogo colpo. Anche il *Penelope* subì gli effetti di un *near miss* da 381 mm del *Littorio* esploso alle 17.10 all'altezza della torre A di quell'unità inglese, con danni all'opera viva — deformata per quasi 20 metri di lunghezza — che determinarono l'inutilizzazione delle torri A e B, della centrale di tiro e dei radar di quell'unità; i danni in parola furono giudicati, in seguito, riparabili in arsenale nel giro di due settimane, includendo nel totale anche gli effetti di un successivo *near miss* da 203 mm del *Trento*, caduto alle 17.50 (e osservato da bordo della nave italiana) a dritta della torre Y del *Penelope*, compromettendo così in maniera «*seriously*» l'efficienza bellica della nave (2).

Fu poi la volta di un centro in pieno di un proietto da 381 del *Littorio* che colpì l'incrociatore *Euryalus*: “We sustained a 15” shell through our after upper deck superstructure. We were lucky!”. (3) Il proietto, una palla perforante, esplose una volta uscito dalla parte opposta di quella nave.

Poco dopo, alle 16.49, una scheggia da 100 chili di un *near miss* da 381 mm caduta a dritta del *Euryalus* nei pressi della prua di quella nave attraversò, da parte a parte, quell'incrociatore sfondando 7 paratie per poi schiacciarsi contro la faccia interna della cintura corazzata verticale di quell'unità causando diversi danni. Per le 17.10 le schegge di un altro proietto da 381 traforarono il cacciatorpediniere *Havock*, riducendone la velocità a 12 nodi e costringendolo a uscire dalla linea. Alle 17.48 fu la volta del cacciatorpediniere *Sikh* a essere colpito dalle schegge di un proietto da 203 mm del *Trento*. Poiché il convoglio continuava a perdere tempo e spazio, essendo costretto a dirigere sempre verso sud data la presenza degli italiani davanti a loro, gli inglesi decisero, per le sei e mezzo, di attaccare col siluro. Alle 18.40, il caccia *Legion* riportò diversi danni da schegge. Sei minuti dopo un proietto da 203 del *Trento* colpì il cacciatorpediniere *Kingston* immobilizzandolo. Alle 18.41 l'*Euryalus* fu nuovamente investito dalle schegge di un altro proietto avversario. Nove minuti dopo la torre tre in tiro autonomo del *Littorio*, capo torre il S.T.V. Emanuele Iunca, aprì il fuoco d'iniziativa contro il cacciatorpediniere *Lively*, appena intravisto attraverso un varco della cortina fumogena. Il tiro fu subito centrato in alzo e cursore all'apertura, con un “near miss” al mascone di prora sinistro di quella silurante alla terza salva. Il *Lively* scompare alla vista tuffandosi nella cortina, visibilmente ingavonato di prora e uscendo di formazione. Gli inglesi affermano che “... the base of one 15 in shell holed the side plating forward near the waterline”. Ridotto a una velocità massima di 20 nodi, allagato a prora in two forward mess decks e con danni vari all'apparato motore, quel caccia tornò indietro e raggiunse, con un po' di fortuna, Alessandria, dove fu riparato nel giro di un mese di lavori.

Alle 18.55 un proietto da 120 mm colpì, senza conseguenze, il *Littorio*. I britannici interpretarono quella fiammata per un siluro giunto a segno. Tre minuti dopo il caccia inglese *Zulu* ricevette pure lui la propria razione di schegge. Per le 19.00 lo scontro, essendo ormai subentrata l'oscurità, era fi-

nito. Il giorno dopo, grazie alle ore di luce guadagnate il giorno prima ritardando il convoglio, la Luftwaffe affondò 2 dei 4 mercantili, mentre l'altra coppia di trasporti fece la medesima fine in porto prima di aver messo a terra il proprio carico. Anche i cacciatorpediniere *Kingston* e *Legion* furono finiti, a Malta, dall'aviazione mentre erano in riparazione. L'*Havock*, rabberciato alla meglio e inviato a Gibilterra, fu invece silurato, a Capo Bon, dal sommergibile *Aradam*. Il 1° aprile, l'incrociatore *Bande Nere*, diretto alla Spezia per riparare i danni causati dalla tempesta incontrata al ritorno dopo la battaglia del 22 marzo, fu affondato dal sommergibile inglese *Urge*. In precedenza era andato perduto, l'11 marzo, l'incrociatore *Naiad*, affondato dal sommergibile tedesco *U 565*.

Anche se, alla fine, furono sbarcate a Malta solo 5.000 t di rifornimenti (i documenti inglesi del tempo parlano, però, di appena 807 tonnellate) rispetto alle 32.249 partite dall'Egitto, quell'azione non riuscì a mitigare la declinante popolarità di Iachino, ormai giudicato dai più, a dir poco, sfortunato. Anche in quell'occasione, comunque, come d'altronde era avvenuto prima e si sarebbe verificato in seguito, Supermarina si guardò bene dall'interferire con le decisioni del comandante superiore in mare.

Il **13 aprile**, l'incrociatore *Bari* eseguì un nuovo bombardamento contro i partigiani slavi a Sant'Eustachio, in Montenegro.

La **notte tra il 15 e il 16 aprile 1942**, la compagnia B dell'11th Royal Marines Battalion fu messa a terra dai cacciatorpediniere *Kelvin* e *Kipling* per effettuare un'incursione contro la stazione di vedetta della Regia Marina installata sull'isolotto di Cufonisi, a sud di Creta. Furono respinti con perdite, nonostante la loro superiorità numerica, dal presidio formato dal tenente di vascello Balcarino e dai suoi 14 marinai. Gli italiani, inoltre, impegnarono, al massimo della portata delle loro due mitragliere, il *Kelvin*. In seguito, i britannici affermarono di essersi impadroniti di una cassaforte contenente i codici della stazione, ma che la lancia dove il forziere era stato imbarcato naufragò andando perduta con il suo carico. La versione dell'altra parte è piuttosto diversa. Come raccontò l'allora guardiamarina Pasquale Calcaterra: «*Cufonisi, grande come Capri, rocciosa, con un solo pozzo e un altissimo faro con una stazione di vedetta. Sette miglia a sud di Creta. Gli inglesi tentarono per ben due volte di sorprenderci. Sbarcarono di notte, salirono verso il faro e ci circondarono nella nebbia, che a Cufonisi cala di sera come in Africa. La difesa del faro era costituita da due mitragliere da 40/39 e da 6 mitragliatrici che avevamo piazzato ai vertici di un esagono costruito con filo spinato. Noi eravamo sempre all'erta e fregammo gli assalitori (...) Li facemmo avvicinare senza sparare un colpo. Quando giunsero ai reticolati feci aprire il fuoco incrociato contemporaneamente, respingendoli con perdite. Non seppero mai quanto pochi eravamo (...) L'ammiraglio rimase colpito dalla nostra vita da eremiti e ci chiese se qualcuno volesse essere avvicinato. Nessuno di noi fiatò*» (4).

Il **27 aprile** i MAS dell'Egeo catturarono, presso la piccola isola di Castelrosso, un motoveliero utilizzato dai Servizi segreti inglesi.

Un'altra cattura, questa volta senza risvolti da controspionaggio, ebbe luogo il 2 maggio, quando la motobarca *MB.25* della Regia Guardia di Finanza prese a Santa Marasca, in Adriatico, un'imbarcazione con 10 partigiani.

Il 6 maggio, nel corso di un'altra notte di nebbia, a Cufonisi ritennero che fosse in corso un secondo tentativo di sbarco inglese. Il presidio sparò alcune raffiche, ma nulla risulta da parte britannica. La **notte sul 7 maggio 1942**, le *S 31, 34 e 61* distrussero, al largo di Malta, nel corso di una breve azione notturna, la motovedetta britannica *ML 130*, dopo che era stata immobilizzata e arretrata, recuperando tra l'altro le carte degli sbarramenti minati.

La notte tra il 9 e il 10 maggio, il MAS 575 avvistò il posamine inglese *Welshman* diretto a Malta, ma l'aspetto della nave, camuffata da cacciatorpediniere francese, ingannò, complice il maltempo, il comandante italiano, il quale non ottemperò all'ordine di Supermarina di attaccare qualsiasi nave fosse stata incrociata nella zona di pattugliamento.

L'**11 maggio**, la torpediniera *Giovannini* bombardò, in appoggio a uno sbarco di truppe italiane,



Il cacciatorpediniere *Vivaldi* e una motosilurante tedesca fotografati in Sicilia durante la primavera 1942 (g.c. Paolo M. De Gaetano).

un nucleo di partigiani slavi nei dintorni di Ploce, che aveva attaccato da terra, una settimana prima, quel porto, interrompendo la costruzione di quello scalo, utilizzato dai tedeschi per le loro importazioni di bauxite dalla Croazia. Quella stessa nave bombardò, il **13 maggio**, la località di Grad evacuando in quell'occasione i feriti italiani rimasti isolati laggiù.

La **notte fra il 12 e il 13 maggio**, i MAS 574 e 575, di scorta al 576 adibito a posamine, avvistarono e attaccarono, all'altezza del frangiflutti del Grand Harbour, i dragamine inglesi *Beryl* e *Trusty Star* lanciando i propri quattro siluri. Le armi non colpirono e i contendenti si allontanarono nell'oscurità.

Tra il 14 e il 15 maggio, un nuovo attacco dei mezzi d'assalto subacquei italiani contro Alessandria fallì per errori di navigazione degli incursori, oltre che per l'accresciuta vigilanza britannica.

Il 15 maggio, il cacciatorpediniere *Saetta* incrociò e catturò il veliero greco *Urania* che, da Corfù, stava cercando di raggiungere Malta. Il **17** notte le batterie costiere di Malta affondarono la *S 34*.

Il **24 maggio** i partigiani jugoslavi registrarono la loro prima vittoria in mare arrestando presso Punta Santa Tecla, con una motobarca presa a terra poche ore prima e depredando (senza però affondarlo) il motoveliero croato *Miva*.

Un'altra azione di motosiluranti, anch'esse appena arrivate nel Mediterraneo ma, questa volta britanniche, ebbe luogo la **notte tra il 26 e il 27 maggio 1942**, quando le MTB 309 e 312 avvistarono e attaccarono nel Golfo di Bomba, in Libia, la motozattera tedesca *F 149*, sia pure senza successo.

Pochi giorni prima, la flottiglia delle motosiluranti tedesche di Porto Empedocle, in Sicilia, si era trasferita a Derna, in Cirenaica, operando efficacemente, durante i due mesi successivi, lungo l'ala a mare del fronte terrestre. La prima azione delle *Schnellboote* nel nuovo teatro di operazioni ebbe

luogo la **notte tra il 28 e il 29 maggio**, quando due motosiluranti tedesche attaccarono, senza esito, altrettanti mercantili avversari scortati da una vedetta e avvistati a nord-ovest di Tobruch. La missione fu ripetuta la **notte tra il 4 e il 5 giugno**, quando la *S 59* lanciò, senza colpire, contro un'unità di scorta avvistata in quelle stesse acque, e in quella tra **6 e il 7 giugno**, nel corso della quale una coppia di *Schnellboote* lanciò, ancora una volta senza colpire, tre siluri contro due mercantili.

Un rinnovato e doppio tentativo di inviare un convoglio a Malta ebbe quindi luogo a giugno. Già il 13 maggio 1942 il Gabinetto di guerra londinese aveva osservato, con un certo malumore, che c'erano grosse difficoltà a trovare le 4 navi mercantili veloci previste per un convoglio con partenza da Gibilterra. Malta richiedeva, infatti, bastimenti veloci mentre la flotta commerciale britannica era sempre più depauperata, dopo quasi tre anni di guerra. I convogli di giugno dovevano essere formati da almeno 11 navi, ma fino a quel momento ne erano state racimolate soltanto sei, quattro delle quali, per di più, statunitensi; circostanza questa destinata a pesare sul precario equilibrio di potere in essere ormai da mesi tra Londra e Washington. Per pareggiare i conti si rese pertanto necessario ricorrere alle poche, preziose navi frigorifere inglesi, smontando le piccole celle refrigerate di quelle veloci motonavi per poi mandarle nel Mediterraneo occidentale. In tal modo, però, l'alimentazione di carne fresca del Regno Unito ne avrebbe risentito, con spiacevoli conseguenze politiche, soprattutto in quel periodo di elezioni parziali della Camera dei Comuni. Il tallone d'Achille rappresentato dalla scarsità di navi mercantili inglesi, frigorifere incluse, era noto agli italiani, tanto che sia l'ammiraglio Gino Ducci, già due volte Capo di Stato Maggiore della Marina, sia il celebre economista (ed ex ufficiale di porto) Epicarmo Corbino, avevano pubblicato, poco tempo prima, sulla stampa italiana, alcune considerazioni non secondarie a questo proposito, coi relativi riflessi in capo all'andamento della guerra italiana e mondiale. Poiché, però, non c'era altro da fare, il Gabinetto decise, alla fine, di ricorrere anche alle «*due preziose navi frigorifere includendole nel convoglio per Malta*». In quella stessa occasione il Primo lord del mare, ammiraglio Sir Dudley Pound, spiegò inoltre ai ministri del Gabinetto di guerra che: «*...era impossibile fornire una scorta di navi da battaglia al convoglio proveniente da Levante*». L'unica unità candidata a quel ruolo, il *War-spite*, in quel momento nell'oceano Indiano, per quanto non potesse fare altro che restare inutilizzato a Kilindini (un ancoraggio del Kenya) dopo l'abbandono, il mese precedente, da parte della Eastern Fleet dell'ammiraglio sir James Somerville, delle acque indiane, non era — infatti — in grado di affrontare la Squadra italiana, giudicata in quel momento forte di un tipo «Littorio» e di 3 o 4 «Cavour» (5). Detto in altre parole, Malta poteva essere perduta, purché la Royal Navy non fosse costretta a depennare dai propri ruoli un'altra nave di linea dopo le 5 (*Royal Oak, Hood, Barham, Repulse* e *Prince of Wales*) affondate tra il 1939 e il 1941 e le 4 unità della classe «R» (*Royal Sovereign, Ramillies, Resolution* e *Revenge*) dimostratesi, assieme al *Malaya*, troppo lente e vulnerabili, dopo Punta Stilo, da essere ritirate dai teatri principali finendo confinate a compiti anti-corsari tra l'Atlantico meridionale e la metà occidentale dell'Oceano Indiano.

Il **3 giugno** avevano preso terra a Creta alcune Squadre di commando inglesi portati laggiù da caicchi e da sommergibili. Il loro obiettivo era rappresentato dagli aeroporti dei bombardieri della Luftwaffe. Nonostante il preavviso fornito ai tedeschi dal Servizio informazioni militari del Regio Esercito le azioni, eseguite nell'imminenza del passaggio del convoglio diretto da Alessandria a Malta, riuscirono, pur senza alcun effetto pratico in quanto l'Aeronautica germanica riuscì a spedire in tempo a Creta dei velivoli di riserva. I commando furono quasi tutti presi o uccisi.

Il doppio tentativo inglese di metà giugno andò, come è noto, male passando alla storia come l'operazione Mezzo giugno, formata, da un lato, dal tenace intervento, a Levante, delle navi da battaglia dell'Ammiraglio Iachino, spintesi tanto in avanti, nonostante una mezza dozzina di attacchi aerei e subacquei inglesi e statunitensi, da costringere l'intero convoglio inglese Vigorous a tornare, con gravi perdite, in Egitto; dall'altro ebbe inoltre luogo, a Ponente, la Battaglia di Pantelleria. a opera della

VII Divisione dell'ammiraglio Da Zara. Nulla, quindi, arrivò dall'Egitto perché la Squadra dell'ammiraglio Iachino, forte delle corazzate *Littorio* e *Vittorio Veneto* assieme a 6 incrociatori e 17 cacciatorpediniere, sbarrò il passo alla formazione avversaria, composta da 11 mercantili scortati da 8 incrociatori, 27 cacciatorpediniere, 6 tra corvette e dragamine di squadra e da 2 navi antiaerei, oltre alla vecchia corazzata (e già nave bersaglio) *Centurion*. Quest'ultima unità era stata destinata, l'anno precedente, a essere sacrificata in un tentativo di imbottigliamento di Tripoli, poi abortito. Nel giugno 1942 era stata camuffata per l'occasione (ma senza successo) da moderna nave di linea della classe «King George V». Le due squadre in attività nel Mediterraneo orientale non giunsero a contatto tra loro perdendo tuttavia, da un lato — a opera di aerei e sommergibili — l'incrociatore *Trento* e, dall'altro, l'incrociatore *Hermione* (silurato dal sommergibile tedesco *U 205*), il cacciatorpediniere *Nestor* (affondato in seguito a *near miss* di bombardieri italiani) e due mercantili. In più, la **notte tra il 14 e il 15 giugno 1942**, le *Schnellboote S 55, 56, 58 e 59*, partite da Derna, dopo essere state oltrepassate, senza danni e senza sospetti, dai britannici, beneficiarono — poche ore dopo — di una seconda possibilità in quanto gli inglesi, data la minaccia posta dalla squadra italiana, decisero di tornare sui propri passi attraversando, in tal modo, per la seconda volta la zona di pattugliamento avversaria. Le motosiluranti germaniche riuscirono così a silurare l'incrociatore *Newcastle* e ad affondare il cacciatorpediniere *Hasty* (6).

A Ponente ebbe invece luogo la battaglia navale di Pantelleria del **15 giugno 1942** combattuta dalla VII Divisione dell'ammiraglio Alberto Da Zara (incrociatori *Eugenio di Savoia* e *Raimondo Montecuccoli* in compagnia dei cacciatorpediniere *Ascari*, *Oriani*, *Premuda*, *Vivaldi* e *Malocello*) contro il convoglio avversario di ponente, formato in quel momento, dopo le perdite verificatesi il giorno precedente (tra le quali quella dell'incrociatore *Liverpool*, silurato e danneggiato da un aerosilurante italiano e che altrimenti avrebbe accompagnato lui pure il convoglio oltre Capo Bon) da 5 mercantili scortati dalla Force X del capitano di vascello Cecil Hardy e composta dall'incrociatore antiaerei *Cairo* e dai cacciatorpediniere *Bedouin*, *Marne*, *Matchless*, *Partridge*, *Ithuriel*, *Blankney*, *Badsworth*, *Middleton* e *Kujawiak* (quest'ultimo polacco) in compagnia dei dragamine di squadra *Speedy*, *Hebe*, *Rye* e *Hythe* e dei motodragamine *ML 121, 134, 135, 168, 459 e 462* preceduti dal posamine veloce *Welshman*, il quale si era allontanato, navigando di notte a 28 nodi, allo scopo di portare il prima possibile a Malta alcuni apparati nebbiogeni destinati a occultare l'arrivo in porto, previsto poco prima del tramonto, del resto della formazione.

Le condizioni meteo erano ideali: calma di vento e di mare e buona visibilità. Alle 05.30 l'Ammiraglio italiano fece catapultare i 2 idrovolanti Ro.43 della divisione. L'aereo dell'*Eugenio* fu però colpito, alle 06.10, da un caccia pesante bimotore Beaufighter decollato da Malta. L'osservatore morì e l'apparecchio fu costretto ad ammarare senza poter trasmettere nulla. Il Ro.43 del *Montecuccoli*, viceversa, avvistò e seguì le unità avversarie dalle 5.37 fino alle 6.25, senza però poter comunicare alcunché in quanto la radio di bordo era andata in avaria al momento del lancio. Il suo rapporto, fatto a terra e vecchio di quasi tre ore, raggiunse la divisione alle dieci del mattino. L'ammiraglio Da Zara rimase, così, privo di qualsiasi informazione proveniente dalla ricognizione aerea, circostanza questa destinata a pesare notevolmente nel corso della giornata.

Alle 05.32 furono avvistate verso occidente, sulla dritta per rombo 255°, unità sospette a 22.000 metri nella luce incerta dell'alba. Le unità italiane erano già state avvistate, alle 05.20, da un aereo inglese decollato da Malta, ma il segnale di scoperta, trasmesso dal velivolo alla base e da qui rilanciato alla Force X, fu ricevuto e compreso soltanto alle 05.40, contemporaneamente cioè allo spuntare delle prime colonne d'acqua della salva d'apertura tirata dagli incrociatori italiani da 19.000 m di distanza.

Alle 05.38 Da Zara aveva ordinato di passare a 32 nodi, destinando i caccia *Vivaldi* e *Malocello*, incapaci di superare assieme, a causa di un'avaria del *Malocello*, le 28 miglia orarie, di manovrare indipendentemente e di attaccare il convoglio. Le navi inglesi avevano già cominciato a fare fumo per



Danni inferti dal tiro degli incrociatori della VII Divisione al cacciatorpediniere inglese *Partridge* (U.S.M.M.).

occultare i mercantili. La formazione delle navi da guerra britanniche era, secondo gli stessi rapporti inglesi, piuttosto sgranata («...*rough line of bearing of 180 degrees*» e «*loose line of bearing was formed*») mentre le Regie Navi, sempre secondo i rapporti della Royal Navy, manovravano «*come a una parata*». Il *Premuda* (ex jugoslavo *Dubrovnik*) trovò immediatamente la distanza e sin dalle 05.40 i suoi colpi cominciarono a cadere intorno alla cisterna *Kentucky*, primo mercantile della colonna di sinistra del convoglio. Una volta che si prescindia dai cannoni di medio e piccolo calibro dei mercantili e dei dragamine, i quali non parteciparono allo scontro navale, la situazione era la seguente: le 10 unità britanniche e alleate disponevano di una fiancata di 61 cannoni del calibro compreso tra i 120 e i 102 millimetri in grado di sparare, teoricamente 723 colpi al minuto per un peso complessivo di 13.629 kg. Le corrispondenti cifre italiane in merito alle 7 navi da guerra coinvolte erano: 49 cannoni tra i 152 e i 100 mm con 286 proietti al minuto per 8.479 kg. Se si fa eccezione, infine, per i tre incrociatori, protetti come erano da cinture verticali tra i 70 e i 76 millimetri e da ponti corazzati dai 25 ai 35 mm, tutte le unità erano vulnerabili al reciproco tiro.

Mentre i proietti degli incrociatori della VII Divisione cadevano già alla seconda salva a cavallo del *Cairo* provocando, coi relativi primi due «*shorts 6 inch*», caduti a 20 piedi (6,10 metri) al traverso a sinistra, qualche danno all'opera viva «*dented by splinters and dished below the waterline*», il *Bedouin* ordinò ai propri cacciatorpediniere di passare a 22 nodi e di accostare per attaccare col siluro.

Alle 05.44 i due incrociatori italiani raggiunsero i 32 nodi e, un minuto dopo, gli inglesi aprirono il tiro non appena le centrali di tiro dei due cacciatorpediniere *Marne* e *Matchless* ebbero elaborato una soluzione, rispettivamente contro l'*Eugenio* e il *Montecuccoli*, alla distanza di 19.000 m. Le due unità sottili in parola, entrambe completate pochi mesi prima, erano, in realtà, navi di una nuova generazione. Armate ciascuna con tre torri binate da 120/50 del tipo Mark XX a caricamento automatico in grado di sparare con regolarità, secondo le relazioni inglesi di quel giorno, ben nove colpi al minuto (ciascuno dei quali pesante il 24% in più rispetto ai proietti ordinari dello stesso calibro) quei due caccia tirarono, nel corso dell'intera azione, uno 704 e l'altro 746 colpi. Un volume di fuoco, cioè, circa triplo rispetto ai 260 proietti dello stesso calibro sparati, quel giorno, dall'*Ithuriel*. Alle 05.46 gli incrociatori italiani concentrarono il proprio fuoco contro il *Cairo* mentre il *Bedouin* e il *Partridge*, giunti a circa 16.000 m, aprivano anch'essi il tiro contro i due incrociatori. Alle 05.50 il *Cairo*, giunto a 18.000 m, iniziò il tiro celere contro l'*Eugenio* mentre l'*Ithuriel*, in quel momento di prora alla nave ammiraglia inglese e lanciato lui pure all'attacco silurante alla distanza di 13.500 metri dalle due unità principali delle VII Divisione, iniziava a sparare contro il *Montecuccoli*. Alle 05.51 il *Bedouin*, colpito un minuto prima dall'*Ascari* all'estrema prora perdendo «*about 20 square ft*» di lamiera senza però rallentare, ordinò di aumentare a 28 nodi. Nel frattempo, tra le 05.50 e le 05.54, il *Marne* e l'*Ithuriel* osservarono, correttamente, due propri colpi a segno, rispettivamente ai danni dell'*Eugenio di Savoia* e del *Montecuccoli*. Il primo proietto colpì l'ammiraglia italiana vicino al galleggiamento in corrispondenza dell'infermeria, provocando tre morti e due feriti. L'altro esplose a centronave presso il quadrato ufficiali causando, con le proprie schegge, nove feriti. L'efficienza bellica degli incrociatori italiani rimase immutata. Proprio alle 05.54 il *Marne* e il *Matchless* spostarono il proprio tiro contro i caccia italiani *Vivaldi* e *Malocello*. Per le 05.55 il *Premuda*, mascherando l'*Ascari* e l'*Oriani*, ormai fuori tiro date le rotte divergenti delle due squadriglie di caccia, inquadrò, da 11.000 m, l'*Ithuriel*. Alle 05.56 l'*Eugenio* aprì il fuoco con il proprio armamento secondario da 100/47 contro il *Partridge* mentre il *Montecuccoli* faceva altrettanto prendendo come bersaglio l'*Ithuriel*. Alle 05.59 i due incrociatori passarono entrambi a battere, uno ciascuno, i due caccia inglesi di testa. Alle 06.00 il *Bedouin*, preso sotto il fuoco del *Montecuccoli*, segnalò in chiaro di essere «*hotly engaged*». Alle 06.01 il capoflottiglia inglese fu nuovamente colpito da un proietto da 152. Sempre alle 06.01 il *Montecuccoli* spostò il tiro dei propri due complessi binati da 100/47 a dritta, contro l'ultimo dei quattro caccia inglesi avvistati fino a quel momento e appena arrivato alla portata massima (15.000 metri) di quei cannoni, facendo fuoco celere dopo i primi otto colpi. L'unità sottile avversaria era il *Marne* e, alla quarta salva, fu giudicato colpito a centronave. Subito dopo il caccia inglese in questione accostò in fuori disimpegnandosi con fiamme a poppa e un'enorme nuvola di fumo nero. Il rapporto di missione del comandante di quel caccia afferma che «*i near miss dei proietti provocarono numerose schegge che colpirono il ponte superiore*». Alle 06.02 un altro colpo da 152 del *Montecuccoli* centrò il *Bedouin*. Sempre alle 6.02 toccò all'*Eugenio* mettere a segno un proietto dello stesso calibro sul *Partridge*, incendiandolo. Alle 06.04 due altri colpi del *Montecuccoli* giunsero a segno sul *Bedouin*. Alle 06.05 fu il *Premuda* a ritenere di aver colpito a prora il terzo caccia britannico, l'*Ithuriel*. La nave fu osservata distintamente mentre si ritirava, in fiamme, tuffandosi in una cortina di nebbia artificiale. I danni in questione, secondo il rapporto britannico, si limitarono tuttavia alle schegge di alcuni *near miss*. Sempre alle 06.05 un proietto del *Montecuccoli* centrò nuovamente il *Bedouin*. In quel momento anche l'*Eugenio* colpì il *Partridge* alla distanza di circa 10.000 yard. L'*Ithuriel* si ritirò e, come scrisse in seguito il proprio comandante: «*I was not sorry to do as the ship was under very heavy and unpleasantly fire accurate fire*».

Tra le 06.06 e le 06.10 il *Bedouin* fu nuovamente colpito almeno altre 6 volte dai 152 del *Montecuccoli*, perdendo rapidamente velocità. La nave, avvolta dalle cortine generate in precedenza dalla sua squadriglia mentre procedeva all'attacco, si fermò poco dopo.

Alle 06.06, essendo l'*Ithuriel* scomparso dentro la nebbia artificiale, il *Premuda* spostò il proprio tiro contro il *Cairo* mentre l'*Ascari* e l'*Oriani* spararono a intermittenza e senza effetti apparenti, tra le 06.07 e le 06.09, alcune salve, dapprima contro il *Marne* e poi contro il *Matchless* quando quelle unità facevano capolino tra i varchi dell'enorme cortina di fumo che stava avvolgendo la zona della battaglia. Alle 06.09 il *Premuda* vide distintamente un proprio colpo esplodere contro il *Cairo*. In effetti, quel proietto da 140 mm di costruzione cecoslovacca penetrò a dritta, tre metri sotto la linea di galleggiamento, perforando un deposito di nafta senza però che questo esplose. L'unità maggiore inglese accostò immediatamente in fuori. I colpi, tuttavia, continuarono a cadere pressoché senza soluzione di continuità intorno a quell'incrociatore perché l'*Eugenio* e il *Montecuccoli*, dopo che quest'ultimo incrociatore aveva manovrato per evitare i siluri lanciati contro di lui riformando, subito dopo, la linea di fila con la propria nave ammiraglia, avevano nuovamente ripreso a tirare, alle 06.09, da 14.000 yard, da un'altra direzione, sgombra dal fumo, contro le due unità britanniche. Alle 06.12 un *near miss* dell'*Eugenio* produsse una serie di schegge che attraversarono il *Matchless* da parte a parte all'altezza del «*main deck*».

Il fuoco era ormai possibile solo quando le sagome delle unità avversarie apparivano, di tanto in tanto, oltre le cortine fumogene. Alle 06.22 il *Montecuccoli* centrò nuovamente il *Cairo*, subito scomparso nella nebbia, e da allora il fuoco britannico, fino a quel momento molto intenso, divenne improvvisamente fiacco per poi cessare, da una parte e dall'altra, per le 06.29. Gli inglesi «*si nascondono dietro gigantesche cortine di nebbia artificiale*» e, come l'Ammiraglio italiano ricordò nelle proprie memorie, apparve in tutta la sua evidenza «*la tragica consensualità del combattimento navale*».

Alle 06.36 gli inglesi si ritrovarono, inaspettatamente, di nuovo sotto il tiro dei due incrociatori italiani. In quello stesso minuto il *Cairo* e l'*Ithuriel* tirarono contro il *Vivaldi* e il *Malocello*, i quali risposero al fuoco. Alle 06.37 i rapporti britannici riferiscono che il *Cairo*, inquadrato dal tiro dei 152 italiani, accostò in fuori a sinistra facendo ancora una volta fumo. Alle 06.40 il *Cairo*, battuto dal tiro del *Montecuccoli*, ricevette un colpo da 152 mm esploso a dritta a poppavia del secondo fumaiolo. Alle 06.42 il *Cairo* ordinò, infine, a tutte le unità di invertire la rotta. La distanza dai due incrociatori italiani, al di là della nebbia artificiale, era in quel momento di 6.500 m. Alle 06.50 il *Cairo*, l'*Ithuriel* il *Matchless* e, a qualche minuto di distanza, il *Marne*, riaprirono il fuoco contro l'*Eugenio* e il *Montecuccoli* da 18.000 m. Alle 06.59 tre «*shorts*» da 152 si abbatterono a circa 20 piedi (sei metri) a dritta del *Cairo*, traforando con le loro schegge lo scafo di quella nave per oltre trenta metri di lunghezza, compromettendone l'efficienza bellica a causa dei danni e della perdite verificatesi tra gli armamenti dei pezzi.

A questo punto il *Cairo*, dopo aver sparato nel corso dell'azione 690 colpi da 102 mm, si ritirò definitivamente. Alle ore 07.00 la VII Divisione cessò il fuoco, essendo la Force X e il convoglio totalmente coperti dalla nebbia artificiale. In seguito Da Zara decise di aggirare da sud lo sbarramento minato italiano AN 7 che attraversava quell'area perdendo, così, il contatto con l'avversario. Gli inglesi, in realtà, stavano procedendo, in quel momento, in direzione nord e avrebbero ripreso la rotta verso levante dopo le 08.30.

In precedenza i cacciatorpediniere *Vivaldi* e *Malocello* avevano aperto il fuoco, da 18.000 metri, alle 05.47, sparando contro le sagome dei mercantili che si intravedevano, ogni tanto, attraverso la nebbia. Alle 05.54 i quattro caccia di scorta della classe «*Hunt*» avvistarono le due siluranti italiane cominciando il tiro da 18.000 yard seguiti, pochi secondi dopo, dai caccia *Matchless* e *Marne*. Alle 5.58 i due caccia italiani tirarono contro gli «*Hunt*» e osservarono la formazione avversaria accostare in fuori dopo alcuni colpi caduti vicino.

Alle 05.59 *Vivaldi* e *Malocello*, sottoposti a un intenso tiro da parte dei due «*M*» e giudicando impossibile avvicinarsi ulteriormente al convoglio, lanciarono da 5.800 metri; il primo due siluri diretti contro un mercantile e l'altro un'arma contro il cacciatorpediniere *Kujawiak*. I caccia italiani tirarono,



15 giugno 1942 Il cacciatorpediniere inglese *Bedouin* in affondamento (U.S.M.M.).

in seguito, contro le navi del convoglio, quando li vedevano, e contro il *Marne*. Alle 06.05 il *Chant* fu colpito da un siluro. Di solito questo successo è attribuito a bombardieri tedeschi, ma in realtà i due soli velivoli germanici, una coppia di Ju 88 dello Stab/KG 54, in quel momento in volo sganciarono uno, alle 06.22, le proprie 4 bombe da 250 kg a 10-15 yard dalla poppa della cisterna *Kentucky*, immobilizzandone l'apparato motore e l'altro, alle 06.30, contro il *Vivaldi*. Il *Chant*, essendo carico di munizioni e di benzina avio in fusti, oltre che con un grosso quantitativo di carbone in coperta, fu immediatamente abbandonato dall'equipaggio statunitense.

Alle 06.07 il *Vivaldi* fu colpito da un proietto del *Matchless* che scatenò un incendio. Per le 06.22 quella silurante italiana, coperta da una cortina fumogena del *Malocello*, era ferma. Alle 06.37 l'*Ithuriel*, il *Cairo* e il *Matchless* tirarono contro i due caccia italiani, i quali risposero al fuoco. Alle 06.46 il *Vivaldi* riuscì a rimettere in moto una macchina. Per le 07.15 i tre cacciatorpediniere *Premuda*, *Ascari* e *Oriani* inviati da Da Zara raggiunsero i due «Navigatori».

Alle 08.30 il caccia *Partridge* prese a rimorchio il *Bedouin* procedendo alla velocità di sette nodi e mezz'ora dopo il comandante Hardy ordinò al convoglio di invertire nuovamente la rotta e di mettere la prora in direzione di Malta. Alle 10.00 la cisterna *Kentucky* fu presa a rimorchio dal dragamine di squadra *Hebe* procedendo, per il seguito, alla velocità di quattro-sei nodi. Alle ore 11.23 la VII Divisione, ormai al di là dello sbarramento minato, avvistò una prima, grande colonna di fumo in lontananza. Si trattava del *Chant*, esploso e spezzatosi in due tronconi alle 11.56 e la cui prora scomparve, infine, alle 13.46.

Poco dopo, a dritta di quella prima colonna, furono avvistate altre due navi in fiamme: il mercantile *Burdwan*, colpito in precedenza da aerei tedeschi e il *Kentucky*. Alle 12.20 il *Partridge*, dopo aver avvistato a sua volta le navi italiane, abbandonò il rimorchio del *Bedouin* e si ritirò verso ponente alla massima velocità che le sue macchine danneggiate gli permettevano di fare in quel momento, ovvero 20 nodi. Alle 12.25 l'*Eugenio* incominciò a tirare contro la cisterna mentre il *Montecuccoli* aprì il fuoco contro due dragamine di squadra inglesi. Alla terza salva l'*Hebe* fu colpito, da «*approx. 26.000 yards 170 right*» con un proietto da 152 mm. Le due navi inglesi si allontanarono subito alla massima velocità. Alle 12.35 i due incrociatori italiani diressero il proprio tiro contro il *Bedouin* (*Eugenio*), da 18.000 metri, e il *Partridge* (*Montecuccoli*), da 19.500 m, quest'ultimo semi nascosto dal fumo. La prima unità, ferma, incassò 3 ulteriori colpi mentre il *Partridge* fu centrato, per la terza volta, da un proietto.

Alle 12.57 *Ascari* e *Oriani* iniziarono a sparare, da 12.000 m, contro il *Kentucky* e il *Burdwan*, poi finiti dagli incrociatori. Alle 13.24 due *near miss* del *Montecuccoli* contro il *Partridge*, ormai appena visibile al limite dell'orizzonte, bloccarono il timone di quel caccia inglese. Nel frattempo un aerosilurante italiano aveva finito l'immobilizzato *Bedouin*. Alle 14.20 Da Zara, sempre privo di notizie sul nemico, aveva raggiunto e oltrepassato le acque, a lui interdette da Supermarina, a levante del 13° meridiano, dove si trovavano in agguato 5 sommergibili italiani. Deciso, nonostante tutto, a rischiare, l'Ammiraglio italiano continuò il proprio inseguimento fino a quando non fu evidente che il nemico non poteva essere raggiunto. Merita infine di essere ricordato il lapidario commento formulato dall'Ammiragliato britannico il 21 giugno 1942 in merito allo scontro di superficie di quel giorno a sud dell'isola di Pantelleria: «*...but for the enemy surface force both of these ships (Burdwan and Kentucky) might have been brought in*» («*Se non fosse stato per le navi di superficie avversarie entrambi questi mercantili avrebbero potuto arrivare a destinazione*»).

Alla fine giunsero a Malta, da ponente, soltanto due navi mercantili, una delle quali danneggiata. Il carico messo a terra ammontò a 13.552 tonnellate, formate in prevalenza — e come al solito — da munizioni e combustibili. Il 20 giugno 1942 gli osservatori del Reparto informazioni della Regia Marina segnalavano, da Algesiras, i danni causati dalle artiglierie delle navi italiane ai cacciatorpediniere *Partridge*, *Blankney* e *Marne*. Il commento, sintetico, dell'ammiraglio Weichold, fu: «*L'attacco degli incrociatori italiani fallì*» (7).

Col senno del poi si può affermare, al contrario, che la *Combat Readiness* (per dirla all'inglese) di Da Zara appare non solo la più fortunata, ma soprattutto la più coerente condotta di un ammiraglio italiano durante la seconda guerra mondiale nel corso delle azioni di superficie. Sia a Punta Stilo sia a Pantelleria Da Zara, forte dell'esperienza maturata nel 1915 in Adriatico, fece della velocità un'arma. Un concetto che aveva permeato tutta la Regia Marina dal 1981 in poi con Saint Bon e Benedetto Brin, ma che lui solo ebbe il coraggio di applicare senza tatticismi consapevole di quella verità profonda che gli inglesi avevano appreso in secoli di tradizione: i combattimenti navali di superficie sono l'eccezione, non la regola, e bisogna sfruttare subito ogni minuto data, per usare le sue stesse parole apparse nel proprio *Pelle d'ammiraglio*: «... la tragica consensualità del combattimento navale». (8)

La mattina del **21 giugno 1942** le motosiluranti germaniche *S 36, 54, 55, 56, 58 e 59* scompagnarono la precipitosa ritirata dei mezzi d'uso locale inglesi di Tobruch. In quell'occasione furono catturate la motovedetta HDML 1039 e il mezzo da sbarco LCT 150 e affondati i dragamine ausiliari *Highland Queen*, *Eskimo Nell*, *Kheir-el-Dine* e *Parktown*, oltre alla motovedetta HDML 1069 e al mezzo da sbarco LCT 119.

La grande vittoria tedesca e italiana conseguita nel corso dell'offensiva iniziata il 26 maggio e spintasi, per il 30 giugno, fino a El Alamein aveva tratto origine dai seguenti dati, compresi tra il 1° gennaio e il 30 giugno 1942:

— personale partito: 10.621, arrivato 9.009 (perdite 15,2%);

- materiale partito: 469.508, arrivato 441.878 (perdite 5,9%);
- gli attacchi aerei britannici erano stati, nello stesso periodo, 33; quelli di sommergibili 28.

A titolo di paragone vale la pena di ricordare che Churchill affermò il 2 luglio 1942 davanti ai Comuni, in seguito alla mozione di sfiducia nei suoi confronti messa all'ordine del giorno dall'opposizione dopo la sconfitta di Tobruch, che la Gran Bretagna, l'impero e gli Stati Uniti avevano inviato in Medio Oriente, fino a quel momento, più di 950.000 uomini, 4.500 carri armati, 6.000 aerei, quasi 5.000 cannoni e oltre 100.000 automezzi (9). I veicoli inviati dall'Asse nel corso in tutta la campagna d'Africa del 1940-43 furono 26.698 italiani e 30.650 tedeschi, mentre i carri armati e i blindati ammontarono a 1.768 mezzi per il Regio Esercito e a 1.649 per i tedeschi. (10)

NOTE

(1) Joseph Micallef, *When Malta Stood Alone (1940-1943)*, ed. Interprint Limited, Malta 1981, pagina 180.

(2) ADM 199/255 4th April 1942. Da questo documento risulta, infatti, che quella nave, soprannominata HMS *Pepperpot* (pepiera) per via dei numerosi squarci distribuiti, come evidenziano le fotografie, dalla prora alla torre B fino in plancia e attribuiti solitamente a bombe, subì, mentre era a Malta, un unico *near miss* che causò danni da schegge soltanto a poppa e a un'elica, oltre a un *direct hit* l'8 aprile. Il documento ADM 234/444 26th March 1942 spiega, a sua volta, che i danni di cui sopra non furono causati da bombe.

(3) Testimonianza del marinaio George Knott.

(4) James Dlad, *By Sea By Land. The authorized history of the Royal Marines Commando*, ed. Harper and Collins, Londra 1998, pagine 106-107. Guido Azzolini, *Nell'Egeo, come Abatantuono*, *Il Giornale*, 11 luglio 1993.

(5) In realtà il *Cavour*, recuperato e trasferitosi coi propri mezzi a Trieste nel dicembre 1941, non sarebbe entrato in servizio prima dell'armistizio dell'8 settembre 1943, ma l'infiltrazione effettuata sin dal 1940 dai Servizi della Regia Marina nella rete di operai slavi al servizio della Gran Bretagna attiva tra Trieste, Monfalcone e Fiume si rivelò talmente efficace che ancora nel luglio 1943 Londra pensava che quella nave fosse, tutt'al più, in riserva (come lo era, effettivamente, il *Cesare*, a Pola dal gennaio 1943) con la possibilità, però, di essere riarmata rapidamente.

(6) Il governo inglese non fu ovviamente soddisfatto del successo riportato nel Mediterraneo orientale della squadra da battaglia italiana, tanto da ordinare, il 22 giugno 1942, di modificare le relazioni disponendo di «*amend to show tht. convoy turned back for lack of fuel*», TNA CAB 195/1 War Cabinet Minutes W.M. (42) 79th Conclusions.

(7) Eberhard Weichold, *Axis Naval Policy and Operations in the Mediterranean 1939 to May 1943*, ONI Ref. G.H.S./5 U.S. Naval Department, NARA, Washington DC, pagina 84.

(8) Alberto Da Zara, *Pelle d'Ammiraglio*, edizione USMM, Roma 2014 curata e commentata da Andrea Tironola ed Enrico Cernuschi.

(9) TNA, HC Deb. (Series 5), vol. 381, col. 596.

(10) Marc'Antonio Bragadin, *Che ha fatto la Marina?*, ed. Garzanti, Milano 1949, pagina 421.

CAPITOLO IX

El Alamein

Il Sacrario italiano di Quota 33 a El Alamein (foto Cernuschi).



L'ULTIMO ANELITO DEL
52 CRUPPO CANNONI DA
152/57 RACCOLSE QUESTA
ALTURA • 10.7.1942 • OVI
UNA VOCE SI LEVA POS-
SENTE E AMMONISCE A
MAI DISPERARE NEI
DESTINI D'ITALIA •

Rommel arrivò il 1° luglio davanti alle difese, approntate dagli inglesi sin dal 1940, sulla stretta di El Alamein con 7.500 uomini (2.000 dei quali tedeschi) e 85 carri armati contrapposti a un numero doppio di soldati avversari appoggiati da 252 carri. Gli italo-tedeschi tentarono, fino al giorno 3, di sfondare sfruttando, una volta di più, il cedimento psicologico britannico. Gli australiani e i sudafricani della 9^a e 1^a Divisione, però, tennero. Di conseguenza il sogno, legittimo e coltivato dalla caduta di Tobruch, di arrivare entro due settimane, grazie al crollo verticale del morale inglese, al Canale di Suez e di vincere, in questo modo, la guerra, svanì per sempre (1). Dal 10 luglio 1942 cominciò, viceversa, la controffensiva anglosassone, protratta fino al 27 di quello stesso mese, quando il fronte egiziano finalmente si stabilizzò.

Le truppe dell'Asse riuscirono a tenere, nonostante il rapporto di 2 a 1 in essere a favore del nemico, grazie all'afflusso via mare, da Tobruch fino a Marsa Matruh, delle indispensabili munizioni trasportate da alcuni piccoli mercantili in compagnia di motovelieri e motozattere.

Quella nuova corrente di traffico era incominciata il 3 luglio 1942 su iniziativa dell'ammiraglio Giuseppe Lombardi, comandante della Regia Marina in Libia, inviando il piccolo piroscafo *Pontinia* con un carico di munizioni d'artiglieria sollecitato e atteso disperatamente dall'Armata corazzata italo-tedesca, in quel momento in piena crisi logistica dopo la galoppata degli ultimi dieci giorni, e minacciata di annientamento in seguito all'atteso contrattacco nemico. Non c'era, per contro, alcuna possibilità di inviare nuovi reparti mobili dall'Italia in quanto non esistevano — semplicemente — nell'estate 1942 (dopo l'invio, a primavera, della Divisione corazzata Littorio in Libia) carri armati di tipo medio o semoventi disponibili, al di là del gettito ordinario destinato a ripianare le perdite che si verificavano, un giorno dopo l'altro, in Africa. Quanto alle artiglierie moderne, queste erano state destinate all'8^a Armata italiana in corso di trasferimento in Russia dopo che i tedeschi avevano reclamato, alla fine del dicembre 1941 e su iniziativa del generale Jodl, l'afflusso di complessivamente 10 Divisioni italiane per la nuova offensiva estiva contro l'Unione Sovietica, da scatenare nel 1942 in direzione dei giacimenti di petrolio del Caucaso.

Il viaggio del *Pontinia*, con la scorta di una piccola e lenta cannoniera italiana, si svolse senza incidenti, grazie anche alle puntuali decrittazioni effettuate, sempre nel giro di pochi minuti, dal Reparto Informazioni dello Stato Maggiore della Regia Marina a danno dei messaggi cifrati britannici trasmessi dalla RAF e della Royal Navy. Fu così che, alla fine, quelle vitali 535 tonnellate di munizioni furono consegnate, il 5 luglio, appena in tempo agli artiglieri dell'Asse schierati nel deserto.

Entusiasta di quest'iniziativa, l'ammiraglio tedesco Weichold, in Africa dal maggio 1942 in qualità di responsabile ispettivo delle unità della Kriegsmarine di base laggiù, ordinò, a questo punto, a due piccoli piroscafi germanici, il *Brook*, da 1.325 t e lo *Sturla*, da 1.195 t, di trasportare un carico aggiun-

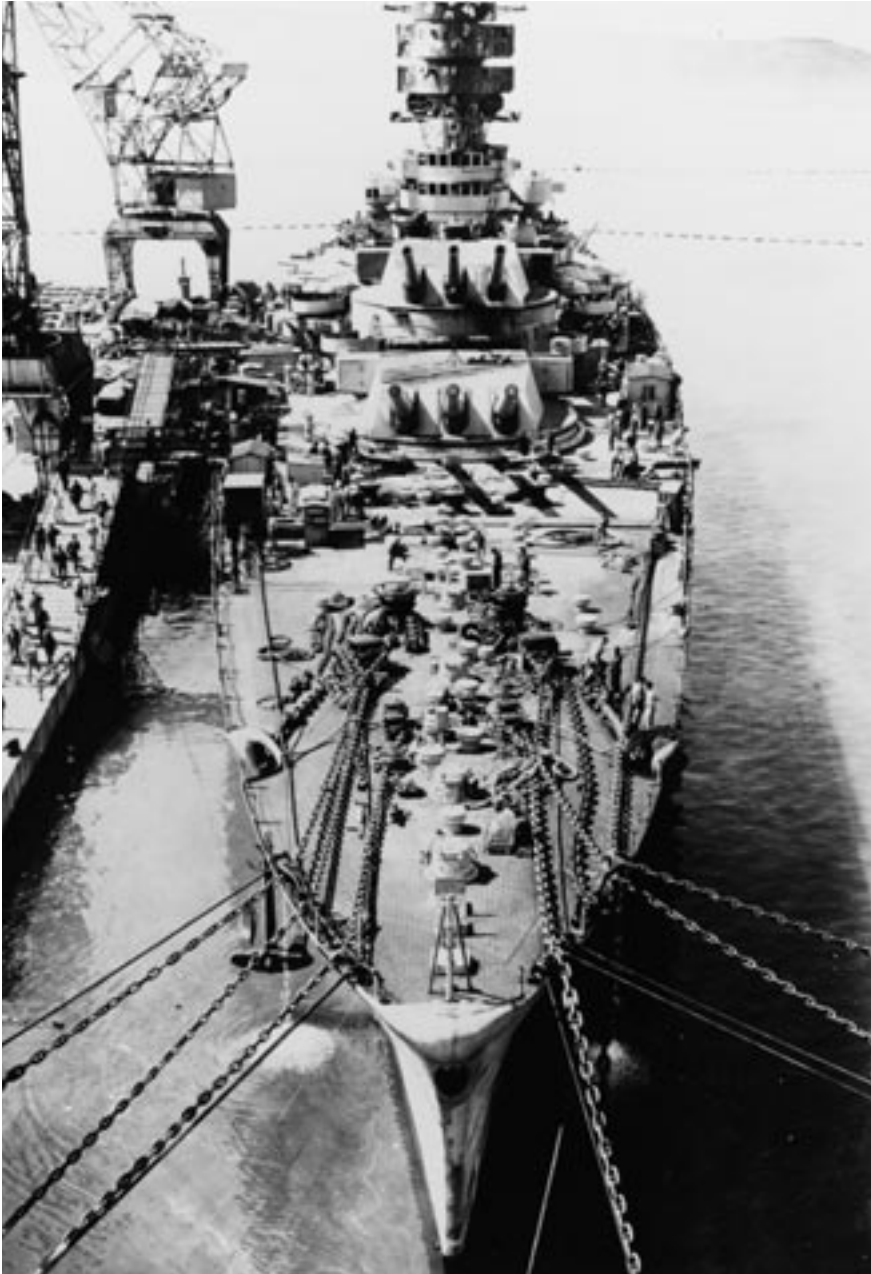
tivo di 1.200 t di munizioni fino alla linea del fronte. Le navi giunsero a Marsa Matruh l'8 luglio e il loro carico fu messo a terra per intero entro la mattina dell'11. I due mercantili furono affondati, la **notte tra l'11 e il 12 luglio 1942**, dai cacciatorpediniere inglesi *Beaufort*, *Dulverton*, *Eridge* e *Hurworth*.

Seguì, il 16 luglio, la piccola motonave *Città d'Agrigento*, di 2.480 tonnellate, con un carico di 460 tonnellate tra munizioni e pezzi d'artiglieria. I materiali furono subito scaricati anche questa volta e avviati al fronte quello stesso giorno. Weichold, però, trattenne con un abuso d'autorità, il *Città d'Agrigento* a Marsa Matruh. L'idea dell'ammiraglio germanico era quella di utilizzare quel mercantile come esca allo scopo di permettere a tre delle proprie motosiluranti di attaccare, nottetempo, i cacciatorpediniere britannici della squadriglia di Alessandria. L'attesa incursione navale inglese a opera dei soliti 4 cacciatorpediniere, i quali effettuarono un breve bombardamento, si materializzò puntualmente la **notte tra il 18 e il 19 luglio**, senza registrare però danni né da una parte né dall'altra. Al successivo calar delle tenebre **tra il 19 e il 20**, la trappola germanica fu nuovamente tesa. Questa volta, però, la Royal Navy pensò bene di inviare gli incrociatori *Dido* ed *Euryalus* in compagnia dei cacciatorpediniere *Jervis*, *Javelin*, *Pakenham* e *Paladin*, mentre i più piccoli caccia di scorta, *Aldenhams* e *Dulverton*, pattugliavano al largo. L'azione si concluse con il danneggiamento dell'*S 60*. Quanto al *Città d'Agrigento* fu centrato a poppa dal tiro inglese, affondando rapidamente. Weichold fu a sua volta duramente ripreso da Supermarina mentre l'ammiraglio Carlo Giartosio assumeva il comando navale di Marsa Matruh, La Regia Marina fece inoltre affluire in quella zona due batterie di autocannoni da 102/35 e 76/30 della MILMART, la Milizia dell'artiglieria costiera formata in prevalenza da vecchi marinai volontari non più in servizio. Le Camicie Nere fecero appena in tempo a mettere in posizione i propri pezzi e la centrale di tiro prima del ritorno, la **notte tra il 23 e il 24 luglio**, degli stessi incrociatori inglesi della settimana precedente. Questa volta, tuttavia, il bombardamento navale fu oltremodo breve. Dopo i primissimi colpi tirati dai cannoni da 102 mm italiani, infatti, gli incrociatori della Royal Navy preferirono allontanarsi dopo aver sparato appena due fiancate, e quell'incursione fu subito giudicata, in tutta onestà, un fallimento dagli stessi britannici. L'insuccesso fu registrato anche in Gran Bretagna, tanto che Churchill se ne lamentò con l'Ammiragliato scrivendo che le navi di base ad Alessandria «*Stanno facendo ben poco in questa lotta, sia che si tratti di tagliare le rotte dei rifornimenti al nemico, sia in termini di bombardamenti dal mare delle basi avversarie*» (2).

In quello stesso periodo l'ancoraggio di Gibilterra fu visitato due volte da nuotatori d'assalto italiani, la prima nel corso della notte sul **14 luglio 1942** e la seconda in quella sul **15 settembre**. Il bilancio fu di 4 mercantili affondati la prima volta e di uno distrutto in occasione del secondo attacco, sempre senza perdite per gli uomini della X MAS.

All'inizio di luglio Supermarina, dato il rifiuto tedesco di partecipare all'invasione di Malta prevista per agosto, propose più volte al neo maresciallo Cavallero, di per sé piuttosto riluttante, di occupare, con le sole forze italiane già disponibili, la piccola isola di Gozo (giudicata facilmente rifornibile a mezzo di piccole unità) allo scopo di battere, da laggiù, con i cannoni di medio calibro di due pontoni armati e con artiglierie del Regio Esercito, parte degli aeroporti dell'isola e la metà occidentale del Grand Harbour. Questo piano fu però definitivamente respinto il mese successivo disponendo, per l'occasione, il 24 agosto 1942, anche lo scioglimento del plotone di Camicie Nere volontarie maltesi destinate a operare come guide della forza d'invasione (3).

Le grandi manovre non erano però limitate al solo campo navale. Anche la diplomazia stava entrando prepotentemente in gioco. Gli inglesi contattarono invero a Lisbona, nel corso di quello stesso mese di luglio e per il solito tramite del rumeno Jan Pangal e dei suoi amici polacchi, l'inviato straordinario e ministro plenipotenziario italiano Francesco Frasoni accreditato in quella capitale. La proposta, molto sottile, fu quella di una possibile intesa, dopo una pace generale data ormai per



La nave da battaglia *Roma* a Trieste durante la primavera 1942 (U.S.M.M.).

imminente, tra Londra e Roma davanti alla prospettiva di un futuro patto continentale tra una Germania rimasta priva di Hitler (giudicato dagli italiani, come già Napoleone III il secolo precedente, alla stregua dell'unica garanzia tedesca vivente nei confronti delle aspettative nutrite da Roma nell'ambito dell'Asse), la Francia e l'Unione Sovietica. I britannici fecero inoltre filtrare, entro la fine di quello stesso mese di luglio, sempre mediante quel medesimo canale, l'ipotesi di una pace separata italiana in armonia con i noti desiderata statunitensi. In questo caso lo schema ventilato prevedeva l'integrità dei domini inglesi, una restaurazione — almeno parziale — dell'impero italiano in Africa orientale, la Tunisia e quel «balconcino sull'Atlantico», ovvero la città internazionale di Tangeri, cui l'ambasciatore statunitense William Phillips aveva, in effetti, accennato, su mandato di Roosevelt, il 20 maggio 1940 (4), tanto più che l'occupazione militare di quella stessa città fatta dalle

truppe spagnole il 14 giugno 1940 (senza però manomettere il governo internazionale di quel territorio), non era mai stata riconosciuta dall'Italia. Quest'ulteriore contatto sembrò molto promettente, tanto più che gli emissari britannici (cui era stata chiesta una solida prova a conferma della propria buona volontà) avevano promesso di far partecipare alle trattative in Portogallo niente di meno che sir Ronald Graham, già ambasciatore di Sua Maestà a Roma tra il 1921 e il 1926. Si trattava di un personaggio ben noto, non solo in Italia, e giudicato assolutamente autorevole, avendo tra l'altro seguito l'evoluzione del movimento fascista sin da prima della presa del potere e che aveva frequentato, in seguito, con assiduità, Mussolini per quasi vent'anni di fila. Come se non bastasse, sir Ronald era giudicato altresì ben orientato nel caso specifico. Quell'ambasciatore aveva, infatti, esercitato una co-

stante pressione su Londra, tra il 1927 e il 1928, volta a far sì che l'Italia fosse ammessa, alla fine, proprio nel consiglio governativo di Tangeri dopo che il governo britannico aveva bruscamente bloccato, nel 1923, un analogo tentativo italiano in questo senso. Per di più sir Ronald era anche, dal 1939, il direttore per il governo britannico della Compagnia del Canale di Suez. Si trattava, pertanto, del maggiore e migliore interlocutore possibile in merito all'altro argomento giudicato decisivo, a Roma, in vista della pace: la riapertura del traffico italiano postbellico e, più in generale, la revisione degli equilibri nel Medio Oriente. Oggi sappiamo che non si trattava di un *ballon d'essai* perché proprio durante gli ultimi giorni dell'agosto 1942 il governo inglese aveva messo in preventivo, nel caso l'appena iniziata battaglia di Stalingrado si fosse conclusa con una vittoria tedesca e con la fine, formale o di fatto, delle ostilità in Russia, di dover affrontare anche la Francia, fatto questo che imponeva nei confronti dell'Italia una politica ben diversa rispetto a quella perseguita fino a quel momento (5).

Dopo la fine, ai primi di settembre, dell'ultima offensiva di Rommel, i *feeler* tra Londra e Roma rallentarono, essendo ormai cessato per Londra il pericolo di veder occupato dal nemico il Canale di Suez e, pertanto, di non poter più alimentare il fronte medio orientale, fatta eccezione per gli insufficienti e lontanissimi scali iracheni e persiani. Di conseguenza l'atteso incontro a Lisbona tra Frasoni e sir Ronald fu più volte rinviato e, alla fine, sostituito, ai primi di ottobre, da una visita a Lisbona del suo omonimo nipote, *Vice Air Marshal* della RAF ed *Head of Intelligence-Home Force*, il quale rinnovò, in maniera sempre sfumata, le proposte dei mesi precedenti, questa volta — però — a fronte di un'esplicita richiesta di pace separata e di rottura dell'alleanza in essere tra Roma e Berlino. Deluso, Frasoni rientrò — quello stesso mese — in Italia per riferire di persona gli ultimi sviluppi a Ciano e a Mussolini. Non se ne fece, naturalmente, niente, anche se i contatti con gli intermediari residenti a Lisbona furono conservati, a fuoco lento, da entrambe le parti fino al 3 agosto 1943, quando i britannici li interruppero bruscamente denunciandoli agli americani come provocazioni tedesche. Ciò non di meno, da allora Lisbona rimase la sede privilegiata di tutti i successivi contatti italiani con gli inglesi in vista di una soluzione diplomatica del conflitto, data l'assodata sincerità sia di Pangal, sia degli esponenti polacchi coinvolti in quelle vicende dipanatesi tra il Portogallo, la Francia e l'Italia (6).

Mentre queste schermaglie diplomatiche si alternavano da una parte e dall'altra, il flusso di traffico costiero dell'Asse diretto a El Alamein continuò, goccia dopo goccia, fino al novembre 1942. Uno sforzo di proporzioni ben maggiori era contemporaneamente in corso in Gran Bretagna in vista dell'invio a Malta del maggiore convoglio inglese (ben 14 mercantili) destinato a quell'isola. Una vicenda nota da noi col nome di Battaglia di mezzo agosto e in Gran Bretagna con nome di quella complessa operazione aeronavale: *Pedestal*.

Il Reparto Informazioni della Regia Marina seguì la preparazione del nuovo convoglio, dal 17 luglio in poi, grazie alle notizie raccolte a Gibilterra, oltre che mediante una serie di successive decrittazioni. Dopo aver perso, l'11 agosto, la portaerei *Eagle*, affondata dal battello tedesco *U 73*, e l'incrociatore *Cairo*, vittima il giorno successivo del sommergibile italiano *Axum*, i britannici oltrepassarono, la notte tra il 12 e il 13 agosto, Capo Bon. Questa volta, data l'urgenza di rifornire l'isola, non era stato possibile sfruttare, come di consueto, il maltempo. Di conseguenza la Regia Marina aveva potuto concentrare nel Canale di Sicilia, grazie al preavviso ricevuto dal proprio Reparto Informazioni, 6 delle sue nuove motosiluranti (copiate da quelle jugoslave, di modello tedesco, catturate l'anno precedente) e 13 MAS cui si aggiunsero, all'ultimo minuto, 4 *Schnellboote*. Nonostante la mancanza di nafta avesse paralizzato, dalla seconda metà di giugno, l'attività delle corazzate italiane, era previsto, per la mattina del 13, anche l'intervento di 2 Divisioni incrociatori, ma errati rapporti aerei tedeschi in base ai quali Capo Bon era stato oltrepassato, sul far della sera, da una corazzata della classe «Nelson» e da una portaerei, causarono l'annullamento di quella missione. Per usare le parole dell'ammiraglio Weichold: «Il Maresciallo Kesselring voleva usare i propri bombardieri e così rifiutò la richiesta della Marina italiana in merito alla scorta aerea. Mussolini, chiamato da Cavallero per un arbitrato, non voleva

Una caricatura italiana dedicata ai problemi di disciplina che spesso si riscontravano nei convogli a partire dall'eccessivo fumo e dalle scintille che spesso uscivano dai fumaioli (collezione Cernuschi).



opporsi apertamente a Kesselring per paura di apparire pregiudizialmente a favore della Marina italiana». Andò così a finire che gli incrociatori furono richiamati in assenza di una valida protezione della caccia (7), lasciando in tal modo alle sole unità veloci costiere il contrasto di superficie, una volta che si faccia eccezione per un breve sconto notturno, senza conseguenze, verificatosi la **notte tra l'11 e il 12 agosto**, quanto il cacciatorpediniere *Malocello*, intento a posare uno sbarramento di mine, avvistò 2 cacciatorpediniere e 2 mercantili diretti da Malta a Gibilterra tirando qualche colpo prima che tutti scomparissero nell'oscurità; anche una successiva ricerca da parte dei MAS 552 e 553, subito accorsi, non ebbe esito. Nel corso della **notte tra il 12 e il 13 agosto** la MS 22 affondò l'incrociatore britannico *Manchester* (maggior successo ottenuto dalle unità veloci costiere di qualsiasi Marina durante la Seconda guerra mondiale) e la MS 31 colò a picco la motonave *Glenorchy*. I ben più piccoli MAS affondarono, a loro volta, i mercantili *Wairangi* (MAS 522) e *Almeria Lykes* (MAS 544), danneggiando altresì il *Santa Elisa*, silurato dal MAS 557 e finito, il giorno dopo, dagli aerei, e il *Rochester Castle*, colpito da un'arma lanciata dal MAS 564. La *S 58* tedesca fu danneggiata dal tiro inglese.

Sono state scritte, in passato, pagine molto belle in merito alla cosiddetta Operazione Mezz'Agosto. Una vittoria aeronavale italiana e tedesca senza discussioni. I britannici ci fecero pure, nel 1953, un bel film, *Malta Story*, con Alec Guinness nel corso del quale trattano con grande rispetto e drammaticità anche la medaglia d'oro alla memoria Carmelo Borg Pisani, un volontario maltese recatosi nella propria isola per conto del Reparto Informazioni della Marina e impiccato dai britannici dopo che la minaccia di un'invasione dell'Asse era ormai scomparsa. Non è quindi il caso di ripeterle in questa sede. Si può aggiungere, però, un'informazione, di fonte inglese, emersa solo recentemente. Le gravi perdite di preziose motonavi frigorifere verificatesi in quell'occasione furono non solo controproducenti ai fini della "vera guerra" britannica, ovvero l'alimentazione delle loro isole metropolitane (notoriamente non autosufficienti, dal punto di vista alimentare, sin dai tempi della *Corn Law* liberista del 1846) ma furono del tutto inutili.

I mercantili in questione erano stati costruiti, nel corso degli anni Trenta, per rifornire, dall'Oceania alla Gran Bretagna, la popolazione di carne e latticini pagati stampando sterline nell'ambito del chiuso sistema economico dell'*Imperial Preference*. Una volta smontate le loro piccole celle refrigerate quelle

navi furono caricate fino all'orlo di munizioni, armi e materiali vati (inclusi generi di conforto) per la guarnigione. Nulla o quasi per la popolazione, costretta a un regime di fame dalla fine dell'inverno e tra la quale si sarebbero verificati, alla fine dell'anno, dei casi di peste.

Peggio ancora, e con buona pace di certe leggende, la celebre e più volte danneggiata cisterna *Ohio*, affondata infine in porto il 17 agosto spezzandosi in due, non trasportava un solo litro della presunta benzina avio che avrebbe salvato l'isola sotto assedio. Il carico era formato infatti (a parte una piccola quantità di kerosene) da nafta pesante per caldaie, in quanto Churchill desiderava che Malta fosse utilizzata dalla Mediterranean Fleet per conquistare il controllo del Mar Jonio. Quel combustibile, pertanto, non servì prima del dicembre 1942, mentre le scorte di benzina per aerei esistenti a Malta nel luglio 1942 e risalenti ancora all'anno precedente, sarebbero bastate fino all'inizio del 1943. (8)

In quelle stesse ore del **13 agosto**, davanti a Rodi, i MAS 536 e 545 attaccarono una divisione di incrociatori (*Dido*, *Euryalus*, *Arethusa* e *Cleopatra* scortati da 10 cacciatorpediniere) avvistati mentre eseguivano, con scarso esito, un breve bombardamento della città. L'azione di quelle piccole siluranti non sortì risultati, mentre il tiro della cannoniera *Caboto* causò danni minori al caccia *Kelvin*.

Tra il **12 e il 13 agosto** era inoltre fallita un'incursione di commando inglesi a Catania, presi, alla fine, tutti prigionieri.

La **notte tra il 14 e il 15 agosto** altri 6 MAS tesero un rinnovato agguato presso Capo Bon. Avvistato un reparto inglese (incrociatori *Kenya* e *Charybdis* in compagnia di 4 caccia) diretto verso Ponente, il MAS 556 attaccò, sotto la reazione avversaria, il *Kenya* (già silurato, tre giorni prima, dal sommergibile italiano *Axum*) lanciando senza esito da 500 metri.

In quella stessa **notte sul 15 agosto** le motosiluranti inglesi MTB 307, 310, 315 e 316 tentarono, senza fortuna, di sbarcare un nucleo di commando subito dietro le linee italo-tedesche di El Alamein. L'azione, respinta dal tiro da terra, si concluse con la cattura di alcuni Royal Marines.

In precedenza le operazioni in Dalmazia erano continuate con maggiore intensità, dato l'incremento dell'attività partigiana in Adriatico. Il **22 luglio** la torpediniera *T 5* rintracciò e bombardò nuclei avversari presso Zigovosca, che avevano catturato e affondato, due giorni prima, il vaporetto croato *Ica* nel porticciolo di Ingrane. Il **26 luglio** la torpediniera *Giovannini* bombardò a sua volta una banda slava sorpresa a Drعانizza.

Dal punto di vista geopolitico vale poi la pena di notare che per la seconda metà di agosto la Kriegsmarine e alcuni ambienti imprenditoriali tedeschi legati alle SS erano riusciti a convincere Hitler (visibilmente esaurito, fisicamente a disagio, instabile, influenzabile e irragionevole sin dal 22 luglio precedente) a non cedere, come previsto a giugno, il presidio dell'isola di Creta all'Italia allo scopo di recuperare la Divisione tedesca di guarnigione laggiù, ma di utilizzare, casomai, quell'isola (già secolare dominio ottomano fino al 1898) come pedina di scambio con la Turchia in vista di una penetrazione economica e, conseguentemente, politica germanica nel Levante che prendesse le mosse da Salonico. Questi vecchi programmi, d'origine austriaca e risalenti a poco dopo il Congresso di Vienna del 1814, furono subito noti in Italia. D'altra parte le attese generali dei vari belligeranti erano, in quel momento, orientate in vista di una sollecita fine della guerra una volta che le truppe dell'Asse fossero arrivate al Canale di Suez, oppure che Mosca fosse avvenuta a una pace di compromesso. Lo stesso Capo di Stato Maggiore dell'Esercito tedesco, lo scettico generale Franz von Halder, aveva commentato, a fine giugno, nel segreto del proprio diario, queste aspettative, annotando, per l'occasione, i piani, subito resi esecutivi, volti a costituire su due piedi una brigata di formazione di paracadutisti germanici da inviare in Grecia in vista dell'occupazione, incruenta, di Aden. Nell'ambito di questo medesimo quadro di riferimento in un'epoca in cui tutto sembrava possibile, vanno inoltre ricordati i seguenti fatti: Hitler sfuggì, nel corso del luglio 1942, a due mai chiariti attentati che costarono, alla fine, il posto al generale Kurt

Thomas, responsabile della sicurezza del Führerhauptquartiers; in quello stesso periodo il Reichsführer delle SS, Heinrich Himmler, dibatté liberamente con il proprio titolare dei servizi di spionaggio, Walter Schellenberg, i termini di una futura pace di compromesso tra una Germania (guidata a questo punto dallo stesso Himmler) da una parte e gli angloamericani e i russi dall'altra. Dimostrandosi piuttosto liberale, Himmler parlò, nel corso di quei colloqui, di un *Reich* finale poco più grande di quello del 1939 dimostrandosi, tuttavia, ostinato, nonostante le perplessità espresse dal suo fido interlocutore, in merito a un solo punto: l'Italia settentrionale, con le sue industrie, doveva tornare germanica senza rimpianti, come ai tempi degli Asburgo e con la benedizione, come nell'Ottocento, di Londra (9).

Quanto alla famosa questione del mancato afflusso di rifornimenti a El Alamein che avrebbe bloccato l'ultima offensiva di Rommel, lanciata la notte tra il 30 e il 31 agosto 1942 e terminata il 2 settembre, le cifre per i mesi di luglio e agosto 1942 sono le seguenti.

Personale partito 5.847	Personale arrivato 5.225 (11% non arrivato)
Materiali partiti 174.928 t	Materiali arrivati 143.146 t (18,17 % non arrivato)

Le perdite, pertanto, di per sé messe in preventivo dati i 42 attacchi aerei (metà dei quali provenienti da Malta e il resto dall'Egitto) e i 10 da sommergibili, verificatisi in quel periodo, furono ripianate e, come osservò il generale Fritz Bayerlein, comandante dell'Afrika Korps sotto Rommel, né la benzina né le munizioni mancarono per quell'attacco. In realtà, nonostante il successo riportato dalla Regia Marina facendo affluire, nei tempi e nelle quantità «impossibili» (e insolite) reclamate dai tedeschi per dar corso a quell'ultimo attacco decisivo in direzione di Suez, i materiali richiesti, i vertici militari germanici avevano deciso, poche ore prima dell'inizio di quell'operazione, di limitarsi a un'offensiva con obiettivi circoscritti e di natura puramente tattica, senza spingersi, cioè, oltre la linea di El Alamein e rinunciando, sin dal principio, ad Alessandria (già evacuata a giugno dagli incrociatori della Royal Navy, trasferitisi ad Haifa e a Suez). Questa scelta, strategicamente castrante, per di più, «non doveva essere comunicata agli italiani» (10).

Poco prima di quella che gli inglesi avrebbero chiamato la Battaglia di Alam Halfa (ossia una delle due creste obiettivo dell'operazione e difesa con successo dall'Ottava Armata, mentre l'altra, ovvero quella del Ruweisat, fu presa, viceversa, dal 31° Battaglione Guastatori del Regio Esercito), la Royal Navy tornò a farsi viva con due bombardamenti costieri contro la località di Ras El Daba. Il primo la **notte tra il 25 e il 26 agosto** 1942 e il secondo nel corso di quella del **27-28**. Il Reparto Informazioni dello Stato Maggiore della Regia Marina aveva però decrittato alcuni messaggi cifrati della Royal Navy che permisero di tendere una trappola da parte di un paio di piccoli motoscafi siluranti del tipo MTSM della colonna autocarrata della X MAS inviata in precedenza a Marsa Matruh. Il cacciatorpediniere *Eridge* fu così silurato il 28 e, per quanto fosse riuscito a trascinarsi ad Alessandria, non riprese più il mare, venendo dichiarato una *total constructive loss*.

La notte precedente, sul **27 agosto**, il presidio italiano aveva respinto un'incursione inglese contro l'isola di Cerigotto.

L'attacco di Rommel davanti alle linee di El Alamein ebbe termine il 2 settembre con la precedentemente ricordata conquista del ciglione del Ruweisat, mentre i tedeschi non riuscivano ad impadronirsi dell'altra quota obiettivo di quell'operazione. L'ammiraglio Weichold (dopo aver capovolto, nel corso della seconda metà di agosto, la propria posizione diventando ora — dati anche

gli sviluppi politici attesi dai più in Germania in vista di quella pace con l'Unione Sovietica che Mussolini predicava dal dicembre 1941 — un deciso sostenitore dell'operato della Marina italiana e del Sottocapo di Stato Maggiore, l'ammiraglio Luigi Sansonetti, anche a costo di contrastare le sempre negative posizioni del proprio superiore, il Grande ammiraglio Raeder) scrisse a questo proposito che le scuse accampate da Rommel in seguito a quel mancato successo attribuendo, una volta di più, la colpa di tutto al mancato arrivo dei rifornimenti, non stavano in piedi: *«D'altra parte, in agosto 12.135 tonnellate di combustibile tedesco avevano raggiunto i porti della Cirenaica. A parte il rifornimento di carburanti in taniche, 4.367 t erano state scaricate dalle petroliere a Tobruch soltanto tra il 24 agosto e il 3 settembre, ovvero nel momento cruciale quando si doveva decidere in merito all'offensiva. L'arrivo di questi carburanti era stato confermato in un rapporto dell'Armata corazzata del 2 settembre. Secondo questo documento, in aggiunta alle quantità già disponibili presso le truppe, i rifornimenti erano in afflusso lungo la linea del fronte quello stesso giorno, mentre ulteriori quantitativi erano in corso di scarico nei porti ed erano attesi di lì a 3 giorni. I quantitativi in questione, che sarebbero stati disponibili per la continuazione dell'offensiva dopo il 3 settembre, ammontavano a 4.428 tonnellate. In aggiunta c'era l'assegnazione fatta dal comandante in capo della Luftwaffe per il settore sud, sebbene non tutto quest'ultimo carburante fosse affluito al fronte il primo giorno. Il totale così a disposizione dell'Armata corazzata era certamente piccolo e non poteva formare la base per un ciclo esteso di operazioni mobili, ma non era così piccolo da determinare l'interruzione, il terzo giorno, di un'operazione che aveva solo obiettivi locali. Quanto meno («At least») il biasimo per una qualsiasi crisi dei rifornimenti al fronte durante la battaglia non può essere attribuita ai convogli»* (11). È curioso il fatto che queste parole, scritte sulla base della documentazione originale, non abbiano trovato eco né presso gli storici britannici, né al cospetto di quella generazione di autori italiani che pure li hanno largamente o integralmente ripresi quando si trattava di formulare critiche nei confronti della Marina italiana. Ed è ancora più notevole, dal punto di vista psicologico, il fatto che Mussolini in persona, sempre più debole e pessimista a quel tempo e in seguito, preferì credere, fino alla sera del 27 aprile 1945, quando era custodito nella casermetta della Guardia di Finanza di Germansino, alla favola delle tre petroliere (la cui perdita gli avrebbe sottratto per sempre la vittoria) raccontatagli in ottobre da Rommel, che non alle parole di Weichold. Quell'ammiraglio tedesco, infatti, era stato dato ormai per irrimediabilmente compromesso con gli italiani, a partire dal Ferragosto 1942, dal suo collega Löwisch (promosso contrammiraglio il 1° aprile 1941) per via di un'improvvisa conversione nei confronti dell'ambiente cattolico in vista, secondo il giudizio dei critici, di un domani politico piuttosto diverso rispetto a quello prefigurato dai due dittatori dell'Asse, la cui salute era visibilmente compromessa per entrambi, tanto da far pensare ai rispettivi entourage una loro prossima uscita di scena, in un modo o nell'altro.

In effetti, Weichold avrebbe addirittura sposato, il 5 settembre 1942, scrivendo a Berlino, la tesi del maresciallo Cavallero in merito alla necessità di fare *«subito»* qualcosa per Malta ricevendo, naturalmente e a stretto giro di posta, una risposta del tutto negativa, visto che i preparativi per quell'invasione erano stati annullati da tempo e che la prossima stagione favorevole era, ormai, quella dell'estate 1943. Questa conversione sulla via di Damasco era, d'altra parte, in linea col contemporaneo atteggiamento dei generali tedeschi e italiani, i quali ritenevano fosse ormai giunto il momento, data la stasi militare in corso ovunque, sia in Russia sia in Africa, di passare dalla forza delle armi al peso della politica sulla base di nuovi equilibri (12). Rispetto a Weichold e a Cavallero, per contro, Löwisch rimase, viceversa, sulle proprie posizioni originarie, non lesinando le proprie critiche anche in occasione dei suoi saltuari contatti con il sempre più stanco dittatore italiano.

La notte tra il 3 e il 4 settembre, mediante alcuni battellini di gomma, tredici guastatori del Reggimento San Marco sbarcarono settanta chilometri dietro le linee britanniche. Gli incursori (ap-



Imbarco di benzina su un cacciatorpediniere italiano diretto a Tobruch. Un carico pericoloso (G.C. Paolo M. De Gaetano).

prodati, inconsapevolmente, a portata del comando tattico dell'Ottava Armata del generale Montgomery), fecero saltare in più punti la linea ferroviaria che riforniva l'Ottava Armata distruggendo, per l'occasione, anche un treno e interruppero l'acquedotto, causando così una certa confusione nello schieramento avversario. Il solo piano di fuga del gruppo, tuttavia, consisteva nel loro recupero da parte dei carri armati dell'Asse, dati al momento della partenza della spedizione come ancora in corso di avanzata. Per mezzogiorno del 4, pertanto, gli incursori furono tutti catturati.

Il **4 settembre**, un sommergibile sbarcò a Rodi un nucleo di 12 commando incaricati di attaccare un aeroporto tedesco. L'azione ebbe luogo, con successo, il 13. Durante la fase di esfiltrazione, però, i britannici furono rintracciati dal controspionaggio italiano e presi prigionieri assieme alle loro guide native del posto.

Andò decisamente peggio ai britannici la **notte tra il 13 e il 14 settembre**, quando gli inglesi tentarono un fallito sbarco a Tobruch. L'operazione fu respinta dal Battaglione San Marco e dalle batterie della Regia Marina assieme ad alcune dozzine di artiglieri tedeschi della FLAK (*FlugabwehrKa-*



Gagliardetto della Flottiglia da sbarco inglese preso a Tobruch il 14 settembre 1942 durante il fallito sbarco britannico contro quella base e oggi custodito nel Museo Tecnico Navale di Spezia (foto Cernuschi).

none). I cacciatorpediniere *Sikh* e *Zulu*, colpiti dai cannoni da 120 mm italiani, furono poi finiti dagli aerei, italiani (il primo) e tedeschi (il secondo); questi ultimi affondarono anche l'incrociatore *Covenstry*. Tre motosiluranti britanniche e diverse unità minori furono affondate dal tiro delle motozattere italiane MZ 759, 733, 750, 728 e 756, subito portatesi a sbarrare l'entrata del porto, e dalle torpediniere *Castore*, *Cascino* e *Montanari*, in quel momento alla fonda. Una quarta motosilurante inglese, incagliata, fu catturata dai tedeschi la mattina dopo. Un contemporaneo bombardamento navale notturno di diversione effettuato il 14 dall'incrociatore inglese *Dido* e da 5 cacciatorpediniere contro Ras El Daba, in Egitto, non causò danni di sorta.

La notte sul 2 ottobre 1942 le MTB 307, 309, 311 e 316 attaccarono, dopo due giorni di navigazione trascorsa senza essere stati avvistate, il porto di Rodi lanciando i loro siluri in direzione dell'imboccatura. Quattro armi esplosero contro la costa senza arrecare danni e la quinta, spiaggiata, fu recuperata dagli italiani, i quali attribuirono l'attacco a un sommergibile.

Sempre dietro al fronte di El Alamein i britannici inscenarono, senza successo, un finto sbarco a Ras El Kanaris, la **notte sul 24 ottobre 1942**. La reazione degli autocannoni da 76 mm delle Camicie Nere danneggiò la motosilurante inglese MTB 313 (13).

Altre due analoghe finte, sempre contrastate dalle batterie autocarrate italiane, ebbero luogo la notte tra il **28 e il 29 ottobre** a Ras El Kanaris e nel corso di quella del **1° e del 2 novembre** a Ras El Daba.

Dopo aver premesso che Malta, di per sé non decisiva per gli attacchi al traffico diretto in Cirenaica, date le basi aeronavali egiziane a disposizione dei britannici, aveva incassato, tra il giugno e il settembre 1942, oltre alle solite 50 t circa di bombe italiane lanciate ogni 30 giorni, una media mensile di 235 t di ordigni tedeschi salita, in ottobre, a quota 1.790 t, rimanendo così paralizzata in occasione dell'afflusso in Libia della Divisione corazzata Centauro e della Divisione di fanteria La Spezia, le cifre dei rifornimenti e dei rinforzi affluiti via mare in Africa settentrionale nel settembre e ottobre 1942 sono le seguenti.

Personale partito 2.378	Personale arrivato 1.590 (33% non arrivato)
Materiali partiti 180.598 t	Materiali arrivati 124.224 t (31 % non arrivato)

Posto che il fabbisogno mensile dell'Armata italo-tedesca in Africa settentrionale era nell'ordine delle 60.000 t (14), cifra che oltretutto corrispondeva alla capacità media dei porti della Libia, è evidente che la pretesa di Rommel, manifestata al maresciallo Cavallero il 23 settembre 1942, di aver bisogno di 120.000 t al mese per poter continuare a combattere in Africa (15), nascondeva assai male la volontà germanica, già condivisa dal generale Jodl pochi giorni prima, di abbandonare il prima possibile quel continente per difendersi sul suolo italiano in vista: o di una vittoria finale in Russia, data ancora come probabile di lì all'anno successivo, oppure, secondo la classica scuola militare tedesca elaborata sin dal 1870, di una vittoria risolutiva ai danni degli anglosassoni da conseguire in occasione di una grande battaglia campale da combattere, in Europa, dopo uno sbarco avversario in Francia, attirando il nemico in una zona lontana dalle coste e dai cannoni delle navi.

La Regia Aeronautica trasportò tra Italia, Libia ed Egitto, tra il giugno 1940 e il gennaio 1943, 325.263 uomini e donne (viaggiando nei due sensi) e 24.562 tonnellate di materiali (16). Non sono note le equivalenti cifre tedesche; a ogni modo, soltanto nell'agosto 1942, la Luftwaffe fu in grado di far affluire in Africa, coi propri 150 velivoli da trasporto schierati nel Mediterraneo, 1.000 uomini e 25 tonnellate di materiali al giorno.

Sul fronte diplomatico spiccò, il 3 ottobre 1942, un'apparente, nuova apertura da parte britannica, quando l'ambasciatore inglese a Madrid, sir Samuel Hoare fece sapere — per il tramite del Nunzio apostolico — alla Principessa di Piemonte Maria José, molto attiva da ormai un anno, all'insaputa del Re, in vista della fine del regime fascista e di una pace di compromesso, che all'Italia sarebbe stato riservato: «*Un trattamento particolare con un'adeguata assistenza economica postbellica*» (17). Indipendentemente dalla sincerità di sir Samuel (soprannominato, poco affettuosamente da Churchill, sin dai tempi della Grande Guerra, con il nomignolo di «Rettile») (18) queste parole non ebbero peraltro seguito, in quanto i britannici respinsero, nel dicembre 1942, qualsiasi ulteriore contatto in quella direzione.

Mentre questi avvenimenti maggiori avevano luogo nella discrezione delle varie sedi diplomatiche, la piccola guerra in Dalmazia continuava. L'**8 ottobre** la torpediniera *T 8* fu fatta oggetto, a Curzola, di tiri da terra rispondendo al fuoco. La vicenda si ripeté, nei medesimi termini, il **7 novembre**.

La successiva, grande battaglia di El Alamein combattuta tra il 24 ottobre e il 4 novembre 1942 e vinta dall'8ª Armata con un vantaggio numerico di oltre 2 a 1 rispetto al nemico, se pure allontanò Rommel e i suoi soldati dall'Egitto, prevenendo così un attacco «guastatorio» con nuovi mezzi (carri Tigre, lanciarazzi Nebelwerfer, veicoli filocomandati Goliath ecc.) propugnato da Hitler per il dicem-

bre di quello stesso anno, cambiò di poco la situazione generale. Sia i tedeschi, sia gli italiani, invero, furono in grado di ripianare le perdite subite in Egitto trasferendo nuove truppe e i relativi materiali in Africa nel giro di un paio di mesi. Quello che cambiò veramente il quadro strategico fu, casomai, l'invasione del Nordafrica francese.

NOTE

- (1) Per la cronaca, va comunque ricordato che le truppe britanniche, imperiali e alleate al loro servizio (egiziani esclusi, in quanto ritenuti infidi) ammontavano, al 28 giugno 1942, a 340.300 uomini, cui andavano aggiunti altri 86.000 soldati in Palestina e gli 84.800 della IX Armata in Iraq, senza contare i 16.850, tra inglesi e indiani, presenti a Cipro e i 28.950 in Africa Orientale. TNA WO 201/1963 «Evacuation from Egypt».
- (2) Stephen Roskill, *Churchill and the Admirals*, ed. Collins, Londra 1977, pagina 190.
- (3) Stefano Fabei, "Per Malta e per l'Italia", *Nuova Storia Contemporanea*, Marzo-Aprile 2006.
- (4) Alberto Pirelli, *Taccuini 1922/1943*, ed. Il Mulino, Bologna 1984, pagina 261.
- (5) Richard Newbury, "Come vincere la pace con il minimo della forza", *Corriere della Sera*, 29 luglio 2004.
- (6) *Documenti Diplomatici italiani*, Serie XX, Volume X, D 454, Fransoni a Mussolini, 26 giugno 1943. Antonio Varsori, «Italy, Britain and the problem of a separate peace during the Second World War: 1940-1943», *The Journal of Italian History*, a. I, 1978, n.3. Il ministro degli Esteri britannico Eden, piuttosto imbarazzato, cercò, dal 16 ottobre 1942, di rinnegare questi contatti, ma la loro buona fede è stata dimostrata dai documenti riportati in *Triplex. More Secrets from the Cambridge Spies*, ed. Yale University Press, 2009, pagina 303, volume curato da Nigel West e Oleg Tsarev.
- (7) Eberhard Weichold, *Axis Naval Policy and Operations in the Mediterranean 1939 to May 1943*, ONI Ref. G.H.S./5 U.S. Naval Department, NARA, Washington DC, pagina 94.
- (8) Michael Pearson, *The Ohio and Malta*, Leo Cooper, Barnsley, 2011.
- (9) Stéphane Richter, "I falliti attentati contro Hitler", *Storia Illustrata*, luglio 1960. Walter Schellenberg, *Le memorie di Walter Schellenberg*, ed. Longanesi, Milano 1960, pagine 420 e 421.
- (10) Eberhard Weichold, *Axis Naval Policy and Operations in the Mediterranean 1939 to May 1943*, ONI Ref. G.H.S./5 U.S. Naval Department, NARA, Washington DC, pagina 97. Walter Warlimont, *Inside Hitler's Headquarters 1939-45*, ed. Presidio, Novato, California 1994, pagina 252.
- (11) Eberhard Weichold, *Axis Naval Policy and Operations in the Mediterranean 1939 to May 1943*, ONI Ref. G.H.S./5 U.S. Naval Department, NARA, Washington DC, pagina 98.
- (12) Alberto Pirelli, *Taccuini, 1922/1943*, ed. Il Mulino, Bologna 1984, pagina 429. Questi stessi contatti sarebbero stati la rovina del maresciallo Cavallero tra l'agosto e il settembre 1943.
- (13) TNA CAB 8, *Weekly Résumé* No. 165.
- (14) Steven J. Zaloga, *Kasserine Pass 1943*, ed. Osprey, Oxford, pagina 23. *Diario del Comando Supremo*, ed. Stato Maggiore dell'Esercito Ufficio Storico, Roma, alle date del 22 dicembre 1941 e 30 marzo 1942 conferma la cifra di 60.000 t.
- (15) Ugo Cavallero (a cura di Giuseppe Bucciante), *Diario 1940-1943*, Ciarrapico, Roma 1984, pagina 491.
- (16) Centro Alti Studi Militari, *Studio dell'organizzazione dei trasporti in guerra. Allegato alla parte prima, Rona, 1951*, Archivio Ufficio Storico della Marina Militare.
- (17) Mario Toscano, *Dal 25 luglio all'8 settembre*, le Monnier, Firenze 1966, pagine 168 e 169.
- (18) Franco Bandini, *Vita e morte segreta di Mussolini*, Mondadori, Verona, 1977, pagina 38.

CAPITOLO X

L'armistizio di Algeri



Incursori della R. Marina. Erano denominati Uomini Gamma (U.S.M.M.).

L'ammiraglio Darlan aveva cercato di arrivare alla guerra aperta con gli inglesi sia nel luglio 1940, sia nel giugno 1941, cozzando però ogni volta contro la maggioranza dei ministri del governo francese. Non di meno la squadra, detta *Forces d'Haute Mer*, in armamento di cui disponeva a Tolone era, nonostante le limitazioni dettate dagli armistizi tedesco e italiano, uno strumento importante: la moderna nave da battaglia *Strasbourg*, 3 incrociatori pesanti, 2 leggeri e 16 cacciatorpediniere, oltre ad alcuni caccia, torpediniere, avvisi e sommergibili di base in Africa. Il problema era rappresentato, casomai, dalla nafta. Priva di rifornimenti, la Marine Nationale dovette basarsi, dopo il giugno 1940, sulle 200.000 t di combustibile rimaste disponibili in patria nella zona libera e su altre 260.000 t presenti in Nordafrica e a Dakar. Già alla fine del 1941 queste scorte erano ormai dimezzate, avendo la Francia dovuto cedere, tra l'altro, 70.000 t di nafta all'Italia. L'attività addestrativa fu, di conseguenza, gravemente compromessa e i movimenti della squadra ridotti al minimo, pur di non far mai mancare le 27.000 t a bordo necessarie per una missione delle *Forces d'Haute Mer* al completo (1). Ancora, alla fine del 1941 Darlan pensava, al pari di Supermarina, a un'ormai prossima vittoria finale tedesca in Russia e a una successiva, breve campagna navale in Occidente condotta dalle unità maggiori tedesche, francesi e italiane in Atlantico che avrebbe compromesso il traffico britannico e spinto Londra a firmare una pace generale non rovinosa per la Francia, magari grazie ad apprezzabili compensazioni da conseguire, nell'Africa occidentale, a spese di Londra.

Né questo quadro venne gran che mutato dopo l'attacco giapponese del 7 dicembre 1941 a Pearl Harbor (Hawaii) che segnò l'entrata in guerra degli Stati Uniti nel Pacifico e, l'11 dicembre, nell'Atlantico quando Italia e Germania dichiararono guerra a Washington. L'opinione diffusa in Europa, a quell'epoca, faceva - infatti - poco credito agli americani quanto a virtù guerriera sulla base delle loro brevi e modeste prove sul campo nel 1918, quando persero a parità di effettivi, in quattro mesi di combattimenti, lo stesso numero di prigionieri che gli inglesi e il loro impero avevano registrato in quattro anni.

Per il febbraio 1942, comunque questi programmi erano considerati ormai superati dopo il ritorno in Germania delle navi da battaglia *Scharnhorst* e *Gneisenau* di base a Brest. Darlan continuò comunque a credere, fino all'estate 1942, a un'imminente vittoria dell'Asse in Russia, preparandosi di riflesso a scatenare un'improvvisa azione aeronavale francese contro Gibilterra (da eseguire a titolo di rappresaglia in seguito ai continui attacchi britannici contro le colonie e il traffico oceanico francese) che avrebbe permesso al proprio paese di presentarsi, al momento della pace, con qualche titolo in più a proprio favore. Allo stesso tempo quell'ambizioso ammiraglio francese non trascurò di coltivare, come era suo dovere di secondo uomo dello Stato, anche i contatti, più o meno clandestini, che gli Stati Uniti rinnovavano costantemente in direzione di Vichy in vista di una ripresa delle ostilità

dell'*État Français* contro l'Asse. Dall'autunno 1942 l'orientamento di Darlan fu, infine, quello di attendere fino all'esaurimento, per la fine del prossimo inverno, delle riserve di nafta per poi trasferire la squadra in Nordafrica, magari con a bordo Pétain in occasione di una da lungo tempo prevista visita del Maresciallo in Algeria. Arrivato ad Algeri, Darlan si sarebbe quindi unito, alle sue condizioni, agli anglosassoni. L'alternativa sarebbe stata, infatti, la fine della flotta francese come strumento politico nel quadro internazionale e la di lui conseguente morte politica.

Supermarina aveva avuto notizie precise, a partire da quanto riferito sin dal 24 settembre 1942 dal diplomatico lusitano Rogério Magalhaes Peixoto de Menezes, uno degli agenti del SIS (il Servizio Informazioni Segrete della Regia Marina) attivi nel 1942-43 oltremarica e oltreoceano, in merito al prossimo sbarco anglo-americano nel Nordafrica francese. I tedeschi, però e come al solito, si erano rifiutati di prestare fede a questi ammonimenti. La sorpresa dell'invasione, addirittura intercontinentale, dell'8 novembre 1942 abbattutasi sul Marocco e in Algeria fu, così, totale sia a Berlino, sia a Vichy.

I piani elaborati a questo scopo a Washington nel luglio 1942, e messi in atto all'inizio di settembre dopo l'esito della battaglia di Alam Halfa, prevedevano la messa a terra di un corpo di spedizione anche in Tunisia, ma i britannici si opposero a causa della minaccia aeronavale avversaria (2). Andò così perduta (con conseguenze fatali, come vedremo, per gli scopi di guerra britannici) la possibilità di riaprire immediatamente il Mediterraneo al traffico inglese, tanto più che i francesi, legittimamente preoccupati a causa della minaccia italiana sulla Tunisia, avrebbero aperto ben volentieri le porte di Tunisi e Biserta agli anglosassoni. A loro volta gli inglesi sottovalutarono i propri avversari assicurando, il 6 ottobre 1942, gli statunitensi in merito al fatto che: «*Non esiste alcuna prova di una qualsiasi preparazione terrestre e aerea in Tripolitania o da altre direzioni per entrare in Tunisia*». La realtà era esattamente opposta: il maresciallo Cavallero aveva, infatti, iniziato già per la fine di settembre a preparare le necessarie contromisure, ovvero l'occupazione della Tunisia con forze italiane provenienti dalla Tripolitania e dalla Sicilia. Quanto al piano, elaborato sin da luglio a Londra, di creare una testa di ponte britannica a Sfax prendendo terra laggiù, mediante alcuni mezzi da sbarco di costruzione statunitense arrivati a Malta col convoglio di metà agosto, un gruppo di brigata inglese destinato a resistere in quella testa di ponte fino al giorno D+60 (ovvero il 7 gennaio 1943, epoca del previsto arrivo in zona delle forze anglo-americane provenienti dall'Algeria), quel diversivo svanì definitivamente il 1° novembre, avendo il ministro inglese per l'Alimentazione affermato, senza tema di smentita, in sede di gabinetto riunito, che: «*... non c'erano navi per affrontare i requisiti minimi richiesti per Torch (l'invasione del Nordafrica), Malta e l'Oceano Indiano*». L'Ammiragliato informava, a sua volta, i ministri, il 3 novembre (sia pure con qualche imbarazzo), che la Mediterranean Fleet non era in grado di inviare i propri incrociatori e cacciatorpediniere a Malta per tentare un'operazione volta a imbottigliare i porti tunisini, per tacere dello sbarco a Sfax. La dura realtà, era, invero, che la Royal Navy non dominava il Mediterraneo centrale.

Gli sbarchi in Algeria avvennero sotto la protezione di un'imponente scorta strategica inglese (al Marocco provvedevano, per contro, gli statunitensi) formata dalle navi di linea *Nelson*, *Rodney*, *Renown* e *King George V*, oltre alle portaerei *Victorious* e *Formidable* con 4 incrociatori e 17 cacciatorpediniere. Si trattava di un complesso destinato a fronteggiare, se del caso, la sola squadra di Tolone, essendo gli sbarchi di Algeri e Orano accuratamente al di là del ben noto raggio d'azione delle Forze navali da battaglia italiane e al limite dell'autonomia delle stesse Aeronautiche dell'Asse.

Gli scontri di superficie con la Marine Nationale in Nordafrica ebbero luogo l'**8 novembre 1942 ad Algeri e a Orano** in occasione di due falliti forzamenti di quei porti a opera di truppe d'assalto statunitensi imbarcate su navi da guerra inglesi. Quelle azioni azzardate si conclusero, rispettivamente, con la perdita, a opera delle batterie costiere, del cacciatorpediniere *Broke* e con l'affondamento degli avvisi *Hartland* e *Walney*, oltre ad alcuni danni al cacciatorpediniere *Boadicea*, a fronte dell'affondamento dei cacciatorpediniere francesi *Tornado*, *Tramontane* e dell'avviso *La Surprise* e



Il sommergibile *Ametista* nel 1942. I battelli convenzionali italiani, come d'altronde gli U Boote tedeschi, furono vittime, dalla primavera 1943 in poi, delle ormai affinate dottrine antisom angloamericane (g.c. Famiglia Spigai).

di danni al caccia *Typhon*, a opera dell'incrociatore britannico *Aurora*. Per le ore 17.00 dell'8 novembre un armistizio locale fu infine firmato, ad Algeri, dall'ammiraglio Darlan, casualmente presente quel giorno in Nordafrica. Gli inglesi, però, diramarono la notizia, subito raccolta in tutto il mondo, di una «*unconditional surrender*» francese (3). Il mattino del 9 novembre ebbe luogo un nuovo scontro a Orano, nel corso del quale gli incrociatori *Aurora* e *Jamaica* affondarono il cacciatorpediniere *Epervier* e danneggiarono nuovamente il *Typhon*. Il pomeriggio del giorno dopo la resistenza cessò a Orano e l'11 a Casablanca. Anche in questo caso gli inglesi parlarono di resa (*surrender*), mentre gli statunitensi riconobbero che era stato sottoscritto un armistizio (4).

La reazione italiana e tedesca fu immediata. Per le ore 9 del mattino del 9 novembre il governo francese aderì alla richiesta italo-tedesca di mettere a disposizione le proprie basi in Tunisia e in Algeria. Si trattò di una scelta condizionata anche dal fatto che le autorità tunisine avevano giudicato le proprie forze (pari a una divisione di formazione, più 3.000 uomini a Biserta) insufficienti nei confronti della temuta Quinta colonna italiana e dell'atteggiamento indipendentista della popolazione araba (5). A partire dalle ore 12.00 di quello stesso giorno e fino a sera, affluirono la compagnia della guardia personale del maresciallo Kesselring assieme a reparti da caccia germanici e italiani. I francesi accolsero cordialmente i primi e di malocchio gli altri. Il pomeriggio del 9 idrovolanti italiani trasportarono inoltre a Biserta l'ammiraglio Luigi Bianchieri e il suo comando assieme a un primo, piccolo nucleo, del Reggimento San Marco tratto dalla compagnia di protezione del centro sotterraneo di Supermarina, a Santa Rosa, sulla Via Cassia.

La mattina del 10, la Marina francese chiese, su iniziativa del combattivo ammiraglio Jean De Laborde, comandante delle *Forces d'Haute Mer*, la disponibilità delle basi navali in Sardegna per l'impiego di una flottiglia di cacciatorpediniere contro gli anglosassoni, permesso subito accordato al pari del promesso rifornimento di combustibile per quelle unità sottili e della necessaria ricognizione aerea in quanto, come aveva scritto già due giorni prima il maresciallo Cavallero «*se questa collabo-*

razione avvenisse abbiamo vinto la guerra» (6). Alla fine, tuttavia, a Vichy prevalse, come in passato, la corrente pacifista del governo francese e la Marine Nationale non si mosse da Tolone. Seguì una corsa affannosa volta a consolidare la testa di ponte tunisina mentre procedeva, dall'11 novembre, l'occupazione, senza contrasto, della zona libera a opera di tedeschi e italiani. Quello stesso **11 novembre** la Regia Marina sbarcò in Corsica mentre il cacciatorpediniere *Pigafetta* catturava, davanti ad Ajaccio, il dragamine francese *AD.168 La Coubre*, poi ribattezzato *FR 70*.

In Adriatico aveva luogo, poco dopo, il **15 novembre**, un bombardamento navale, a opera del rimorchiatore *Lilibeo*, a Punta Santa Tecla seguito, il giorno **16**, da un cannoneggiamento a Primošten da parte delle torpediniere *Giovannini* e di batterie del Regio Esercito (7). Il **9** del mese successivo aveva quindi luogo uno sbarco nel canale di Cherca appoggiato dal tiro del rimorchiatore *N. 10* contro gruppi armati in movimento. Per la fine del 1942 la situazione in Dalmazia era peraltro compromessa dall'ormai avvenuto abbandono, da parte dell'Esercito, di un centinaio di chilometri di costa croata compresi tra Macarsca e Grodac (davanti all'isola di Lesina), dando così modo ai partigiani di Tito di organizzare una vera e propria guerriglia navale contrastata soltanto dalle poche unità italiane disponibili.

Il **31 dicembre** il posamine *Pasman* eseguì un'altra analoga azione nel Canale della Macarsca in seguito all'attacco eseguito da due motobarche partigiane, le quali catturarono, all'altezza di Igrane, quattro motovelieri croati, poi rilasciati dopo averne asportato il carico, fallendo, nel contempo, un'analoga manovra contro il motoveliero italiano *Sant'Eufemia*. Il **3 gennaio** presso Punta San Giorgio, a Lesina, un'imbarcazione partigiana attaccò un altro motoveliero italiano, ma l'intervento di un mezzo di sorveglianza della Regia Marina scongiurò l'arrembaggio.

Il 22 novembre fu sottoscritto dall'ammiraglio Darlan (capo incontrastato — almeno in apparenza — del Nordafrica francese dopo aver dichiarato che il maresciallo Pétain era praticamente prigioniero dei tedeschi e che si trovava, pertanto, nell'impossibilità di agire) e dal generale statunitense Mark Clark un nuovo armistizio che poneva il governo di Algeri a fianco degli anglosassoni, sia pure al prezzo di concessioni finanziarie ed economiche tali da spingere l'ammiraglio Frix Michelier, capo delle forze navali francesi in Africa del Nord affiancate, da allora in poi, agli angloamericani, a dire che quell'accordo era: «*C'est pire qu'à Rethondes!*», con riferimento al pur duro strumento di resa tedesco accettato dai francesi nel giugno del 1940 (8).

In effetti gli statunitensi avevano ottenuto che, per il seguito, il costo della guerra degli Alleati nel Mediterraneo sarebbe stato pagato dalla sola Francia: dalle paghe delle truppe di tutte le nazionalità ai trasporti, alle munizioni, alle navi fino alle perdite dei materiali bellici eccetera, naturalmente al prezzo fissato dagli statunitensi e dai britannici; un impegno che Parigi onorò fino al 1960, quando il generale De Gaulle, tornato al potere, creò il Nuovo Franco cancellando con un tratto di penna le vecchie obbligazioni.

Darlan, uomo ambizioso dai molti nemici, fu infine assassinato, come è noto, il 24 dicembre 1942 da Fernand Bonnier de la Chapelle, un giovane mandato al patibolo meno di 48 ore dopo.

In precedenza i tedeschi avevano tentato, il 27 novembre 1942, violando i patti con i francesi, un colpo di mano contro Tolone senza però riuscire ad impedire l'autoaffondamento della flotta francese a Tolone, un atto lungamente preparato dalla Marine Nationale e per il quale gli equipaggi erano stati adeguatamente addestrati. Andarono perduti, oltre alle *Forces d'Haute Mer*, le corazzate *Dunkerque* e *Provence*, 2 incrociatori e 13 cacciatorpediniere, in quel momento ai lavori o in disarmo, con l'aggiunta di 3 torpediniere, 7 avvisi e 16 sommergibili e di numeroso naviglio ausiliario. Gli italiani, scontrati ai tedeschi in quasi tutta l'area di Tolone a partire dal 15 dicembre, valutarono fino all'aprile 1943 la possibilità di recuperare e rimettere in servizio, per il 1946, lo *Strasbourg* e il *Dunkerque*, oltre a convertire l'incrociatore pesante *Foch*, una volta risollevato da fondo, in portaerei leggera, ma alla fine armarono, per l'estate 1943, solo 4 cacciatorpediniere ex francesi che il presidente del con-



La corvetta italiana Ape, una delle nuove unità che entrarono in servizio a cavallo tra il 1942 e l'anno successivo (U.S.M.M.).

siglio Pierre Laval aveva formalmente ceduto, nel gennaio 1943, «*Per la difesa dell'Europa*». A queste unità si aggiunsero le navi di Biserta, ottenute dai tedeschi per se stessi in seguito a un brutale ultimatum emanato l'8 dicembre 1942 e passate, poco dopo, agli italiani su richiesta di Mussolini. Si trattò, tra l'altro, di 3 torpediniere (poi finite, nell'aprile 1943, alla Kriegsmarine) e di 2 corvette.

Poco prima, uno sbarco americano e inglese a Sidi El Moudjad, 16 miglia a ovest di Biserta, effettuato da quasi 600 uomini del 168th Commando statunitense e del 30 Commando britannico mediante 12 mezzi da sbarco la **notte sul 1° dicembre 1942**, si era concluso in modo disastroso per gli attaccanti con la perdita di 134 uomini.

Da parte dell'Asse, il risultato più prezioso dell'invasione della zona libera consistette nell'acquisizione di circa 500.000 tonnellate di naviglio mercantile, metà delle quali prese in carico dagli italiani e messe in servizio, già a partire da gennaio, lungo le rotte con la Tunisia. Il valore dell'immissione di questo «sangue fresco» è facilmente apprezzabile dai seguenti dati:

- Tonnellaggio dell'Asse disponibile nel Mediterraneo al 31/12/1941: 1.844.124 tsl;
- Tonnellaggio dell'Asse disponibile nel Mediterraneo al 31/12/1942: 1.704.196 tsl;
- Tonnellaggio dall'Asse perso nel Mediterraneo nel 1942: 518.598 tsl. I sommergibili italiani affondati in questo stesso mare furono, nel 1942, 20 e quelli tedeschi 15.

Quanto al tonnellaggio perso dalla coalizione avversaria nel Mediterraneo esso ammontò, nel 1943, a 365.000 tsl, 129.139 delle quali (il 35,38%) a opera della Regia Marina e della Regia Aeronautica.



La batteria francese da 340 mm di El Metline (Biserta) armata dagli italiani nel dicembre 1942 dopo il disarmo dei francesi e la definitiva occupazione della Tunisia (g.c. ANMI).

Detto in altre parole, la campagna italo-tedesca in Tunisia combattuta fino al maggio 1943 fu alimentata, in buona sostanza, nel corso di quell'anno, grazie alla nafta (circa 21.900 t, più 4.599 t di lubrificanti) e al tonnellaggio trovati a Tolone e Biserta.

Nel corso del novembre e dicembre 1942, infine, le varie colonne britanniche e statunitensi lanciate alla conquista della Tunisia furono annientate, una alla volta, dagli italo-tedeschi.

Nel frattempo la Libia veniva lentamente abbandonata, essendo impossibile alimentare, per mancanza di mezzi e materiali, sia la Tunisia sia la Tripolitania. Quanto a Malta, sottoposta ormai, fino alla primavera 1943, solo alle incursioni di disturbo della Regia Aeronautica, l'assedio dell'isola poté considerarsi finito in occasione dell'arrivo, il 20 novembre, di un convoglio proveniente da Alessandria. Ormai, dopo l'occupazione di Bengasi avvenuta il giorno prima, solo poco più di 24 ore di navigazione, per lo più notturna, separavano la Cirenaica da Malta. La Regia Marina trasferì a sua volta le proprie 3 moderne corazzate da 35.000 t (il *Roma* era entrato in servizio in agosto) dapprima a Napoli e, in seguito, alla Spezia, dopo un bombardamento aereo statunitense che affondò, il 4 dicembre, l'incrociatore *Attendolo*, ma la mancanza di nafta paralizzò, per gennaio, tutte le navi di linea italiane. Le corazzate inglesi e le portaerei rimasero, a loro volta, al riparo tra Gibilterra e Mers-el-Kébir. Un attacco di mezzi d'assalto subacquei contro quelle unità maggiori in quel momento ormeggiate nella base di Gibilterra fallì la **notte tra il 7 e l'8 dicembre** ottenendo solo il danneggiamento della motonave britannica *Forest* mentre riuscì, la **notte tra il 10 e l'11 dicembre**, un'analoga azione ad Algeri, dove furono affondati 2 mercatili e altri 2 vennero danneggiati.

Il contrasto navale lungo le rotte per l'Africa fu affidato, a questo punto, alle divisioni di incrociatori della Royal Navy di base a Malta e a Bona, oltre che a un paio di flottiglie di motosiluranti. Queste forze erano contrapposte a una ventina di cacciatorpediniere della Regia Marina e alle unità veloci costiere dell'Asse, oltre che alle torpediniere e alle nuove corvette e vedette antisommergibile (VAS)

italiane. Si trattò di una lotta durissima combattuta quasi ogni notte nel corso di un inverno e di una primavera caratterizzate spesso dal maltempo. Il primo episodio ebbe luogo la **notte tra l'1 e il 2 dicembre** 1942, quando un convoglio di 4 trasporti scortato da 3 caccia e 2 torpediniere fu attaccato, col vantaggio del radar, da 3 incrociatori e 2 cacciatorpediniere provenienti da Bona. L'azione si concluse con la perdita delle navi da carico e di un cacciatorpediniere italiano, oltre a gravi danni a un altro caccia e a una torpediniera.

I britannici registrarono a loro volta la perdita del cacciatorpediniere *Quentin* in circostanze, però, ancora oggi non chiare. È stato detto, da parte inglese, che quella nave rimase vittima, la mattina dopo, di ben 2 siluri sganciati da aerosiluranti italiani, salvo variarne poi la nazionalità in tedeschi. Gli storici della Luftwaffe reclamarono puntualmente per il proprio carniere quel successo, ma l'attacco che i bombardieri germanici effettuarono, alle 06.50 di quel giorno, fu diretto, in realtà, contro una squadriglia di cacciatorpediniere diretta a Malta, ed ebbe luogo presso l'isola tunisina di Zembra, mentre il *Quentin* affondò al largo di Cap de Guardie, in Algeria. Il tenente di vascello John Harvey-Jones, imbarcato quella notte su quella nave, ha peraltro scritto che il *Quentin* affondò, alle 06.00 del 2 dicembre, in seguito all'esplosione della testa di un siluro italiano che l'aveva colpito la notte precedente penetrando tra le ordinate senza detonare. L'arma in questione era stata lanciata dal cacciatorpediniere *Camicia Nera* (9). In quelle stesse ore del **2 dicembre**, inoltre, una squadriglia di cacciatorpediniere uscita da Malta sorprese la torpediniera *Lupo* mentre stava salvando i naufraghi di una nave mercantile incendiata, affondandola rapidamente.



Il traghetto ferroviario *Aspromonte* in Tunisia nel novembre 1942 (U.S.M.M.).

Dopo queste vicende seguirono numerose uscite della Force Q da Bona, tutte però senza esito, data la protezione assicurata in quella direzione dagli sbarramenti minati posati, nel frattempo, dalle navi italiane. La **notte tra il 20 e il 21 dicembre** i caccia *Jervis* e *Nubian*, partiti da Malta, sorpresero il piccolo mercantile tedesco *Dora*, il quale navigava isolato, affondandolo vicino a Gerba. Alla fine dell'anno, l'avvenuta riparazione da parte italiana, dei due telegrafici sottomarini che congiungevano Malta con Bona e che erano stati tagliati dalla Regia Marina nel giugno 1940, e la loro deviazione in Sicilia, permisero di ridurre notevolmente il traffico radio con l'Africa. In tal modo i britannici vennero privati, fino all'armistizio dell'8 settembre 1943, di quasi tutte le decrittazioni Hagelin C 35 e C 38 della Regia Aeronautica e della Regia Marina effettuate dal luglio 1941, anche se il traffico Enigma tedesco si sarebbe confermato, una volta di più, più che sufficiente per le esigenze anglosassoni (10).

La **notte tra il 2 e il 3 gennaio 1943** gli inglesi effettuarono un attacco di mezzi d'assalto contro il porto di Palermo utilizzando una copia dei «maiali», *alias* SLC (Siluro a Lenta Corsa) italiani. Un mercantile fu danneggiato. Fu inoltre affondato (venendo recuperato poco tempo dopo) lo scafo, vuoto e varato da poco, dell'incrociatore *Traiano*, in realtà non destinato a essere completato, ma in corso di allestimento per essere rimorchiato al nord allo scopo di utilizzarlo come galleggiante. I superstiti dell'azione furono catturati. Un'analoga missione diretta a La Maddalena era fallita in precedenza con la perdita del sommergibile avvicinatore. Nel frattempo Churchill si lamentava sempre più con l'Ammiragliato per il fatto che la Royal Navy non stesse facendo abbastanza contro i convogli nemici (11).

All'alba del **6 gennaio** la torpediniera *T 5*, i posamine *Ugliano* e *Pasman*, la motovedetta *Marongiu* della Regia Guardia di Finanza e il rimorchiatore *Poderoso* (quest'ultimo armato con due mortai da 81 mm) bombardarono le località di Podgora e Igrane, da tempo in mano ai partigiani, affondando 39 imbarcazioni.

Nel corso di un pattugliamento effettuato davanti a Bona da cinque *Schnellboote* la **notte tra il 7 e l'8 gennaio 1943**, l'*S 58* lanciò, assieme alla *S 156*, contro il cacciasommergibili ausiliario britannico *Horatio*, affondandolo.

La **notte tra l'8 e il 9 gennaio** i cacciatorpediniere salpati da Malta, *Kelvin* e *Nubian*, diedero per affondati tre motovelieri presso Kuriat; in realtà quelle piccole unità italiane si salvarono sacrificando soltanto alcuni barili di benzina, incendiati e gettati in mare contro i quali si concentrò il fuoco britannico, mentre le navicelle si allontanavano, silenziosamente, a vela.

La **notte sul 14 gennaio** fu poi la volta delle MTB 265, 266, 311 e 316, le quali avvistarono e attaccarono un mercantile in navigazione davanti a Biserta senza, però, colpirlo e allontanandosi, non viste, subito dopo.

Il **16 gennaio**, a sud di Lampedusa, i cacciatorpediniere di Malta, *Nubian* e *Kelvin*, attaccarono un mercantile proveniente da Tripoli scortato dalla torpediniera *Perseo* affondando il primo e danneggiando la seconda.

Il traffico di evacuazione da Tripoli cui era impossibile, per mancanza di mezzi, assicurare una scorta, registrò, sempre la notte sul **16 gennaio**, l'affondamento, vicino a Gerba, della cisterna acqua *Tanaro* a opera dei caccia *Pakenham* e *Javelin*.

Sempre il **16** la torpediniera *T 5* appoggiò, in Adriatico, uno sbarco in funzione di lotta ai partigiani titini a San Giorgio di Lesina. In seguito a questo rastrellamento, una grossa banda partigiana tentò di allontanarsi dall'isola, ma fu intercettata dalla motovedetta *Marongiu* della Regia Guardia di Finanza, la quale colpì e affondò ben 12 imbarcazioni armate avversarie. Un'analoga operazione anfibia ebbe luogo, il **20**, a Sirma-Vodice.

La notte del **18 gennaio** i caccia *Lightning* e *Loyal* affondarono, a sud della Sardegna, il piccolo piroscalo tedesco *Favor*.

In quelle stesse ore **tra il 18 e il 19 gennaio** i cacciatorpediniere *Pakenham*, *Nubian* e *Vassilissa*

Olga (greco) affondavano il piccolo trasporto militare *Stromboli* vicino a Lampedusa. Quell'unità ausiliaria, battutasi fino all'ultimo, fu apprezzata come almeno una corvetta dai britannici.

La mattina del **19 gennaio** la difesa costiera di Tripoli, città poi evacuata tre giorni dopo, fece fallire un'azione di mezzi d'assalto subacquei inglesi il cui compito era quello d'impedire la messa fuori uso del porto; furono catturati alcuni incursori. La **sera del 19 gennaio** le MTB 260, 264 e 313 attaccarono, inoltre, sempre davanti a Tripoli, il vecchio sommergibile *Santarosa*, destinato a una missione di trasporto e incagliatosi poche ore prima. Nel corso di un vivace combattimento a cannonate e a colpi di mitragliere, il *Santarosa* colpì, causando danni e perdite, tutte e tre le motosiluranti avversarie (12) prima di essere centrato da un siluro, andando così definitivamente perduto.

La **notte tra il 19 e il 20 gennaio** i caccia *Kelvin* e *Javelin* affondarono inoltre, vicino a Zuara, 4 dragamine e 6 navicelle provenienti da Tripoli. Gli incrociatori *Cleopatra* ed *Euryalus* e i 4 caccia di Malta bombardarono, inoltre, con scarsi risultati, quella stessa località la **notte tra il 23 e il 24 gennaio**.

Il **28 gennaio** fu la volta dei partigiani jugoslavi a tentare uno sbarco contro il presidio della Regia Marina della piccola isola Cacon. Gli assalitori furono respinti.

Durante le ore di oscurità tra il **28 e il 29 gennaio 1943** i britannici misero a terra, dal sommergibile *Unbroken*, un commando di 12 incursori a sud di Hammamet. Furono tutti catturati dagli italiani, avendo il Reparto Informazioni infiltrato da ormai quasi due anni la resistenza degaullista in Tunisia. In quella stessa area, inoltre, la MTB 307 britannica sbarcò, sempre in quella stessa zona, tre agenti, tutti finiti anch'essi nelle braccia dei Reali Carabinieri (13).

La **notte tra il 29 e il 30 gennaio** fu poi la volta di un rapido scontro presso Cap di Garde, lungo la rotta per Bona, tra un gruppo di *Schnellboote* e tre MTB, senza nessun danno per parte.

Nelle ore di oscurità tra il **31 gennaio e il 1° febbraio 1943**, la motozattera italiana MZ 745, rimasta indietro rispetto al proprio convoglio in seguito a un attacco aereo notturno, si scontrò, presso Susa, con le motosiluranti MTB 260, 264, 267 e 313 danneggiando, al prezzo di alcuni feriti, la 264, rimasta fuori servizio per quasi due mesi.

Durante quella medesima **notte tra il gennaio e il febbraio 1943**, le *Schnellboote* S 33, 36, 55 e 61 intercettarono, presso il Banco Sherki, il posamine veloce inglese *Abdiel*. Non ci fu nessun risultato né da una parte né dall'altra.

Poco dopo la mezzanotte del **1° febbraio** tre MTB provenienti da Bona attaccarono presso Punta Zavorra, in Sardegna, il motopeschereccio *San Benedetto*, danneggiandolo. La piccola nave si arenò, venendo successivamente recuperata, mentre le motosiluranti si allontanavano subito dopo l'accensione delle fotoelettriche della difesa costiera.

La sera del **6 febbraio** il sommergibile *Malachite* (poi affondato durante il ritorno) mise a terra un nucleo di incursori italiani del Regio Esercito incaricato di distruggere un importante viadotto. L'operazione fallì. In quelle stesse ore del **6** la motobarca della Regia Marina ND 185 attaccò, davanti a Berbigno (Isola Lunga) due gruppi di imbarcazioni che avevano preso sotto il tiro delle proprie mitragliatrici l'abitato di Bošava. Dopo un breve scontro al tramonto, i battelli partigiani si dileguarono nell'oscurità.

La notte tra il 12 e il 13 febbraio, otto motosiluranti inglesi comunicarono di aver attaccato, nel Golfo di Tunisi, tre *Schnellboote* danneggiandone una durante una breve, furiosa mischia, lasciandola in fiamme. Nulla però risulta dalle fonti germaniche e italiane.

Il **13 febbraio**, per contro, il posamine *Ugliano* eseguì uno sbarco anti-partigiano a Macarsca.

Alle 23.30 del **15 febbraio** le MTB 61, 77 e 82 ebbero finalmente modo di intercettare, a sud di Marettimo, un convoglio italiano formato dai mercantili *Alcamo*, *Frosinone*, *Chieti* e *Labor*, scortati dalle torpediniere *Sirio* e *Monzone* e dalle corvette *Gabbiano* e *Antilope*. Si trattava di un'occasione importante, in quanto solo le motosiluranti potevano, sia pure con qualche perdita, sperare di navi-

gare sopra i banchi di mine italiani per poter intercettare la rotta dei convogli per la Tunisia. Il tiro delle unità della Regia Marina si rivelò ancora una volta piuttosto preciso, danneggiando le MTB 77 e 82 (14). Le unità della Royal Navy si allontanarono, in seguito, a tutta velocità nella notte senza aver causato alcun danno.

Nel novembre 1942, prima ancora dello sbarco angloamericano in Marocco e in Algeria, i tedeschi avevano fatto agli italiani grandi promesse di futuri rinforzi per l'Africa, pur di scongiurare le proposte italiane volte a raggiungere una pace di compromesso con l'Unione Sovietica, se non addirittura con gli angloamericani. Gli impegni germanici furono inoltre rafforzati, tra il novembre 1942 e il gennaio 1943, dalle prime informazioni fornite da Berlino in merito alle future telearmi tedesche, oltre che da un rinnovato impegno tedesco volto a far pagare, alla fine, il conto della guerra mondiale alla sola Francia, ormai senza schermo davanti all'Asse. In effetti, Mussolini pensava, ancora nel gennaio 1943, che sarebbe stato possibile avanzare, nel corso dell'anno, fino in Marocco. I vertici della Regia Marina, sia pure dopo aver espresso, nel novembre 1942 qualche dubbio, si mossero di conseguenza fino alla metà di gennaio. Soltanto allora l'improvvisamente diminuito afflusso delle truppe germaniche dirette in Tunisia indusse lo Stato Maggiore a cambiare, da un giorno all'altro, i propri programmi, concentrando per il seguito le risorse disponibili in capo all'approntamento del naviglio silurante e bloccando o rallentando, per contro, i piani relativi alle unità maggiori (ovvero la conversione del transatlantico *Augustus* nella nuova veste della portaerei di scorta *Falco* e la trasformazione in incrociatori antiaerei delle vecchie unità *Bari* e *Taranto*, oltre al ritorno in servizio entro l'anno della corazzata *Cavour* e degli incrociatori *Bolzano* e *Attendolo*). Nel corso della seconda metà di febbraio Berlino evidenziò ulteriormente la propria tacita volontà di tirare i remi in barca in Africa riducendo progressivamente anche le spedizioni di materiali, salvo sostenere, in quello stesso frangente, che era necessario passare dalle solite 60.000 t al mese a 120.000 t e che la differenza, in termini di rifornimenti da inviare in Tunisia, doveva essere fornita, data la situazione venutasi a creare in Russia, dagli italiani. Questa richiesta germanica, notoriamente impossibile, fu ribadita da Hitler a Mussolini il 14 marzo elevandola, anzi, a 150.000 t, nonostante fosse stata respinta, il mese precedente, dal generale Ambrosio, come del tutto fuori dalla realtà. Questi fatti confermarono una volta di più la volontà tedesca di abbandonare quel teatro oltremare, per tacere dell'incomprensione, da parte dei vertici politici e militari del III Reich, dell'importanza del *Mediterranean Stoppage* ai fini della guerra al traffico nemico (15).

Il **18 febbraio** il posamine *Ugliano* bombardò alcuni natanti partigiani a Podgora. Nell'ambito di quel medesimo ciclo di operazioni, il **19**, il rimorchiatore *Lilibeo* bombardò Ingiani, mentre il **22** l'*Ugliano* si scontrò davanti all'isola di Solta con il motoveliero *Padre Felice* armato dai partigiani, affondandolo, per poi eseguire, il **24**, un nuovo bombardamento di Podgora, presso Macarsca, in appoggio a truppe del Regio Esercito utilizzando una sezione di mortai da 81 mm piazzati a poppa. Il **28**, infine, il rimorchiatore *Poderoso*, fatto segno davanti a Ingiani di tiro da terra, replicò al fuoco avversario.

La **notte tra il 21 e il 22 febbraio** la cannoniera inglese *Aphis* bombardò, senza effetti di rilievo, la località di Gabes. In seguito, la **notte tra il 27 e il 28 febbraio**, il posamine veloce *Abdiel* (sempre inglese) ebbe ancora a che fare, questa volta sotto La Galite, con le *Schnellboote*. Non fu registrato alcun danno da ambo le parti, ma al ritorno la motosilurante germanica *S 35* affondò, in seguito a un errore di navigazione, sulle mine di uno sbarramento italiano posato al largo di Biserta.

Il mese di febbraio 1943 vide anche il richiamo in patria dell'ammiraglio Weichold, giudicato ormai troppo amico degli italiani. Fu sostituito dall'ammiraglio Wilhelm Meendsen-Bohlken. A differenza del suo predecessore, il nuovo arrivato non fece mistero della propria pessima opinione nei confronti della Regia Marina e degli italiani in generale. In obbedienza agli ordini ricevuti dal nuovo comandante in capo della Kriegsmarine, il Grande ammiraglio Karl Dönitz, subentrato a Raeder il 30 gennaio 1943 e soprannominato dai suoi Karl-il-Giovane-Hitleriano, a causa di un discorso rivolto alla Hitler-Jugend risultato di tono piuttosto allineato e diverso rispetto all'indipendenza di stile e di giudizio sempre di-

mostrate dal precedente capo della Marina tedesca (dopotutto nominato per quell'incarico nel 1928, quando cioè il partito del futuro Führer raggranellava appena il 2,6% dei voti). Meendsen-Bohlken cercò subito di ottenere il comando e il controllo del traffico con la Tunisia, nonostante il decrescente volume di invii di materiali e personale da parte germanica. Il primo passo, nonché cavallo di Troia, di questa penetrazione doveva essere rappresentato dall'inserimento nei ranghi di Supermarina di un «consulente», il vice-ammiraglio Frederick Ruge, col proprio personale Stato Maggiore. Ruge era un esperto della guerra litoranea in Occidente. Subito accettato da Mussolini, sempre pronto a compiacere il potente alleato pur di arrivare, un giorno, alla sospirata pace separata con Mosca, il nuovo ammiraglio germanico giunse a Roma ai primi di marzo, salvo ricredersi — nel giro di pochi giorni — in merito alla vera natura del problema, ossia delle ben diverse condizioni che correavano tra il contrasto inglese al traffico germanico nella Manica e quello che stava accadendo da mesi nel Canale di Sicilia. Privo della propria sponda tecnica, oltretutto giudicata politicamente poco sicura per certi compiti (16), Meendsen-Bohlken, ormai invisibile a tutti, cercò ugualmente di mettere le mani sul controllo del traffico dopo aver offerto la collaborazione, lungo le rotte della Tunisia, di alcuni cacciasommergibili ausiliari sotto bandiera germanica allestiti in Italia e dell'unico cacciatorpediniere tedesco, lo *ZG3 Hermes* (ex greco *Vasilefs Georgios*, armato nel marzo 1942) presente nel Mediterraneo. Supermarina accettò l'aiuto navale tedesco, ma istituì, il 10 aprile 1943, un inedito Comando difesa traffico (in pratica un ispettorato) posto agli ordini dell'ammiraglio di squadra Odoardo Somigli, neutralizzando in tal modo, dato il grado e l'anzianità di quell'ex Sottocapo di Stato Maggiore della Marina, qualsiasi speranza germanica di prendere il controllo delle unità di scorta italiane. La reazione, rumorosa e clamorosa, di Meendsen-Bohlken nei corridoi del ministero, a Roma, squalificò definitivamente il personaggio, sostituito infine in quel ruolo (dopo un formale periodo di licenza, per malattia, del titolare) proprio da Ruge il 19 maggio 1943 avviando così, per il seguito, una tutto sommato corretta collaborazione tra le due Marine dell'Asse nel Mediterraneo fino all'agosto 1943.

Le trame di alcuni ambienti della Kriegsmarine continuarono a svolgersi, però, nei mesi successivi — d'intesa con le SS — in Germania, in Italia e in Francia nel tentativo di assumere, alla fine e in un



Un caccia Macchi C. 202 contro una Fortezza volante statunitense B 17. Scena ricostruita allo Smithsonian Air Museum di Washington DC (foto Ludovico Slongo).

modo o nell'altro, il comando della Regia Marina, ponendo al vertice di quella Forza armata un ammiraglio di gradimento germanico affiancato da uno Stato Maggiore tedesco (17).

Mentre continuavano queste battaglie tra alleati, i britannici eseguirono, le notti sul 3, 4 e 5 marzo 1943, tre ricognizioni sulle spiagge siciliane, rispettivamente a Castellammare del Golfo, a Capo Passero e a Sciacca. Tutte le squadre, trasportate da sommergibili, furono catturate.

La notte sull'**8 marzo** l'incrociatore posamine inglese *Abdiel* incrociò un convoglio di motozattere tedesche, danneggiandone in modo non grave 3 col proprio tiro prima di allontanarsi.

In quella stessa notte dell'**8** fallì un'incursione inglese di comando contro Scalambri, in Sicilia, mentre il **15 marzo** non riuscì un'ulteriore impresa di questo tipo tentata a Brancaleone, in Calabria.

In precedenza avevano avuto luogo altre tre operazioni minori in Dalmazia. Dapprima, il **1° marzo**, il rimorchiatore *R 10* e due motobarche avevano condotto un piccolo sbarco a Zablace; in seguito, il **4**, il rimorchiatore *R 16* rispose a un attacco da terra. L'8 marzo, infine, la vedetta ausiliaria *NAP 2* catturò a San Giovanni della Brazza il motoveliero *Maria*, sorpreso a contrabbandare uomini e armi.

Il **12 marzo**, mentre era di ritorno, prima dell'alba, da una delle solite, infruttuose puntate contro il traffico dell'Asse, la Force Q (incrociatori *Aurora* e *Sirius* e cacciatorpediniere *Loyal* e *Lightning*) fu intercettata, a 55 miglia a sud-est da Capo Carbonara, da una squadriglia di *Schnellboote* preavvisata dalla ricognizione aerea. Il caccia *Lightning* (come Supermarina apprese da una decrittazione letta pochi minuti dopo l'accaduto) affondò, colpito dai due siluri della *S 158*. Le motosiluranti tedesche subirono alcuni danni da schegge.

La notte successiva del **13-14 marzo** le MTB britanniche 265 e 316 attaccarono alcuni motodragamine tedeschi sorpresi alla fonda nell'isola di Zembra danneggiando, con una raffica, l'*R10*. Durante la fase di rientro a Bona, le unità britanniche furono però intercettate, davanti alla vicina isola di Zembretta, dalle motosiluranti tedesche. Seguì un altrettanto breve scambio di colpi senza conseguenze.

La cronaca registra, inoltre, il 15 marzo 1943, la cattura nell'Egeo, da parte dei MAS 545 e 559, del motoveliero greco *Aghios Dimitros*. Quel piccolo mercantile, proveniente dal Pireo e diretto a Rodi con un carico di munizioni tedesche, era stato intercettato davanti a Simi dal sommergibile ellenico *Papanicolas*, il quale aveva mandato a bordo una squadra d'arrembaggio formata da tre ufficiali britannici e da uno della Marina greca col compito di dirottare il motoveliero in Turchia. Avvisati da una stazione di vedetta della Regia Marina, i due MAS recuperarono l'*Aghios Dimitros* e catturarono la squadra nemica. Fu poi assodato che il preteso dirottamento copriva, in realtà, un tentativo d'infiltrazione da effettuare direttamente a Rodi in uniforme tedesca sullo stile del futuro, celebre romanzo *I cannoni di Navarone* del grande scrittore inglese (ed ex marinaio) Alistair MacLean. Il fallimento di quell'operazione indusse inoltre i britannici a sospendere, fino a dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, le operazioni e incursioni che si contava di affidare nell'Egeo (appoggiandosi clandestinamente nei porti turchi) alla Levant Schooner Flotilla, un reparto formato da motovelieri sulle 100 t finalmente pronto per i primi di giugno, ma rimasto inoperoso a causa, tra l'altro, dell'efficace cooperazione in corso nell'Egeo, dal marzo 1943 in poi, tra l'*intelligence* del SIS della Regia Marina di base a Samo (diretta dal capitano di porto Tancredi Botto) e i partigiani greci dell'organizzazione comunista ELAS che infiltrarono il Servizio SOE britannico in vista di quella pace separata dell'Asse con l'Unione Sovietica che Mussolini caldeggiava sin dal settembre 1941 (18).

Tra il **22** e il **23 marzo 1943** le cronache registrano uno scontro tra le MTB 265 e 311 con quattro motozattere germaniche. I britannici ritennero di aver colpito con le mitragliere, dopo una brevissima fase di fuoco, due mezzi da sbarco avversari, ma nulla risulta in questo senso.

Il **22** e il **24** marzo, rispettivamente lungo il litorale di Macarsca e nei pressi di Lesina, motobarche partigiane catturavano e affondavano due motovelieri croati e uno italiano.

Il **27 marzo** i cacciatorpediniere *Loyal* e *Blyskawica* (polacco) bombardarono Cap Serrat senza risultati di sorta.

La situazione politica (e, pertanto, strategica) stava cambiando, nel frattempo, molto rapidamente. Il 28 gennaio 1943 Giacomo Acerbo, uno dei massimi esponenti del regime, era stato contattato a Zurigo, durante una visita per conto dell'Istituto internazionale di agricoltura (l'odierna FAO) di cui era presidente, da alcuni autorevoli emissari statunitensi, i quali lo informarono in merito alla dichiarazione del presidente Roosevelt relativa alla resa incondizionata, annunciata pubblicamente quattro giorni prima, affermando che questa misura non sarebbe stata applicata nei confronti dell'Italia. Acerbo riferì, il 31 di quello stesso mese, quel colloquio a Mussolini e il dittatore (molto debole, spesso costretto a letto e depresso sin dal luglio 1942), dopo aver pensato inizialmente di assegnargli il ministero degli Esteri, lo nominò, il 6 febbraio, nuovo ministro delle Finanze rinnovando, nel contempo, l'intento dichiarato di questa scelta, era quello di conferirgli un'autorità adeguata in vista di negoziati per una pace di compromesso che lo stesso capo del governo italiano cercò, in seguito, di avviare più volte con gli anglosassoni — beninteso alle proprie condizioni — attraverso vari canali fino al giorno della sua caduta, il 25 luglio 1943 (19). Seguirono, data l'abitudine del capo del governo italiano di giocare su tutti i tavoli, rinnovate pressioni su Hitler, dopo quelle del novembre e dicembre 1942, affinché il cancelliere accettasse di stipulare una pace con l'Unione Sovietica lungo i confini del 1941. Un'idea che il dittatore tedesco sembrò condividere col collega italiano, sia pure tra molti dubbi e in maniera ambigua, tra il novembre 1942 e l'inizio di marzo dell'anno successivo (20), tanto da pensare persino di preconstituirsì un alibi politico e storico, a futura memoria, gettando la colpa della futura pace di compromesso tedesca sulle spalle degli italiani, colpevoli sia di aver ceduto (assieme agli altri alleati europei) lungo il fronte sovietico, sia di non essere riusciti a rifornire le truppe dell'Asse in Africa.

Dal 19 marzo 1943, tuttavia, il Führer, spalleggiato dal proprio segretario Martin Bormann e sempre più isolato e lontano dall'opinione pubblica germanica, avrebbe abbandonato quest'idea propendendo, casomai, per una pace con Stalin da trattare da una posizione di forza lungo una nuova linea di frontiera che includesse buona parte dei territori invasi nel 1941.

Ebbe così inizio la preparazione della futura offensiva tedesca volta a eliminare il saliente di Kursk denominata Operazione Zitadelle. Culminata nella maggiore battaglia di carri armati della Seconda guerra mondiale, quell'iniziativa, di natura e portata puramente tattica e destinata, al massimo, a impressionare Stalin e i vertici del Cremlino nell'ambito delle trattative in corso, iniziò, infine, il 5 luglio 1943, pressoché senza informare gli alleati di Berlino, né in merito alla sua preparazione né circa il suo svolgimento, e si esaurì entro il 17 di quello stesso mese.

L'idea di poter imporre a Mosca i propri termini nonostante tutto, continuò, in seguito, ad essere perseguita da Hitler, sia pure tra molti dubbi, fino a quando, all'indomani dell'armistizio italiano dell'8 settembre 1943, non fu troppo tardi. A quel punto, infatti, Stalin poteva permettersi di puntare a molto più di quanto il dittatore tedesco potesse promettere. Sin dal gennaio 1943, comunque, e indipendentemente l'uno dagli altri, Re Vittorio Emanuele III e ormai tutti i maggiori imprenditori italiani si erano orientati, dopo aver soppesato per due mesi la situazione generale, in vista della futura fine sia del regime italiano sia del conflitto, da chiudere entrambi, secondo la loro visione, nel miglior modo possibile tutelando il paese e portando a casa, nel contempo, qualcosa in perfetto stile settecentesco, possibilmente la Contea di Nizza.

Dall'altra parte della barricata, per contro, gli inglesi furono costretti ad abbandonare i loro vecchi piani di pace vendicativa nei confronti di Roma. I britannici mancarono infatti, dopo tre mesi di preparazione in occasione della Battaglia del Mareh combattuta tra il 16 e il 26 marzo 1943, il loro obiettivo, ovvero l'annientamento della 1^a Armata italo-tedesca del generale Giovanni Messe. Se fosse riuscita quella novella battaglia di Canne che il generale Montgomery prometteva sin dal settembre 1942, Londra avrebbe risolto sul campo, e con militare chiarezza, il problema del *Mediterranean Stoppage*, risparmiando in tal modo almeno 2 milioni di tonnellate di naviglio mercantile, altrimenti vincolato alla necessità di seguire la rotta del Capo. In tal modo il Regno Unito avrebbe conservato la

propria autonomia economica (e, pertanto, politica) rispetto agli invadenti cugini americani, al pari del proprio ordine sociale risalente ad Enrico VIII e ad almeno parte dell'Impero.

Il grande attacco dell'Ottava Armata s'infranse però, come già l'ultima offensiva austro-ungarica sul Piave del 1918, sotto la manovra di fuoco a massa dell'artiglieria italiana diretta dal generale Pietro Belletti. Si trattò di un esempio da manuale della natura letale, in quanto massiccia e totale, del tiro di controartiglieria, eseguito senza spezzettare, come facevano invece i tedeschi, il volume di fuoco, laddove i reggimenti, i gruppi e perfino le batterie e le sezioni dell'artiglieria germanica erano ridotte, da anni, a mere dotazioni separate - e custodite gelosamente - dei singoli battaglioni e *Kampfstaffel*.

Dopo questo scacco, il governo di Churchill dovette gettare, finalmente, la spugna, dopo due anni di resistenze nei confronti delle pretese economiche e finanziarie di Washington, "pagate", fino a quel momento, soltanto con più volte rinnovate, e sempre false, promesse formulate nei confronti degli americani.

In effetti per la fine del marzo 1943, dopo l'ultimo lancio di dadi del Mareth, i fatti erano questi:

la flotta mercantile inglese (o comunque sotto il controllo del Regno Unito) non era, più in grado di alimentare da sola, come aveva fatto fino a quel momento, le isole metropolitane. Oltre 3 anni di guerra al traffico da parte dell'Asse e il perdurante *Mediterranean Stoppage* avevano fatto sì che le importazioni britanniche fossero scese, sempre per il marzo 1943, dai 55 milioni di tonnellate del 1939 a meno di 15 milioni annualizzati, laddove il limite minimo per la vita economica e sociale della Gran Bretagna era stato stimato, da anni, dal gabinetto di guerra londinese nella misura di non meno di 27 milioni di tonnellate.

La differenza era stata coperta, nel corso degli ultimi sei-nove mesi, a seconda dei generi alimentari e del tipo di materie prime e semilavorati, ricorrendo alle scorte messe insieme durante gli anni grassi 1940 e 1941.

Quelle riserve ammontavano, in origine, a 7 settimane di autonomia, ma erano già state intaccate per quasi 5 a partire dal giugno 1942, arrivando infine a esaurirsi proprio nel corso del marzo dell'anno successivo facendo scomparire, tanto per conciare, la carne, anche razionata, dalle mense britanniche. (21)

In effetti, il prolungamento della campagna di Tunisia aveva già condannato, a partire dal dicembre 1942 (in seguito al dirottamento a beneficio della Gran Bretagna del tonnellaggio allocato, in precedenza, a sopperire alle esigenze dell'area dell'impero britannico compresa tra il Sud Atlantico e l'Oceano Indiano) le varie colonie africane e l'India a un'orribile carestia valutata, oggi, nell'ordine di oltre 2 milioni di morti deceduti nel 1943-44. In precedenza, come aveva pubblicato il sempre autorevole *Times* il 4 febbraio 1942, la Siria e il Libano avevano già registrato 300.000 morti "starved to death", ovvero morti di stenti, in seguito alla cessazione, come già durante la Grande Guerra in quegli stessi territori, delle importazioni via mare di cereali. Si trattò di una tragica conferma della crisi irreversibile della flotta commerciale britannica in atto sin dalla fine della primavera 1941. I primi a pagare davanti a questo stato di cose furono, naturalmente, i sudditi delle colonie transalpine rimaste senza la protezione francese. In seguito sarebbe toccato alle popolazioni delle colonie inglesi e (sia pure limitatamente all'introduzione del razionamento, fino ad allora assente) dei Dominion Australiano, Neo Zelandese e sudafricano a partire dall'estate 1942. La fine della flotta commerciale britannica e l'esaurimento delle scorte determinavano, infatti, il crollo economico, sociale, politico e, pertanto, strategico e militare, dell'Impero. Ultimi a cadere in ristrettezze furono, nel corso del fatale inverno 1942-1943, gli stessi sudditi britannici delle isole metropolitane.

Fu così che il 29 marzo 1943 Londra fu costretta a cedere a Washington, in cambio del noleggio di 2 milioni di tonnellate di naviglio mercantile statunitense a scafo nudo, il controllo del *pool* mondiale formato dalle flotte commerciali degli alleati. Con quell'atto la *leadership* della «Strana alleanza» venutasi a formare nel 1941, abbastanza casualmente, tra la Gran Bretagna, l'Unione Sovietica e il Regno Unito passò nelle mani degli americani. (22)

Medaglietta del cacciatorpediniere francese *Panthère*, preso dagli italiani a Tolone e riarmato dalla primavera 1943 sotto la caratteristica FR 22 (collezione Cernuschi).



Gli statunitensi, infatti, aggiunsero, a questo punto, ai precedenti ruoli di banchiere e arsenale delle democrazie, anche quello, decisivo, di armatori dell'alleanza, stabilendo dove mandare cosa volevano, dove volevano e in base soltanto alla propria tabella di marcia. Nel 1918 Washington era già il pagatore di ultima istanza e il principale fornitore dell'Intesa, ma la Gran Bretagna, rimasta padrona del controllo della propria flotta mercantile (vanamente reclamato dagli americani nel 1917) e con una quantità sufficiente di tonnellaggio per soddisfare i propri bisogni fino ad almeno il 1920, poté permettersi di rimangiarsi tranquillamente, sin dalla seconda metà del novembre 1918, le tante promesse fatte alla propria ex colonia d'oltreoceano in termini di libertà di commercio, rimborso dei prestiti ottenuti sin dal 1915, brevetti e tariffe doganali.

Ora, invece, gli americani poterono permettersi sia di presentare il conto dei debiti inglesi contratti durante la Grande Guerra e rimasti insoluti sia (a scanso di eventuali ripensamenti da parte di Londra) di continuare a condizionare pesantemente, per il seguito, le importazioni dirette in Inghilterra anche a costo di ridurre non solo l'alimentazione, ma persino la produzione britannica dall'aprile 1943 in poi. (23) La resa del 29 Marzo 1943 garantì, in altre parole, Washington in merito al fatto che non avrebbe potuto ripetersi la "sorpresa" del 1918 e che le promesse formulate dagli inglesi sin dall'aprile 1941 in occasione dell'avvio del programma «Affitti e prestiti»: ovverosia la fine del protezionismo imperiale imposto nel 1931 ai *Dominion* e alle colonie britanniche e la liberalizzazione, al suo posto, della circolazione dei beni, dei servizi e delle materie prime non sarebbero state parole vane, ma fatti concreti misurabili in dollari.

Si trattava, né più né meno, dei medesimi scopi di guerra italiani e del ripristino dell'eccellente collaborazione economica tra gli Stati Uniti e l'Italia che aveva caratterizzato, sin dalla fine dell'Ottocento, le relazioni tra quei due paesi e che sarebbe stata alla base del successivo «Miracolo economico» italiano, contemporaneo — non a caso — al declino e alla scomparsa degli imperi coloniali inglese e francese.

Nell'ambito di questo quadro generale la quota, quantitativa, spettante al *Mediterranean Stoppage* e alla battaglia di Punta Stilo è stata calcolata, dai britannici, nella misura del 50% della differenza esistente, in termini di tonnellaggio e d'importazioni (in primo luogo viveri, a loro volta dipendenti, per tre quarti del totale, dall'estero per tutta la durata di quel conflitto) tra la «bella guerra» della primavera 1940 e il disastro finale della primavera 1943. L'altro 50% fu invece accumulato, giorno dopo giorno, dalla guerra al tonnellaggio condotta dall'Asse nell'arco di tempo compreso tra la caduta della Francia e l'inverno 1942-43.

Rispetto a quest'ultima campagna, l'attività (di natura strategica e, pertanto, decisiva) (24) dei sommergibili oceanici italiani di base a Bordeaux tra il 1940 e il 1943 ammonta a 585.982 tsl (25) affondate al prezzo di 16 battelli andati perduti.

Quanto alle complessivamente almeno 1.013.556 tsl affondate o catturate dagli italiani tra il 1940 e il 1943, per quanto questa cifra possa apparire modesta rispetto ai contemporanei risultati tedeschi (ma non a quelli giapponesi), esse rappresentano — non di meno — la medesima quantità di tonnellaggio inglese, o al servizio del Regno Unito, andato perduto tra lo sbarco in Nordafrica del novembre 1942 e il 29 marzo 1943. Oppure, se si preferisce valutare le conseguenze di quella stessa cifra a titolo

di controprova, si tratta di un totale pari a 3 volte l'ammontare del tonnellaggio inglese, o noleggiato per conto del Regno Unito, affondato tra quel fatale 29 marzo 1943 e l'ammissione, fatta dal Grande ammiraglio Karl Dönitz il 24 maggio 1943 (e appresa dagli inglesi all'inizio del giugno 1943 grazie a una decrittazione ULTRA) dell'avvenuta sconfitta degli U-Boote nel corso della Battaglia dell'Atlantico e del contemporaneo arrivo ad Alessandria, il 26 maggio 1943, del primo convoglio transmediterraneo. Nel corso di quelle stesse giornate, inoltre, gli statunitensi spostarono in Cornovaglia la propria 29^a Divisione rafforzata (arrivata nell'ottobre 1942 in Scozia e unica grande unità dell'US Army presente, in quel momento, in Gran Bretagna), costituendo così una vera e propria testa di ponte nel caso, peraltro ormai improbabile, di un ripensamento britannico in vista di una pace separata con un esecutivo tedesco, di qualsiasi colore esso fosse.

In altre parole, il totale degli affondamenti conseguito dalla Regia Marina e dalla Regia Aeronautica (prescindendo, oltretutto, dai danneggiamenti) rappresentò la differenza decisiva sia per arrivare all'abdicazione, da parte di Londra, dal ruolo di guida dell'alleanza avversaria — con la conseguente rovina degli scopi strategici britannici — sia per assicurare il necessario margine di sicurezza nel caso di un ultimo, disperato rivolgimento britannico prima che Washington stabilisse in Inghilterra, a titolo di garanzia extra nei confronti dei propri mai gran che amati cugini d'oltreoceano, una solida testa di ponte a supporto ulteriore dei propri già decisivi pegni finanziari risalenti all'estate 1941 e di quelli territoriali costituiti, l'anno successivo, nell'Ulster.

Nell'ambito di questo panorama globale, il Reparto Informazioni della Regia Marina ebbe, per tutta la durata del conflitto, un quadro della situazione del tonnellaggio avversario e di come esso fosse ripartito tra inglesi e statunitensi, sostanzialmente corretto rispetto a quello, sempre troppo ottimistico, apprezzato dei tedeschi, fatto questo che permise ai governi succedutisi a Roma e ai maggiori imprenditori della penisola di valutare quella che era l'evoluzione reale degli equilibri di potere in corso lungo le due sponde dell'Atlantico individuando, alla fine, la finestra di opportunità destinata a permettere di evitare la temuta pace vendicativa britannica beneficiando, per contro, dell'assai più benevola politica statunitense nell'ambito di un rinnovato equilibrio europeo destinato a rimanere tale fino alla caduta del Muro di Berlino.

I dati relativi al traffico italo-tedesco via mare con l'Africa settentrionale nel periodo compreso tra il novembre 1942 e il marzo 1943 sono, a loro volta, i seguenti.

Personale partito 75.333	Personale arrivato 70.665 (perdite 6%)
Materiali partiti 469.488 t	Materiali arrivati 344.589 t (perdite 26,4%)

In aggiunta alle azioni navali, gli attacchi dei sommergibili erano stati 83 e quelli degli aerei 173. 10 sommergibili alleati erano stati affondati.

A titolo di confronto, la sola 1^a Armata britannica (con i relativi contingenti statunitensi e francesi) sul fronte occidentale tunisino ricevette via mare, soltanto tra l'8 novembre 1942 e l'8 gennaio 1943, 1.303.000 t di materiali e 437.000 uomini, senza contare 42.470 veicoli (26).

La vera pietra di paragone era tuttavia rappresentata dalle seguenti cifre.

Il 26 febbraio 1943 il generale Hans-Jürgen von Arnim, in procinto di diventare il nuovo comandante in capo dell'Asse in Nordafrica al momento dell'atteso rientro di Rommel in Europa, comunicò che il proprio gruppo di armate aveva bisogno, mensilmente, di 69.000 tonnellate di rifornimenti.

Nell'ambito di questo totale la quota tedesca, tra 5^a Armata a ovest e Afrika Korps a est, era di 24.000 t cadauna (27).

Una volta che ai materiali pervenuti via mare e suddivisi per ente destinatario, come riportato dai *Dati statistici* editi dall'Ufficio Storico della Marina Militare, si sommino quelli arrivati per via aerea da parte della Luftwaffe (14.179 t tra il 1° dicembre 1942 e il 31 marzo 1943), risulta che il totale di cui sopra di 48.000 t fu rispettato fino a tutto il febbraio 1943 per poi calare (43.449 t) a marzo, ma solo perché nel frattempo erano diminuite le spedizioni da parte tedesca.

Il 15 marzo 1943 il Grande ammiraglio Dönitz e Mussolini si incontrarono a Palazzo Venezia. Il Primo ministro italiano assicurò che nel caso, improvvisamente diventato d'attualità, di uno sbarco anglosassone, le 3 corazzate della Squadra della Spezia avrebbero difeso la Sardegna, ma non la Sicilia, purché ci fosse stata la nafta necessaria. Il comandante in capo della Kriegsmarine approvò anche davanti a Hitler, quattro giorni dopo, queste conclusioni.

La **notte tra il 31 marzo e il 1° aprile** le MTB 266 e 315 attaccarono un convoglio formato dai mercantili *Crema* e *Benevento* scortati dalle torpediniere *Cigno*, *Clio* e *Cosenz* assieme alla corvetta *Cicogna* e ai cacciasommergibili ausiliari tedeschi *UJ 2203*, *2207* e *2210*. Il *Crema*, colpito da un siluro, affondò mentre il *Benevento*, lui pure silurato, fu portato a incagliare sulla spiaggia di Ras Zebito, salvando così il carico. La MTB 315 fu danneggiata dal tiro di una delle unità tedesche.

Il **6 aprile** la motosilurante inglese MTB 307 mise a terra, nottetempo, a Kelibia 10 commando con l'incarico di effettuare dei sabotaggi. Furono tutti catturati dagli italiani, prima di nuocere, come era già avvenuto coi loro predecessori e sempre per la medesima ragione (28).

Il 7 aprile, al termine della battaglia dello Wadi Akarit, l'8^a Armata britannica riuscì a costringere la 1^a Armata italiana, dopo quel nuovo scontro di logoramento, a ritirarsi su Enfidaville, consentendo in tal modo agli inglesi e agli statunitensi di incontrarsi formando un unico fronte da ovest a est. Due rinnovati attacchi inglesi scatenati contro le posizioni di Enfidaville il 20 e il 24 aprile 1943 fallirono entrambi sotto il tiro di contropreparazione italiano.

Il 10 aprile un'incursione di quadrimotori statunitensi spintisi, per la prima volta, su La Maddalena affondò l'incrociatore *Trieste*, danneggiando inoltre gravemente il *Gorizia*. I tipici, forti venti che dominano quell'area non avevano permesso alle cortine fumogene di nascondere quell'ancoraggio ai puntatori dei bombardieri americani.

In seguito i tedeschi insistettero, senza successo, affinché la Regia Marina utilizzasse i propri incrociatori per trasportare benzina e truppe in Tunisia. Si trattava di una pretesa del tutto slegata dalla realtà che conferma, da un lato, la natura amatoriale, quanto a cultura navale, dei vertici politici germanici, lontani da tutti e rinchiusi negli isolati quartieri generali del Führer e, dall'altro, la volontà di compiacere comunque il proprio Cancelliere manifestata dallo stesso Grande ammiraglio Dönitz, il quale non mancò di affermare, il 12 maggio, davanti all'ammiraglio Riccardi, Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, che la Tunisia era andata perduta per colpa del mancato impiego della flotta italiana e che se si fossero sacrificate le navi, le cose sarebbero andate diversamente. La reazione di Riccardi e Sansonetti fu oltremodo vivace e Dönitz se la cavò, alla fine, dando la colpa all'interprete.

Il **7 aprile** ebbe luogo, in Adriatico, uno sbarco a Capocesto preceduto da un bombardamento a opera del pontone semovente GM 240 armato con 2 cannoni da 149 e uno da 76 mm. Un'analoga operazione fu ripetuta, sempre in Adriatico, a Diat il **9** di quello stesso mese.

Il **14 aprile** la guerriglia partigiana sul mare iniziò anche in Grecia in seguito all'apertura del fuoco, da terra, contro alcune unità di vigilanza tedesche sorprese nel Canale di Atalanta alle foci del fiume Axios, nell'Egeo. L'intervento della torpediniera *Solferino* salvò le piccole unità germaniche, colpite con morti e feriti, e costrinse i partigiani ellenici a disperdersi sotto il bombardamento della nave italiana. Una nuova azione di quella torpediniera batté, il **15**, nella baia di Cardichios, i partigiani, rintracciati nel frattempo dai tedeschi.



Mussolini e il Grande Ammiraglio Dönitz a colloquio a Palazzo Venezia, nel 1943, assieme al generale Vittorio Ambrosio, capo di Stato Maggiore generale italiano, e all'ambasciatore Mackensen (U.S.M.M.).

Sempre il **14 aprile**, quindici motobarche partigiane jugoslave attaccarono due motovelieri italiani, il *Fedora* e lo *Scipione Africano*, scortati dall'analoga unità *Luigina*. I titini catturarono lo *Scipione* sotto Lesina. L'intervento della cannoniera *Curzola* recuperò, poco dopo, quel piccolo mercantile.

La **notte tra il 14 e il 15 aprile** gli italiani respinsero inoltre uno sbarco di commando a Cap Serrat.

Quella successiva (**15-16 aprile**), i cacciatorpediniere inglesi *Pakenham* e *Paladin* partiti da Malta riuscirono, finalmente, a intercettare un convoglio italiano diretto in Tunisia (Azione del convoglio *Cigno*). L'entrata in servizio di ormai due dozzine tra nuove torpediniere di scorta e corvette, aveva

però permesso agli italiani d'introdurre la nuova prassi di una scorta avanzata formata, in quell'occasione, dalle torpediniere *Cigno* e *Cassiopea*, le quali impegnarono subito il nemico dopo averlo avvistato, col favore della luna, a circa 8.000 m di distanza. Seguì uno scontro furioso durante il quale tutte e 4 le navi furono colpite. Il *Cigno* affondò e il *Pakenham*, centrato 6 volte, andò perduto il mattino dopo. Il convoglio arrivò a sua volta sano e salvo a destinazione.

Seguì, il **17 aprile**, alle ore 02.10, presso l'isola di Zembretta, un nuovo attacco di motosiluranti inglesi. Si trattò, questa volta, di una squadriglia delle appena arrivate, grosse «Fairmile D» da circa 100 t, lanciate all'attacco di un convoglio di ritorno da Biserta formato dalla motonave *Monginevro* e dalla cisterna (ex francese) *Le Tarn* scortate dalle torpediniere *Sagittario*, *Grosso* e *Perseo*. Il *Monginevro*, colpito da un siluro, affondò, mentre il tiro italiano danneggiò le MTB 634 e 656.

Il **17 aprile** la torpediniera *Castelfidardo* catturò, nel canale di Trikiri, tre imbarcazioni partigiane mentre il posamine tedesco *Drache* bombardava le località di Soveca e Ghife e il *Solferino* eseguiva, sempre il **17**, un nuovo bombardamento di Atalanta.

Il **18**, le torpediniere *Solferino* e *Castelfidardo* in compagnia delle motosiluranti MS 26 e 41 e dei dragamine RD 17 e 26, bombardavano la località di Gardiki, sempre nell'Egeo, e catturavano alcune imbarcazioni partigiane.

Contemporaneamente, in Adriatico, la torpediniera *Giovannini*, il trasporto armato *Cherso* e alcune unità minori eseguivano, **tra il 16 e il 18 aprile**, un ciclo di operazioni anfibe in prossimità di Sebenico.

Tre giorni dopo (**20-21 aprile**), alle due di notte, le motosiluranti italiane MS 22 e 25, in agguato tra Biserta e l'Isola dei Cani, si scontrarono con le MTB 640 e 644. Nel corso di una breve azione di fuoco sia la 640 sia la 25 furono colpite, per quanto senza gravi conseguenze su entrambi i lati.

La notte successiva **tra il 21 e il 22**, le medesime motosiluranti italiane 22 e 25 avvistarono e attaccarono nuovamente, presso Ras Zebib, due analoghe unità avversarie. Al termine di quel nuovo, confuso scontro notturno, erano state colpite dal tiro delle mitragliere italiane sia la MTB 83 sia l'86, ritiratesi entrambe facendo fumo.

Il 22 aprile il cacciatorpediniere *Turbine* intercettò, al largo di Capo Vasilinas, nell'Egeo, due motovelieri catturando alcuni emissari inglesi trovati a bordo. Non si trattò di un caso, ma del completamento — protratto fino al 29 aprile — del ciclo di operazioni antipartigiane delle settimane precedenti reso possibile dalla decrittazione dei cifrari dei partigiani ellenici in contatto con Il Cairo. Seguì una grossa operazione di controspionaggio a opera dei Reali Carabinieri che coinvolse, il mese successivo, anche il comando dell'XI Armata italiana in Grecia portando all'arresto di alcune donne di grande fascino rivelatesi spie inglesi patentate. (29) Il **24**, inoltre, il *Turbine* bombardò un nucleo di partigiani rintracciato presso la località di Gardichi e affondò, infine, il 28 un motoveliero risultato carico di materiale bellico.

Sempre le due MS 22 e 25 in compagnia, questa volta, del MAS 552, avvistarono alle ore 04.30 del **25 aprile**, sotto Capo Blanc, un'altra sezione di motosiluranti inglesi, subito allontanatasi ad alta velocità. Lanciate all'inseguimento, le unità italiane aprirono il fuoco appena giunte ai limiti della portata utile. Il nemico non rispose al tiro e riuscì ad allontanarsi.

La notte successiva (**26 aprile**) le «Fairmile D» ebbero invece ragione di due motozattere tedesche (F 158 e 343), affondate infine dalla MTB 615 in prossimità dell'isola Plana.

Il **28 aprile**, dati i risultati insoddisfacenti ottenuti nottetempo dalle motosiluranti britanniche, le «Fairmile D» MTB 633 e 639 cercarono di giocare d'astuzia issando a riva la bandiera tedesca e navigando, in pieno giorno, nel Canale di Sicilia, nel tentativo di mettere a segno un siluro. Gli andò male. Le unità inglesi avvistarono e attaccarono, alle due del pomeriggio, il piroscafo *Teramo*, ma la torpediniera *Sagittario* di scorta affondò la 639 e danneggiò la 633. L'archivio segreto della 639, arretrata prima di affondare, fu rinvenuto al completo; poco dopo il relitto alla deriva di

quella grossa motosilurante fu attaccato e distrutto, in prossimità di Capo Mustafà, da un velivolo da caccia italiano.

La **notte tra il 28 e il 29 aprile** i cacciatorpediniere inglesi *Laforey*, *Wheatland* e *Tartar* si imbarcavano in un convoglio di lenti pontoni tedeschi del tipo «Siebel». Nella confusione delle mischie notturne il *Laforey* investì il pontone SF 162, affondandolo al prezzo di diversi danni alla propria prora.

In quello stesso momento, grazie a una riuscita decrittazione a opera di Supermarina, gli italiani respingevano a Sidi Daub, presso Capo Bon, un altro sbarco di commando portati laggiù da 3 motosiluranti inglesi.

La notte successiva (**29-30 aprile**) il piccolo piroscampo *Fauna* fu affondato, mentre procedeva da Pantelleria a Porto Empedocle, dai cacciatorpediniere *Nubian* e *Paladin*.

La **notte tra il 3 e il 4 maggio** uno degli ultimi convogli per Biserta (quella città e Tunisi furono occupate, rispettivamente dagli statunitensi e dai britannici — entrambi provenienti da ponente — il 7 maggio dopo che i tedeschi avevano ceduto, di schianto, sul fronte occidentale, il giorno precedente davanti a una superiorità numerica e materiale oltre di 2 a 1 a favore di inglesi, statunitensi e francesi) formato da un solo mercantile scortato dalla torpediniera *Perseo*, fu intercettato e affondato, presso Capo Bon, dai caccia *Nubian*, *Petard* e *Paladin*. La sera del **4 maggio**, in Adriatico, quattro motopescherecci requisiti (MPR) e altrettante motovedette antipartigiane (VAP) sorpresero diverse imbarcazioni titine mentre abbandonavano in tutta fretta l'Isola Lunga affondandone quattro. Seguì, fra il **10 e l'11 maggio**, uno sbarco poco più a nord, a Sverinaz e sull'Isola Incoronata.

La **notte tra l'8 e il 9 maggio**, le motosiluranti inglesi ritennero di avere gioco facile attaccando, presso Kelibia, un piccolo convoglio di lenti pontoni Siebel tedeschi. Le unità britanniche affondarono a colpi di mitragliera i semoventi SF 35 e 147, ma nel corso di quella stessa azione la MTB 61 si incagliò in prossimità della costa andando perduta.

In quelle stesse ore **tra l'8 e il 9**, i cacciatorpediniere inglesi *Jervis*, *Nubian* e *Paladin* bombardarono, senza opposizione, la località di Kelibia, da tempo abbandonata dal nemico.

Il giorno successivo (**9 maggio**) la stessa impresa fu tentata, contro Sidi Daud, dal caccia *Laforey*, ma una batteria costiera ex francese a protezione di quella località era ancora armata, in quel momento, dalla Regia Marina e il caccia inglese incassò una cannonata nell'apparato motore che ridusse la sua velocità massima a soli 15 nodi.

Nel corso della notte successiva (**9-10 maggio**), la confusione regnò sovrana quando una coppia di cacciatorpediniere inglesi si scontrò, sempre nelle acque di Kelibia, con un gruppo di motosiluranti statunitensi (PT) arrivate nel Mediterraneo pochi giorni prima. Le PT 202, 204 e 205 furono tutte colpite da proiettili di mitragliera. Sul più bello sopraggiunsero anche tre *Schnellboote* richiamate da quella sparatoria. Le unità tedesche lanciarono i loro siluri senza esito e furono contrattaccate dalle PT senza alcun danno per parte.

Nel corso delle giornate del 9 e del 10 maggio, infine, i cacciatorpediniere inglesi catturarono o affondarono 7 imbarcazioni che tentavano di raggiungere la Sicilia.

In precedenza, la **notte tra il 7 e l'8 maggio**, i mezzi d'assalto subacquei italiani avevano nuovamente violato l'ancoraggio di Gibilterra affondando 3 mercantili avversati.

All'inizio dell'aprile 1943 il traffico dell'Asse con la Tunisia si era improvvisamente contratto. Il tonnellaggio di materiali spediti era passato, infatti, dalle 77.761 di febbraio e 77.193 di marzo ad appena 48.703 in aprile. In buona sostanza, i tedeschi non intendevano più combattere laggiù, né attribuirvi, data la mentalità continentale dei loro vertici politici e militari, la necessaria importanza al Mediterraneo.

In aprile e in maggio partirono così, via mare, solo 63.119 tonnellate in tutto. Ne arrivarono 31.982, ovvero il 50%. Quanto al personale, affluirono a bordo delle navi 3.444 uomini, 2.617 dei quali (il

76%) giunti a destinazione. Gli attacchi a opera dei sommergibili avversari furono 10, quelli aerei (esclusi, come sempre, i bombardamenti in porto, diventati ormai pesantissimi in seguito agli attacchi, pieno giorno, dei quadrimotori statunitensi) 60.

Gli aerei italiani trasportarono a loro volta, tra il novembre 1942 e l'aprile 1943, circa 71.653 uomini, tra andata e ritorno, e 5.125 t di materiali e i velivoli tedeschi 71.000 persone, sempre nei due sensi, con perdite complessive nell'ordine del 2%.

La guerra in Africa terminò il pomeriggio del 13 maggio 1943 con la resa delle truppe italiane della 1^a Armata dopo che i tedeschi avevano ceduto le armi il giorno precedente. I prigionieri, tra tedeschi e italiani, furono circa 180.000. Altri 100.000 erano rimpatriati tra il febbraio e il maggio 1943.

NOTE

- (1) Si ringrazia il professor Louis Capdeboscq per le sue ricerche in merito alle scorte di combustibili della Marina francese nel periodo 1940-42.
- (2) Mark J. Reardan, *Death at the Hands of Friends*, Army History, Winter 2011.
- (3) TNA CAB *Weekly Résumé* No. 167, pagina 2.
- (4) *Idem* nota 3 pagina 3.
- (5) *Diario del Comando Supremo*, 9 novembre 1942, ore 09.50. George Barré, *Tunisie 1942-43*, Berger, Parigi 1949. *Rivista Marittima*, dicembre 1950, pagina 528.
- (6) Ugo Cavallero, *Comando Supremo Diario 1940-43*, Cappelli, Bologna 1948, pagina 377.
- (7) Oddone Talpo, *Dalmazia una cronaca per la storia*, 1942, Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito Italiano, Roma 2000, pagine 1125-1127.
- (8) Claude Huan, *Les Sous-marins français 1918-1945*, Marines, Rennes 2002, pagina 146.
- (9) Max Arthur, *The Navy 1939 to the Present Day*, Coronet Book, Londra 1997, pagina 177.
- (10) *Codebreakers*, edited by F.H. Hinsley and Alan Stripp, Oxford University Press, Oxford 1993, pagine 66 e 67.
- (11) Stephen Roskill, *Churchill and the Admirals*, ed. Collins, Londra 1977, pagina 211.
- (12) TNA ADM 234/444.
- (13) Brooks Richards, *Secret Flotillas Volume: 2*, Frank Cass, Londra 2013, pagina 358.
- (14) *Idem* nota 8.
- (15) Archivio USMM, Fondo Supermarina, Promemoria Sansonetti, n.1 e n.2 del 18 febbraio 1943. *Diario del Comando Supremo*, vol. IX, tomo II, ed. Stato Maggiore dell'Esercito Ufficio Storico, Roma 2000, pagina 238. Walter Warlimont, *Inside Hitler's Headquarters 1939-45*, pagina 311.
- (16) L'ammiraglio Ruge, per quanto lui pure piuttosto critico, come tutti nella Kriegsmarine, nei confronti degli italiani, fu addirittura sospettato di tradimento, dopo la guerra, e di partecipazione alla congiura del 20 luglio 1944 contro Hitler. Si veda, dello stesso Friedrich Ruge, *Rommel e l'invasione*, Baldini e Castoldi, Milano 1962.
- (17) R. Jouan, *La Marine allemande*, ed. Payot, Parigi 1949, pagine 156 e 158. Anthony Martienssen, *Hitler e i suoi ammiragli*, Garzanti, Milano 1950, pagina 270.
- (18) Lew Lind, *Battle of the Wine Dark Sea*, Kangaroo Press, Maryborough 1994, pagina 117. Renzo De Felice, *Mussolini l'alleato*, vol. 2, Einaudi, Torino 1990, pagina 1129.
- (19) Giacomo Acerbo, *Tra due plotoni d'esecuzione*, ed. Cappelli, Bologna 1968, pagine 483-485.
- (20) Gianfranco Bianchi, "Il diario inedito del quadrumviro De Bono", *Storia Illustrata*, Dicembre 1974.
- (21) H.P. Willmott, *The Last Century of Sea Power*, volume 2, Indiana University Press, Indianapolis 2010, pagine 97 e 330. *The Economics of the Second World War: Seventy-Five Years on* (a cura di Stephen Broadberry e Mark Harrison) ed. CEPR Press, Oxford, pagina 95.
- (22) Kevin Smith, *Conflict Over Convoys*, Cambridge University Press, Cambridge 1996.
- (23) *Rivista Marittima*, novembre 1946, pagina 178.
- (24) Il rapporto tra sommergibili italiani perduti in Atlantico e tonnellaggio affondato è di 1/35.900 tsl; quello degli U-Boote tedeschi nello stesso periodo (11 giugno 1940-8 settembre 1943) ammonta a 1/19.730 tsl.
- (25) Questa strategia (controllare il Mediterraneo centrale e agire sugli oceani con i sommergibili), fu approvata e fortemente voluta da Mussolini sin dalla tarda estate 1936 promuovendo, a questo scopo, la realizzazione, per il 1941, di 3 dozzine di battelli oceanici. Oltretutto non si trattava di un segreto, in quanto questa linea di condotta era stata annunciata dall'ammiraglio Cavagnari in senato, divulgata a livello popolare dall'ammiraglio Guido Po e spiegata ogni 2 settimane alla radio dall'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo. Guido Po, *La guerra sui mari*, ed. Cappelli, Bologna 1940. Giuseppe Fioravanzo, *Il mare e la guerra*, ed. Mondadori, Milano 1942. *Diario del Comando Supremo*, vol. IX, tomo II, ed. Stato Maggiore dell'Esercito Ufficio Storico, Roma 2000, pagina 252. Oltretutto queste valutazioni sul tonnellaggio anglosassone, e quindi sul Potere Marittimo, non erano certo un segreto. Il professor Epicarmo Corbino, celebre economista, già ufficiale di Porto durante il Primo conflitto mondiale e futuro ministro dei governi De Gasperi del dopoguerra, scrisse, a questo proposito, un documentatissimo articolo pubblicato nell'ottobre 1942 sul *Giornale degli economisti* e subito noto e commentato in tutta Italia. Nel marzo 1943, inoltre, gli imprenditori italiani riconobbero, durante un pubblico e duro dibattito indetto, protratto per due giorni a Torino presso l'Unione degli Industriali, la fine sia del vecchio potere inglese sul Mediterraneo e il Medio Oriente, sia quella del regime riconoscendo, nel contempo, la possibilità e, soprattutto, la convenienza di intendersi con gli statunitensi. Il commento di Mussolini, fatto con il nuovo segretario del partito Scorza il 26 maggio 1943 fu: «Stiamo chiudendo bottega, no?». Franco Bandini, *Vita e morte segreta di Mussolini*, Mondadori, Verona 1977, pagina 189.

(26) TNA CAB *Weekly Résumé* No. 179, pagina 2.

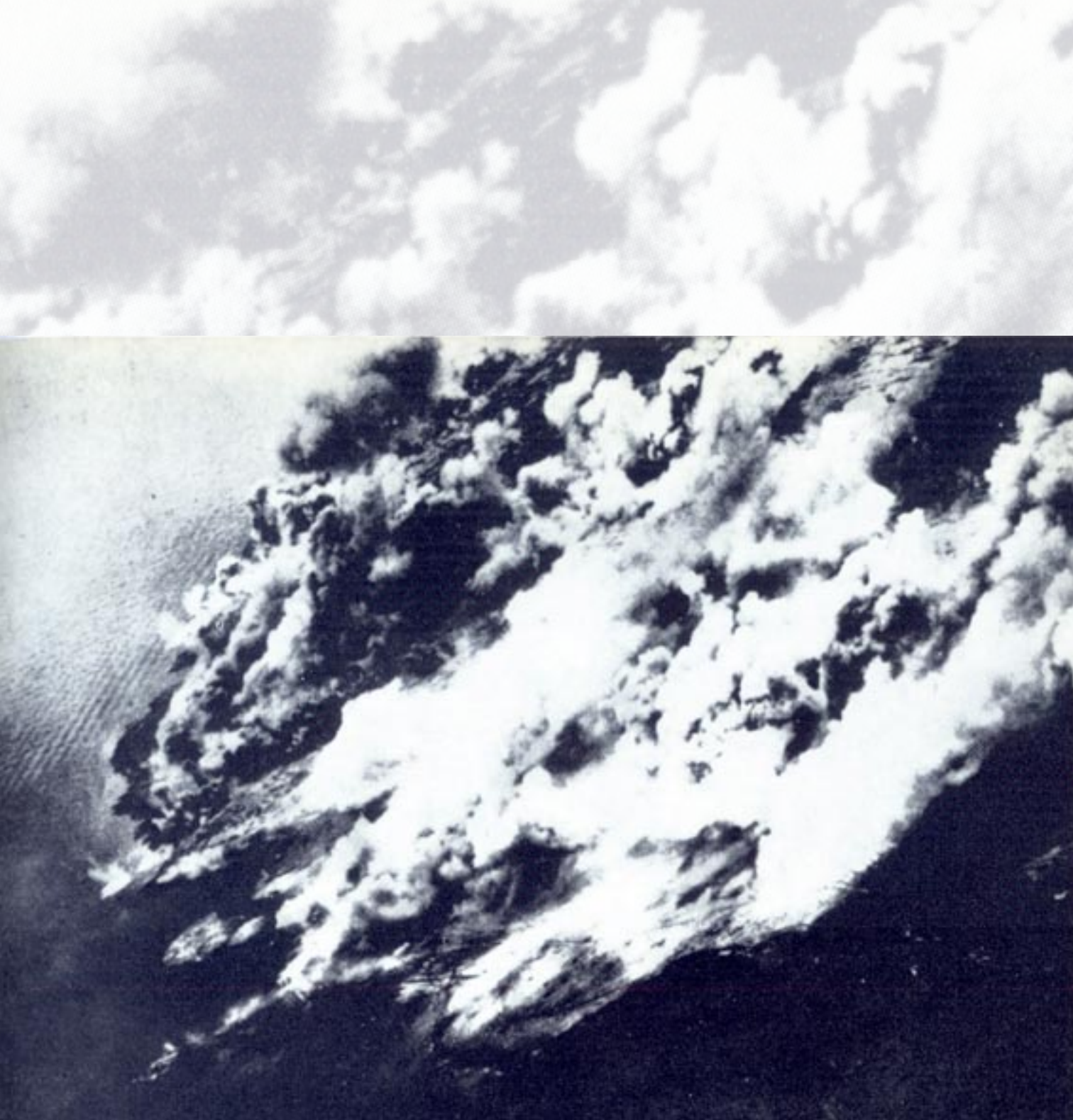
(27) Alan J. Levine, *The War Against Rommel's supply lines 1942-43*, ed. Stackpole Books, Mechanicsburg 1999, pagine 85 e 162. Il totale di 24.000 t per l'Afrika Korps era stato, a sua volta, sempre superato, tra spedizioni via mare e aeree, sia nel corso del 1941, sia l'anno successivo, nonostante la ben minore consistenza di quel corpo d'armata, passato progressivamente, tra il febbraio 1941 e il luglio 1942, da 1 a 4 divisioni più una brigata. I trasporti in Libia a opera della Luftwaffe erano iniziati nel febbraio 1941 con una media, quell'anno, di 50 velivoli saliti, in seguito, fino a 250 per l'estate 1942.

(28) Brooks Richards, *Secret Flotillas Volume: 2*, ed. Frank Cass, Londra 2013, pagina 358.

(29) Gianfranco Bianchi, "Il diario inedito del Maresciallo De Bono", *Storia Illustrata*, dicembre 1974.

CAPITOLO XI

L'armistizio di Cassibile



11 giugno 1943. L'isola di Pantelleria coperta dal fumo delle esplosioni (U.S.M.M.).

L'invasione della Sicilia era stata decisa a Casablanca nel gennaio 1943, avendo il presidente Roosevelt confermato la precedente strategia illustratagli da Churchill nel dicembre 1941: venire a capo della Germania mediante una sconfitta militare dell'Italia che provocasse, a catena, la caduta di Mussolini e quella di Hitler. I vertici militari statunitensi propendevano, viceversa, da sempre per uno sbarco diretto in Francia da eseguire nel 1943. Il Presidente americano, al contrario, era convinto sin dalla primavera 1941 che i rapporti economici e di forza tra Washington e Londra fossero ormai tali da scongiurare il pericolo di un'intesa separata anglo-tedesca in caso di scomparsa del dittatore germanico. Roosevelt concluse, di conseguenza, tanto nel luglio 1942 quanto nel gennaio dell'anno successivo, che valesse la pena di tentare l'approccio britannico alla vittoria, risparmiando così agli statunitensi, qualora quella strategia avesse davvero funzionato, l'onere di una campagna terrestre nell'Europa occidentale.

A partire dal marzo 1943, però, gli angloamericani si orientarono in direzione dell'abbandono dei piani perseguiti fino ad allora in vista di uno sbarco nell'estremità occidentale della Sicilia. Per maggio quell'area fu giudicata, infine, troppo stretta e difendibile e gli strateghi puntarono, per il seguito, su un piano d'invasione esteso a Sud lungo su amplissimo fronte compreso tra Siracusa e Gela.

Nel corso di quello stesso mese di maggio, inoltre, come è stato ricordato in precedenza, gli statunitensi spostarono la loro 29^a Divisione (l'unica dell'US Army in quel momento in Gran Bretagna) da Liverpool alla stretta penisola della Cornovaglia, costituendo così, a titolo di ulteriore garanzia nel caso (peraltro ormai improbabile) di una pace separata britannica con la Germania, una seconda testa di ponte dopo quella rappresentata dall'Irlanda del nord, parimenti presidiata, allo stesso scopo, dalle truppe statunitensi sin dal gennaio 1942. (1).

In effetti, anche se ormai il decisivo piatto della bilancia del Potere Marittimo si era inclinato per sempre dalla parte statunitense, i *Diari* di Guy Liddell, capo del controspionaggio britannico durante la Seconda guerra mondiale, riportano che l'aiutante di campo di Heinrich Himmler (supremo *Reichsführer* delle SS e aspirante candidato alla successione di Hitler), lo *Sturmbannführer* Hans Walter Zech-Nenntwich, era comodamente partito, il 6 aprile 1943, dalla Danimarca alla volta della Svezia per poi passare in agosto - in aereo - in Gran Bretagna. Qui le sue profferte in vista di una pace anglo-tedesca successiva alla caduta di Hitler furono rigettate solo dopo l'armistizio italiano e l'inattesa conservazione del potere da parte di Hitler (2).

In merito al futuro sbarco in Sicilia è poi possibile documentare in questa sede, per la prima volta, un fatto di grande importanza. Il 15 marzo 1943 un «*telegramma di eccezionale lunghezza*» inviato da Londra ad Algeri aveva attirato l'attenzione dei decrittatori della Regia Marina. Il messaggio era stato criptato con la macchina cifrante meccanica Typex, un apparato britannico a 5 rotori noto sin

dal 1940 e che il generale Vittorio Gamba, capo dei crittografi del Servizio Informazioni Militari (SIM) del Regio Esercito, aveva studiato nel 1941-42, senza però venirne a capo in quanto non era nota la struttura degli alfabeti dei c.d. tamburi. Gli inglesi erano riusciti, infatti, ad asportare in tempo, da un esemplare di quella macchina (dal peso di quasi 50 chili) catturato dagli italiani a Tobruch nel giugno 1942, quelle essenziali componenti mobili. Tuttavia, in seguito a un'azione di incursori della X Flottiglia MAS coordinata con il Reparto Informazioni e avvenuta la notte sul 30 aprile 1943, i rotori furono, alla fine, fotografati; questa circostanza permise al SIM di leggere, il 21 maggio 1943, quel lungo messaggio, il quale indicava, una per una, le spiagge della futura invasione da parte dell'8^a Armata inglese (3). La notizia, in seguito integrata e confermata da altre fonti, spinse il Regio Esercito a orientare il proprio schieramento in Sicilia verso est mentre i tedeschi, informati indirettamente della cosa da parte degli italiani facendo loro intendere che si era trattato non di una decrittazione, ma dell'opera di agenti segreti, rifiutarono, ancora una volta, di credere ai propri alleati puntando, viceversa, su un'eventuale invasione della Sicilia da ponente, anziché da levante, salvo stimare comunque più probabile un attacco in Sardegna o in Grecia. Quanto agli inglesi, essi cominciarono a sospettare, a giugno, qualcosa subito dopo che le notizie in parola erano state comunicate allo Stato Maggiore germanico. Di conseguenza Londra provvide sia a sondare, sia pure senza esito, gli italiani circa una possibile, avvenuta decrittazione della Typex mediante alcuni agenti doppi in rapporto con il SIM sia a modificare la chiave interna di quella macchina cifrante. Fu infine necessario cambiare i rotori in dotazione al War Office dopo una nuova, clamorosa decrittazione di quel sistema crittografico avvenuta 24 ore dallo sbarco in Sicilia e subito trapelata al Circolo del golf a Roma (4).

La Regia Marina, dopo aver apprezzato a metà marzo, la possibilità di uno sbarco avversario con 5 o 6 divisioni (operazione giudicata, fino a quel momento, impossibile, *in primis* da Mussolini) in seguito all'afflusso a Gibilterra di una quantità senza precedenti di naviglio per operazioni anfibie a partire da almeno 70 nuovissime *Landing Ship Tank* (LST) di costruzione statunitense, aveva rimesso in piena efficienza le proprie navi da battaglia. La fine ormai prossima del traffico con la Tunisia e l'aumento, in seguito ad iniziative promosse dalla Marina nel 1942, della pur modestissima produzione petrolifera italiana e albanese permise, infatti, di rifornire, nell'aprile 1943, le 3 navi di linea da 35.000 dislocate alla Spezia e di programmare il ritorno in servizio, a 45 giorni di distanza dalla prima settimana di giugno (previo completamento degli equipaggi, ridotti a gennaio per armare le nuove corvette e torpediniere di scorta in corso di completamento) delle due «Duilio» di base a Taranto, oltre che a riordinare la dozzina di cacciatorpediniere superstiti presenti, in quel momento, nel Tirreno.

L'impiego delle corazzate della Spezia era previsto nel caso di sbarchi avversari in Sardegna, in Corsica oppure lungo le coste settentrionali della Sicilia, mentre era da escludere, come i tedeschi riconobbero senza difficoltà il 12 maggio 1943, un intervento sulla costa orientale siciliana, data la superiorità aerea avversaria in atto da ormai un anno quell'area. In effetti, il Grande ammiraglio Dönitz, ancor prima della propria seconda visita a Roma, aveva ammesso che «... una battaglia navale non avrebbe potuto essere decisiva data la superiorità delle forze avversarie. La sola possibilità di respingere il nemico sarebbe stata una vittoria conseguita a terra, sulle truppe sbarcate». Questi ragionamenti si basavano, da un lato, sulla capacità tattica e combattività delle truppe italo-tedesche evidenziata in Africa e, dall'altro, sul fatto che la squadra inglese di Gibilterra disponeva, a rotazione, di almeno 4 navi da battaglia e di una portaerei. Quando poi, il 23 giugno 1943, il totale delle corazzate inglesi nel Mediterraneo salì a 6 (con due portaerei di squadra), la situazione sul mare fu da tutti giudicata come definitivamente compromessa (5).

A questo punto lo schema fatto proprio dai vertici politici e militari di Roma e Berlino fu quello di cercare di replicare, in caso d'invasione della Sicilia lungo le coste orientali e meridionali di quella regione, il successo conseguito a Creta due anni prima. Le Forze navali da battaglia della Regia Marina avrebbero cioè vincolato la squadra avversaria esponendola, assieme ai convogli d'invasione, al-

l'azione, decisiva, degli aerei italiani e tedeschi col concorso dei sommergibili e delle unità veloci costiere, mentre i contrattacchi terrestri, da lanciare tempo un giorno grazie alle ore guadagnate dalla resistenza (data inevitabilmente per breve) delle divisioni costiere, avrebbero dovuto respingere le teste di sbarco nemiche prima che affluissero in forze i carri armati angloamericani. Soltanto pochi aerosiluranti italiani (ovvero l'unico sistema d'arma aeronautico italiano efficace) — però — potevano operare contro la flotta d'invasione, in quanto le uniche operazioni possibili erano quelle notturne, a loro volta condizionate dal ridotto numero di equipaggi addestrati al volo strumentale e dalla mancanza, pura e semplice, dell'atteso radar di bordo Arghetto, una copia dell'ASV (*Air-to-Surface Vessel*) britannico catturato nel 1942 che, però, l'industria italiana non era stata ancora in grado di riprodurre in serie. Quanto a Malta, l'isola fu oggetto solo di alcuni solitari attacchi aerei notturni, a titolo di Intruder, italiani e di piccole, rapide incursioni da parte di cacciabombardieri tedeschi, tra l'aprile e il luglio 1943, di carattere occasionale.

Statunitensi e britannici ritenevano a loro volta indispensabile poter disporre, al di là del vantaggio numerico nell'ordine di 10 a 1 di cui godevano le proprie Aeronautiche nei cieli della Sicilia, anche dell'aeroporto di Pantelleria, così da poter assicurare alle aree di sbarco dell'US Army la copertura dei monomotori dell'USAAF (United States Army Air Forces). Ebbe così inizio, dall'8 maggio 1943, l'attacco aeronavale contro l'isola di Pantelleria, difesa da 25 cannoni di medio calibro, tra i 152 e i 120 mm, e da 74 pezzi antiaerei da 76 mm, tutti in barbetta, ovvero a cielo scoperto. I bombardamenti navali degli incrociatori e dei cacciatorpediniere inglesi iniziarono il **12 maggio** a opera degli incrociatori *Orion* e *Penelope*, in compagnia di 5 cacciatorpediniere, e furono ribattuti dalle batterie costiere.

Seguì, la **notte tra il 13 e il 14 maggio**, un'altra analoga azione, nel corso della quale furono tirati pochi colpi. Le batterie costiere risposero immediatamente e il MAS 564, in quel momento in navigazione fra Pantelleria e Lampedusa, attaccò l'incrociatore britannico *Orion*. La piccola unità fu però scoperta durante la fase di avvicinamento e inseguita da due cacciatorpediniere. Dopo un breve scambio di colpi, nel corso del quale il caccia *Lamerton* ricevette una raffica in plancia, il MAS si disimpegnò senza danni mentre l'*Orion* sospendeva il tiro scomparendo nella notte.

Il 21 maggio il radar tedesco Freya di base nell'isola fu distrutto da un bombardamento e due giorni dopo i germanici ritirarono il personale e l'altro apparato, di tipo Würzburg, presente a Pantelleria, con intuibili effetti per il morale della gente. Sempre il 23 furono spezzate le condotte dell'acqua, mentre la centrale elettrica era stata distrutta sin dai primi attacchi aerei.

Il **24 maggio**, alle tre e mezzo di notte, i cacciatorpediniere inglesi *Laforey* e *Loyal* affondarono la minuscola motonave *Stella Maris*, di appena 198 t, diretta da Pantelleria a Trapani.

Nel frattempo i bombardamenti aerei si succedevano senza tregua: le incursioni, condotte durante i primi giorni a 2.000 m di quota, passarono, dopo le prime, apprezzabili perdite causate dai cannoni antiaerei, a oltre 4.500 metri assicurando, in tal modo, ad aerei ed equipaggi una pressoché totale immunità, sia pure a scapito della precisione. Gli attacchi contro obiettivi mirati furono per contro assegnati ai caccia bombardieri statunitensi, di solito bimotori P 38 *Lightning*, i quali arrivavano improvvisamente, bassissimi e veloci, mitragliando e sganciando le proprie bombe. Questa forma di azioni esponeva, tuttavia, quei velivoli, facili ad incendiarsi, al tiro e alle perdite causate dalle mitragliere da 20 e da 13,2 mm, armate per il 90% — come il resto delle batterie — da anziani riservisti dell'isola mobilitati dalla Milizia fino ai 55 anni di età, e per il resto da volontari diciottenni.

La **notte del 29 maggio** la sorveglianza costiera dell'isola respinse una ricognizione di commando rocciatori inglesi, i quali subirono alcune perdite prima di reimbarcarsi. La situazione dell'isola fu, comunque, giudicata gravissima già dal 30 maggio a causa dei nuovi danni arrecati dalle bombe a tutti i servizi e alla circolazione, mentre dal 31 iniziarono a far difetto le munizioni antiaeree.

Un nuovo bombardamento navale, sempre con pochi colpi e senza effetti, ebbe luogo, la **notte tra il 30 e il 31 maggio**, sia contro Pantelleria sia contro Linosa, isola quest'ultima priva di difese.

In Dalmazia, nel frattempo, la cannoniera (un ex incrociatore protetto jugoslavo) *Cattaro*, la torpediniera *Pilo* e il pontone semovente GM 240, armato con due cannoni da 149 mm, in compagnia del rimorchiatore *Poderoso* e del piroscafo armato *Iadera* (due pezzi da 76/40) avevano bombardato, il **22 maggio**, una banda di partigiani slavi asserragliata in un complesso immobiliare a Pago.

Il **30** il *Pilo* cannoneggiò un altro nucleo partigiano rintracciato nella Baia di Plaklenika. Seguì, sempre a opera di quella stessa unità, un'analoga azione di fuoco effettuata il **31** a Punta San Cristoforo mentre il *Cattaro* eseguiva quello stesso giorno, a Carlopago, dapprima un'azione di controartiglieria in appoggio alle truppe italiane e impegnava, in seguito, tirando 7 colpi da 84 mm da 6.000 metri di distanza, una banda partigiana a cavallo, disperdendola.

Il **1° giugno** un nuovo bombardamento di Pantelleria fu interrotto dopo che le batterie costiere centrarono, con un proietto da 152 mm, l'incrociatore *Penelope*.

La **notte tra il 1° e il 2 giugno**, sotto Capo Spartivento Calabro, i cacciatorpediniere *Jervis* e *Vasilissa Olga* (greco) attaccarono un convoglio formato da 2 mercantili scortati dalla torpediniera *Casstore*. L'unità sottile italiana ingaggiò il nemico per un'ora e mezzo venendo, alla fine, affondata, ma il suo sacrificio permise alle navi del convoglio di salvarsi.

In quelle stesse ore un piccolo commando inglese messo a terra presso Cala Gonone, in Sardegna, per una ricognizione, fu catturato dagli italiani a Orosei.

Quella stessa notte di giugno fu inoltre bombardata dal mare Melito Porto Salvo, la località più a sud della Calabria e priva anch'essa di difese.

I bombardamenti costieri contro Pantelleria furono rinnovati la **notte del 1° e del 2**, quella del **2-3 giugno** e il pomeriggio del **3**; le batterie costiere risposero al tiro.



La Spezia. Il bombardamento aereo statunitense del 5 giugno nel corso del quale la nave da battaglia Roma fu messa fuori servizio per quasi due mesi (Museo Tecnico Navale di Spezia).

Il 3 giugno gli ultimi 4 caccia italiani Macchi C. 202 lasciarono Pantelleria. Il 4 le varie località dell'isola avevano solo 2 giorni d'acqua, essendo stata interrotta la distribuzione dai pozzi e potendo la gente contare solo sulle cisterne, ormai secche nell'imminenza dell'estate. Anche i rifornimenti delle munizioni da 76 e per le mitragliere provenienti dalle sempre più scarse riserve centrali erano bloccati. Il 5, nonostante un nuovo bombardamento navale, fu infine possibile riattivare il pozzo del paese, ricavandone «qualche botte d'acqua».

La **notte tra il 6 e il 7 giugno** fu respinta una ricognizione a Lampedusa a opera di commando del SAS (*Special Air Service*) e dello SBS (*Special Boat Service*) portati davanti al Vallone Fonduto dalle motosiluranti *MTB 65, 268 e 313*, le quali cercarono di farsi passare per unità tedesche trasmettendo, a lampi di luce, la corretta sequenza di lettere prevista per quella notte. Le batterie della Regia Marina reagirono e parte degli incursori fu catturata e inviata in Sicilia assieme a una delle loro canoe pieghevoli, grazie al fatto che i collegamenti marittimi e aerei sarebbero continuati, nottetempo, fino all'ultimo giorno d'assedio, sia con quell'isola sia con Pantelleria.

L'**8 giugno** ebbe luogo un nuovo bombardamento navale contro Pantelleria. Le batterie costiere risposero come al solito, anche se la distruzione delle centrali di tiro rese inefficace la loro azione, permettendo così all'ammiraglio Cunningham, presente all'azione, di poter scrivere, dopo le esperienze personali di Punta Stilo e dei bombardamenti di Bardia del 17 agosto 1940 e 3 gennaio 1941, che il tiro italiano era finalmente, disordinato. Il 9 erano rimasti solo 4 giorni d'acqua che, però, non poteva essere distribuita al pari dei viveri e delle ormai scarse munizioni, dato lo stato delle strade e i sempre crescenti bombardamenti e mitragliamenti aerei. Quello stesso giorno gli aerei italiani e tedeschi portarono alcune centinaia di taniche d'acqua da distribuire a mano. Il liquido, però, risultò imbevibile in quanto inquinato dai residui della benzina che aveva riempito, in precedenza, quei contenitori. Le missioni di trasporto aereo dirette a Pantelleria furono, in totale, 13 italiane e 34 tedesche. Quanto ai collegamenti via mare, essi furono mantenuti dalla Regia Marina fino all'ultimo mediante motozattere e piccole unità ausiliarie.

La sera del 10 giugno l'ammiraglio Gino Pavesi, comandante di Pantelleria, dopo aver respinto tre intimazioni di resa, fatte dagli statunitensi a mezzo di manifestini lanciati sull'isola il 5, l'8 e ancora la mattina del 10 (con il riconoscimento esplicito, in occasione di quel terzo invito, del valore della guarnigione dopo i termini, viceversa, piuttosto spicciativi, delle due precedenti comunicazioni), informò Supermarina che si riservava di cessare la resistenza, data la situazione della popolazione e la disponibilità di solo 2 batterie antiaerei superstiti sulla vetta nel centro dell'isola.

L'**11 giugno**, mentre era in corso dall'alba un nuovo bombardamento navale, Pavesi, privo di collegamenti e notizie, sin dal giorno precedente, con diverse località e numerosi capisaldi rimasti isolati, specialmente nella parte settentrionale dell'isola, e date le impossibili condizioni igieniche degli abitanti, riversatisi da giorni nell'hangar sotterraneo a prova di bomba dell'isola, ordinò infine, alle ore 09.00, di esporre i segnali di resa (croci bianche distese sull'aeroporto), cosa avvenuta, date le difficoltà dei collegamenti, alle 11.30. Gli angloamericani li videro alle 11.37 e Malta ricevette, alle 12.34, un messaggio radio in chiaro in questo senso, ma il bombardamento aereo (oltre 1.200 tonnellate solo quel giorno) (6) aveva ricoperto l'intera isola con una spessa coltre di polvere e fumo; le incursioni dal cielo continuarono, pertanto, fino alle due del pomeriggio, fatto questo per il quale il generale Carl Spaatz, comandante dell'USAAF, si scusò in seguito con Pavesi. Per quello stesso giorno i britannici avevano a loro volta fissato lo sbarco, da eseguire a mezzogiorno a opera delle proprie truppe cominciando dal porticciolo dell'isola. I primi mezzi da sbarco, semi nascosti dalla nebbia artificiale, furono avvistati alle 11.25. Quando giunsero, infine, a portata, le batterie prive di collegamenti con il comando centrale aprirono il fuoco, tirando una trentina di colpi e danneggiando la motozattera antiaerei *LCF-13* poi finita, il giorno dopo, dalla Luftwaffe. Anche alcuni nuclei a terra aprirono il fuoco, a mezzogiorno, contro le prime truppe appena sbarcate, le quali incontrarono una «*slight opposition*»

prima che alcuni portaordini inviati dall'ammiraglio italiano comunicassero, per le 12.20, la fine della resistenza. La crisi dei collegamenti, saltati ormai da giorni, fecero però sì che, come scrisse l'ammiraglio Cunningham nelle proprie memorie, «*thought some hours elapsed before all resistance ceased*». Per esempio la batteria da 76/40 di Randazzo, sul versante est dell'isola, sparò a intermittenza, fino all'una del pomeriggio, i propri ultimi colpi.

In totale furono sganciate 6.202 tonnellate di bombe tra l'8 maggio e l'11 giugno, il 90% delle quali a opera di aerei statunitensi. La media era stata di 47 tonnellate al giorno tra l'8 maggio e il 6 giugno per poi salire a 641 t dal 7 al 9 giugno e a 1.174 t il 10 e l'11.

Le rivendicazioni in merito agli aerei abbattuti furono di 73 velivoli; le evidenze statunitensi e britanniche autorizzano a confermarne una sessantina, oltre ad altri 200 apparecchi danneggiati. Ai cannoni e alle mitragliere di Pantelleria spettano con certezza e con la conferma dall'avversario, 14 velivoli, oltre ad altri 16 colpiti. Andarono perduti, dall'altra parte, 34 velivoli, tra caccia e trasporti, in maggioranza italiani. Soltanto 2 dei 25 cannoni antinave erano stati distrutti, ma in realtà, come constatarono gli statunitensi, «*le piattaforme dei cannoni erano slivellate, i collegamenti elettrici spezzati, le centrali di tiro danneggiate, i posti di controllo e di comunicazione distrutti e molti cannoni che avrebbero potuto essere dichiarati idonei al servizio, erano così coperti di detriti da richiedere parecchie ore di lavoro per liberarli. Molte batterie non erano così in condizioni di opporsi allo sbarco*» (7). Erano rimasti, per contro, solo 21 cannoni antiaerei, messi in condizione di sparare canibalizzando quelli distrutti recuperandone, in primo luogo, i percussori. Molti dei pezzi da 76, comunque, avevano le camicie delle canne spaccate. Erano rimasti appena 9.000 proiettili tra tutto, riserve centrali — e intrasportabili — incluse, di cui 500 granate da 76 mm trasportate da 3 trimotori della Regia Aeronautica atterrati il 9 in aggiunta ad alcuni aviorifornimenti paracadutati da 5 Ju 52 tedeschi il giorno successivo. Tra tutto, e nella migliore e più improbabile delle ipotesi, si trattava di meno di mezz'ora di fuoco. Le mitragliere, usurate, erano in maggioranza inefficienti già dalla prima settimana di giugno (8). Una volta sbarcati, gli inglesi constatarono che la popolazione era «*very short of food and had been without water for three days*». Circostanza, questa, confermata dagli statunitensi, i quali scrissero che non c'era possibilità di distribuire l'acqua (9). Pavesi ricevette dagli inglesi gli onori militari dovuti al suo grado. Tuttavia l'Aeronautica italiana accusò già l'11 giugno la Marina, per la perdita dell'isola e il giorno dopo i tedeschi parlarono di tradimento. Mussolini, provinciale e intellettualmente succube di tedeschi e britannici, fece propria questa stessa tesi per il 14 giugno al pari del partito fascista. Come scrisse nel novembre 1945 il generale Mario Caracciolo di Feroletto: «*Il segretario del partito, Scorza (...) Disse che egli contava sul ripristino della disciplina; che Pantelleria era caduta dopo pochissime perdite e senza grande sforzo nemico, mentre era da aspettare anzi da pretendere una molto maggiore resistenza (...) il discorso di Scorza era chiaramente significativo (...) Le cose andavano male e presto o tardi sarebbe occorso un capro espiatorio (...) Ho avuto più tardi l'occasione di leggere il diario di un ufficiale che è stato nell'isola (...) iniziata con il ritmo di due o tre bombardamenti al primo giorno, andò continuamente crescendo (...) Gli ultimi giorni si sono avuti fino a più di 40 bombardamenti nelle 24 ore. Dopo i primi già le condutture d'acqua erano distrutte. La luce interrotta, la popolazione rifugiata nei ricoveri e costretta a una vita di privazioni e di paure. Negli ultimi tempi non c'era nemmeno più il modo di uscire dai ricoveri, tra un bombardamento e l'altro; la popolazione terrorizzata viveva nelle grotte in uno stato di prostrazione morale e materiale assoluta; bisognava portarle da mangiare e da bere. Poi è mancata l'acqua e sono scarseggiate le munizioni ... e nostri aeroplani nemmeno per conforto si mostravano più. Il comandante telegrafa un certo giorno che ha ancora acqua per 3 o 4 giorni, e riesce a farla durare per 6 o per 7, ma nulla arriva dall'Italia. Sembrava possibile riparare un pozzo; due marinai vi si provano; si calano dentro; mentre che con grandi stenti vi lavoravano, vi sono sepolti da un nuovo bombardamento. L'ultimo pozzo è inutilizzato. Non c'è più requie giorno né notte.*

Donne e bambini gridano, piangono, supplicano. Ufficiali, truppa, dopo un mese di quella vita sono ormai allo stremo; i nervi scossi, le forze vengono meno ... È facile criticare per chi sta a tavolino e ha il pranzo e la cena pronti a mezzogiorno e alla sera» (10).

L'isola di Lampedusa fu nuovamente bombardata dal mare **la notte tra l'11 e il 12 giugno**. Le due batterie costiere di medio calibro risposero causando danni da schegge all'incrociatore *Newfoundland* (11).

In quelle stesse ore tra **l'11 e il 12**, due *Schnellboote* attaccarono nel Canale di Sicilia una squadriglia di motosiluranti (PT) statunitensi. Furono danneggiate le PT 203, 206 e 213 e gli americani furono talmente sorpresi da quell'azione che finirono per attribuire i colpi incassati ad aerei apparsi, fulmineamente, nella notte.

Ed infine, il 12 giugno Lampedusa fu bombardata dall'aria con 268 t di ordigni (12) e la sera, rimasta ormai priva della capacità di difendersi, chiese e ottenne una tregua seguita, il giorno dopo, dalla resa con l'onore delle armi reso dalle Coldstream Guards.

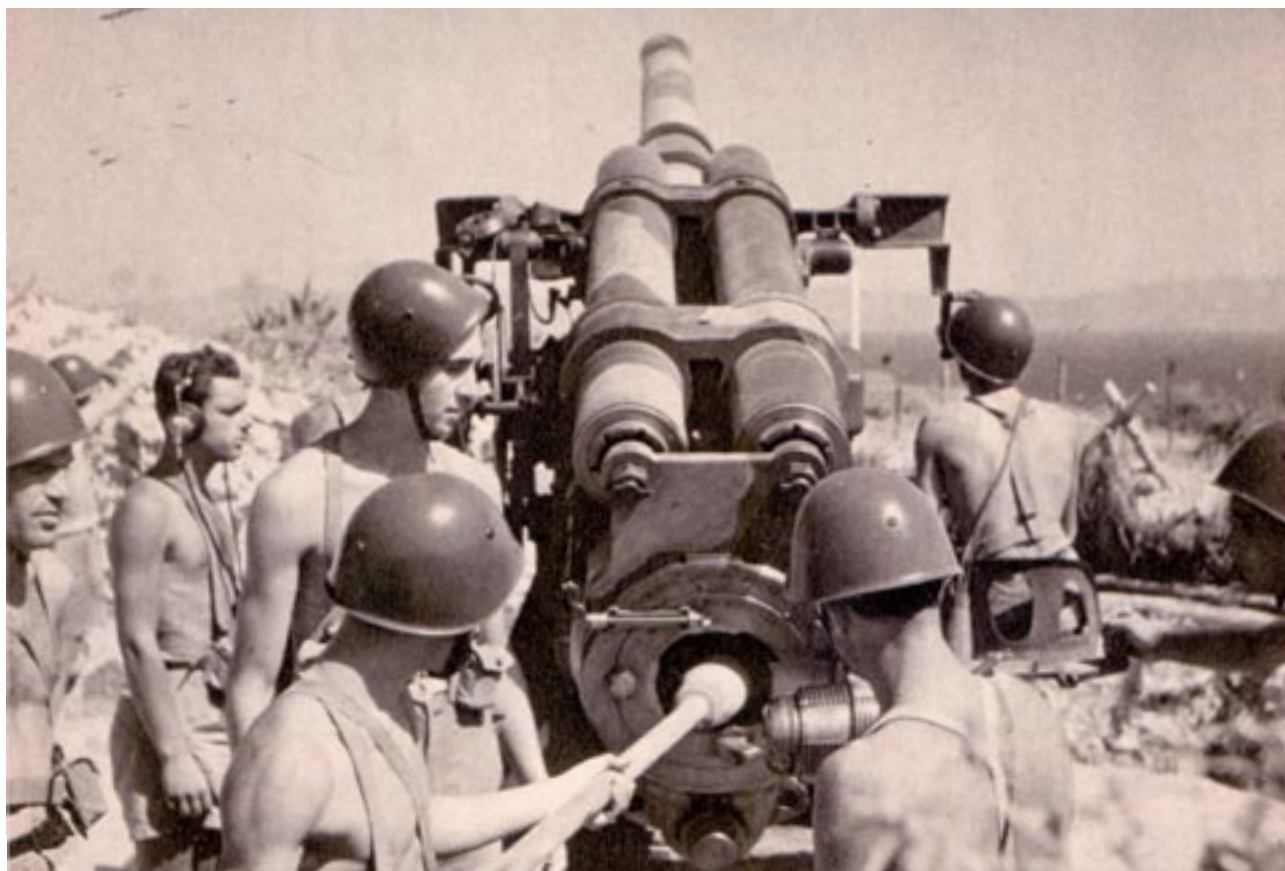
In Corsica, Il 15 giugno il sommergibile inglese *Sibyl* fallì, in seguito alla reazione di fuoco da terra, a sbarcare armi e agenti alla foce del Fiume Travo (13).

Nel frattempo, la guerra aerea sull'Italia aveva ormai evidenziato, dalla fine del gennaio 1943 in poi, la crescente pressione dell'USAAF statunitense. Il numero delle vittime civili italiane delle incursioni salì così dalle circa 2.000 verificatesi fino al dicembre 1942, alle 18.376 registrate, assieme a 2.576 militari, fino all'8 settembre 1943.

La scarsa precisione (meno dell'1% delle bombe a segno di giorno e ancor meno di notte) di quel genere di attacchi riduceva, tuttavia, la loro minaccia nei confronti delle navi. Il 5 giugno 1943, a ogni modo, un'incursione americana sulla Spezia causò danni alla nave da battaglia *Roma* mettendola fuori combattimento per due mesi. È un fatto che l'USAAF si impegnò, nel 1942-43, molto più contro l'Italia che non in direzione della Germania, tanto da sganciare, fino all'armistizio dell'8 settembre 1943, 45.000 tonnellate di bombe in Nordafrica e ulteriori 46.000 t sull'Italia, rispetto alle 29.000 t



Biserta, giugno 1943. Tiro antiaerei notturno. I bombardamenti della Luftwaffe e quelli della Regia Aeronautica contro i porti d'invasione angloamericani erano ormai poco efficaci rispetto alle difese avversarie (Naval History Heritage Command, Washington DC, d'ora in poi NHHC).



Sicilia. Una batteria costiera da 102 mm della Regia Marina nel 1943 (Rivista Marittima).

che colpirono, in quello stesso periodo, la Germania e alle 23.000 t. abbattutesi sulla Francia. Quanto alle perdite subite in combattimento dall'Aeronautica statunitense fino al 31 agosto 1943 le cifre sono, rispettivamente, di 1.348 velivoli¹ abbattuti nel Mediterraneo e di 615 precipitati sulla Germania, la Francia, l'Olanda e il Belgio. (14) In particolare, la percentuale dei bombardieri quadrimotori distrutti dal tiro dell'artiglieria antiaerea fu del 19,31% nel MTO (*Mediterranean Theatre of Operations*) senza tenere conto della celebre — e disastrosa — incursione su Ploesti, in Romania, del 1° agosto 1943. Quelle registrate in quello stesso arco di tempo nel teatro ETO (*European Theatre of Operations*) ammontarono al 15,46%. Quanto alla pretesa di attribuire i successi aerei nel Mediterraneo ai soli tedeschi, un simile ragionamento a priori implica, a sua volta, il riconoscimento di un impegno e di un'efficacia degli aviatori e degli artiglieri germanici spesi a difendere l'Italia 3 o 4 volte maggiore rispetto agli sforzi spesi da quegli stessi tedeschi per proteggere i cieli del Reich e il benessere dei propri compatrioti. Quanto alle incursioni notturne del *Bomber Command* inglese contro l'Italia, esse furono pagate con una percentuale di perdite, tra l'ottobre 1942 e l'agosto 1943, nell'ordine del 3,3% rispetto al 4,3% lamentato, nel 1943, dai bombardieri britannici inviati sulla Germania, pur tirando i tedeschi, coi loro cannoni antiaerei, una quantità di colpi 20 volte maggiore rispetto a quella degli italiani, data la ben maggiore disponibilità di munizionamento assicurata dalle fabbriche germaniche alla FlaK (forza antiaerea della Luftwaffe). In effetti, i consumi italiani di munizionamento antiaerei del 1943 furono tali che, una volta che si fosse proseguito con quel ritmo, le riserve e la capacità produttiva

dell'industria italiana avrebbero esaurito nella maniera più totale questo tipo di munizionamento (condizionato, tra l'altro, dal particolare tipo di spolette utilizzate) un paio di settimane prima della fine di quello stesso anno (15).

Il 28 giugno, inoltre, un'altra incursione aerea statunitense affondò, a Livorno, il vecchio incrociatore *Bari*, in quel periodo in posizione di riserva.

Nonostante la loro scarsa precisione e il prezzo patito dall'USAAF e dai suoi aviatori, le incursioni aeree americane avevano comunque compromesso il traffico con la Sicilia. Se, infatti, fino all'aprile 1943 era stato possibile trasportare sull'isola le 140.000 t mensili necessarie per le necessità civili, i gravi danni subiti da uno dei 4 traghetti delle ferrovie disponibili a quel tempo (il *Messina*, colpito il 30 aprile 1943) e l'affondamento dello *Scilla*, il 17 giugno, e del *Reggio*, avvenuto il 25 di quello stesso mese, avevano lasciato in attività il solo *Cariddi*, riducendo così gravemente il flusso dei trasporti arrivati nell'isola,

sceso in maggio a 100.000 t e, il mese dopo, a sole 54.000 t, costringendo le autorità a ricorrere ai depositi interni per nutrire la popolazione in attesa del ritorno in servizio, il 9 luglio, del *Villa*, affondato dai bombardieri statunitensi il 30 gennaio 1943 e recuperato e rimesso in servizio a tempo di record (e prima del previsto) dall'arsenale di Taranto. In seguito, tra il 10 luglio e il 15 agosto, gli italiani avrebbero portato in Sicilia altre 20.000 t circa per le proprie truppe e per la popolazione, per forza di cose ridotta a causa degli sbarchi alleati, a quella della sola Sicilia settentrionale, cui si erano aggiunti numerosi profughi.

In quello stesso mese, il giorno **22**, aveva avuto luogo in Dalmazia un piccolo sbarco sull'Isola Lunga da parte della motovedetta *Marongiu* della Regia Guardia di Finanza.

Sempre il **22 giugno** un commando inglese dello *Special Boat Squadron* trasportato da un motoscafo d'alto mare prese terra a sud di Creta. Diviso in tre pattuglie attaccò, la notte sul 4 luglio 1943, gli aeroporti tedeschi di Heraklion, Castelli e Tymbaki. Furono distrutti solo alcuni fusti di benzina a fronte della perdita di uno dei tre comandanti della spedizione.

Il **27 giugno** fallì, inoltre, un attacco a un treno armato della Regia Marina in Liguria affidato a sabotatori messi a terra, nel golfo di Genova, dal sommergibile inglese *Sportsman* (16).

La notte tra il 30 giugno e il 1° luglio, le motosiluranti statunitensi PT 210, 214 e 218 sbarcarono presso Porto Torres, in Sardegna, un nucleo di agenti, subito catturato. Fu parimenti senza successo la missione di un



Trapani, giugno 1943. Il MAS 531 mentre imbarca torpedini galleggianti tipo Beta da posare nel Canale di Sicilia. Un'arma della disperazione appena introdotta (Erminio Bagnasco, *Le motosiluranti della seconda guerra mondiale*, ed. Albertelli, Parma, 1977).

nucleo da ricognizione messo a terra da un sommergibile britannico a Capo Santoni, il 30 giugno, e subito catturato.

La **notte tra il 9 e il 10 luglio** ebbe infine luogo l'invasione della Sicilia. Non si trattò di una sorpresa, ma l'ampiezza della zona investita (210 km) e l'errata valutazione, fatta dalla Luftwaffe nei primi tre giorni di combattimenti, della consistenza della forza da sbarco avversaria (giudicata pari solo a metà di quella reale, ovvero su solo 3 divisioni in luogo delle 6 che misero piede a terra, oltre a diversi reparti minori), lasciò aleggiare a Roma e a Berlino l'idea di un ulteriore, prossimo sbarco avversario in Calabria o nella Sicilia occidentale nonostante il parere contrario subito espresso da Supermarina davanti a quest'ipotesi.

Nel corso delle primissime ore dell'invasione si dimostrò molto brillante l'incursione di una compagnia di commando rocciatori inglesi, i quali attaccarono, dopo le 2 di notte del 10 luglio, la batteria su 3 cannoni da 152 mm della scogliera di Capo Murro di Porco distruggendo in tal modo — nonostante la difesa delle Camicie Nere della Milmar si fosse protratta per ben due ore — gli unici pezzi navali in grado di battere una delle aree dello sbarco britannico, altrimenti difeso solo dai cannoni da campagna di piccolo e medio del Regio Esercito.

Grazie all'invio a Scapa Flow, il mese precedente, delle 2 moderne navi di linea statunitensi *South Dakota* e *Alabama*, le Marine inglese, statunitense e alleate furono in grado di allineare, quel giorno, davanti alle coste meridionali e orientali della Sicilia, 6 navi da battaglia, 2 portaerei, 15 incrociatori e 128 cacciatorpediniere, per tacere di 3 monitori, 4 incrociatori ausiliari antiaerei, 5 grosse cannoniere, 78 tra avvisi, fregate, corvette e dragamine di squadra, 243 unità tra motosiluranti e motodragamine, 517 navi da sbarco e motozattere, 1.225 mezzi da sbarco minori, 338 navi varie (in primo luogo trasporti) e 26 sommergibili. Dall'altra parte erano disponibili, in Liguria, 2 corazzate (*Littorio* e *Vittorio Veneto*), 6 incrociatori e 11 cacciatorpediniere, oltre a un incrociatore e a un caccia di base a Taranto e quattro torpediniere di scorta della classe «Ciclone» a Napoli mezza dozzina di torpediniere della classe «Spica» presenti a Napoli. Quanto alle due corazzate della classe «Duilio» presenti a Taranto, esse ricevettero la nafta necessaria soltanto dopo il 19 luglio, completando gli equipaggi ed effettuando una prima uscita addestrativa a metà agosto. La decisione finale, presa da Mussolini per il mezzogiorno del 10 luglio 1943, fu quella di non intervenire nelle acque di Augusta con le Forze Navali da Battaglia, nonostante le insistenze del loro comandante, l'ammiraglio Carlo Bergamini. Oltretutto i cacciatorpediniere italiani, comunque fosse andata a finire, avrebbero dovuto rifornirsi, per forza di cose, a Napoli nel corso della navigazione di rientro, esponendo in tal modo, e una volta di più, la squadra ai bombardamenti statunitensi contro quel porto, dimostratosi già a dicembre molto più vulnerabile di quello di Spezia.

Quanto agli sforzi delle due Aeronautiche dell'Asse (tra tutto meno di 200 aerei d'attacco efficienti, metà dei quali tedeschi, fatto questo che spinse il capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, generale Rino Corso Fougier, a parlare ad alta voce, quel giorno, di "bancarotta fraudolenta", con riferimento al notevole numero degli stormi della Luftwaffe presenti in Italia e nel Mediterraneo e alla loro ridottissima efficienza, ben al di sotto del 50%), essi furono concentrati di comune accordo, il 10 luglio e in seguito, contro gli sbarchi statunitensi a Licata, Gela e Scoglitti cogliendo il maggiore successo di tutta quella campagna in occasione dell'affondamento, la notte tra il 9 e il 10 luglio 1943, a opera di un bombardiere in picchiata italiano, del cacciatorpediniere statunitense *Maddox* mentre i bimotori Ju 88 tedeschi provocarono la perdita, per allagamento, del dragamine di squadra americano *Sentinel*.

Mentre le teste di ponte statunitensi furono altresì oggetto, durante le ore diurne del 10 luglio, di alcuni simbolici e poco efficaci attacchi a bassa quota da parte di qualche pattuglia di monomotori germanici FW 190, nei confronti delle forze britanniche e canadesi che avevano preso terra tra Casibile e la penisola di Pachino si decise, all'inizio, di agire solo di notte, data la prevalenza, ormai da quasi un anno a quella parte, dell'Aeronautica inglese guidata dai radar di base a Malta. Poiché, però,



Un bunker italiano della difesa costiera in Sicilia. Si trattava di opere progettate nel 1941 dimostratesi, già l'anno successivo, troppo piccole per ospitare i fino ad allora non previsti cannoni controcarro da 47 mm e, secondo il giudizio espresso dai tedeschi nel 1943, troppo vulnerabili a causa, in primo luogo, delle feritoie troppo ampie (NHHC).

il comando della VI Armata italiana del generale Alfredo Guzzoni sollevò subito le proprie comprensibili proteste, fu ordinata nonostante tutto, a mezzogiorno del 10 luglio, anche qualche azione aerea diurna lungo la costa orientale siciliana. Contro le quasi 1.300 unità navali sotto il controllo britannico presenti in quel braccio di mare si alzarono così in volo, quello stesso pomeriggio, mezza dozzina di Ju 88 e altrettanti assaltatori FW 190 tedeschi, tutti diretti verso l'area di Pachino. Due bombardieri germanici furono abbattuti dalla caccia inglese senza che fosse arrecato alcun danno al nemico. Fu poi la volta, a conclusione di quella prima giornata, di 9 assaltatori Re 2002 della Regia Aeronautica gettatisi in picchiata, al largo di Capo Passero, su un convoglio inglese danneggiando la LST britannica *Misoa*. È evidente che, in quelle condizioni, era impossibile parlare di reazione aeronavale, ma solo di semplice contrasto, ovvero di mera guerriglia aerea.

A terra, per contro, lo schieramento costiero italiano (concepito dal febbraio 1941 in poi per assicurare un servizio di sorveglianza contro incursioni di commando o, tutt'al più, sbarchi dal mare come quelli di Dieppe e Tobruch dell'estate 1942, ossia della forza, al massimo, di una divisione) disponeva di una media teorica di un uomo ogni 40 metri, senza riserve, con una batteria terrestre ogni 8 chilometri e un cannone anticarro (in posizione fissa e non mobile) ogni 3 chilometri. Le batterie del Regio Esercito, di piccolo e medio calibro, erano però schierate a 4 o 5 chilometri dalla costa allo scopo di metterle al riparo dai bombardamenti; potevano, pertanto, battere solo le spiagge mediante tiri di sbarramento o sparare, al massimo, contro bersagli navali fino a 2.000 m dalla costa purché questi fossero precedentemente inquadrati, di notte, delle vulnerabilissime fotoelettriche, subito elette a bersaglio primario dei cannoni delle navi da guerra, grandi e piccole, del nemico e dagli aerei (17). Se si pensa che, secondo i regolamenti italiani del 1938, le divisioni binarie di prima schiera del Regio Esercito (forti, secondo le tabelle, di 13.500 uomini l'una) dovevano e potevano agire ciascuna in un settore ampio non più di 1.000-1.500 metri, (18) è evidente che le due deboli unità costiere italiane (206^a Divisione e XVIII Brigata) erano condannate a chiudersi a riccio nei propri caposaldi (un migliaio di piccole opere in cemento, non blindate, né tutte guarnite per mancanza di personale) e a resistere, come previsto, fino ai contrattacchi delle divisioni mobili attesi di lì al giorno dopo. La 206^a, su 3 reggimenti, era infatti composta da circa 10.400 soldati, reparti di



Gela, 10 luglio 1943. La tomba di un caduto statunitense. Gli americani persero non meno di 1.600 morti e un numero triplo di feriti, oltre a svariate centinaia di prigionieri, combattendo contro pressoché i soli italiani tra il 10 e il 16 luglio 1943. Dati gli scopi di guerra e l'ordine delle priorità statunitensi rispetto a un teatro, quello mediterraneo, per loro secondario e giudicato alla stregua di un problema più politico che militare, si trattò di un salasso intollerabile sia per i vertici di Washington sia per il Pentagono, tanto da spingere gli americani ad avviare nuovi contatti diplomatici diretti in Italia scavalcando, una volta per tutte, i britannici, a loro volta sempre contrari a qualsiasi intesa con Roma, indipendentemente dal possibile governo di turno insediato nell'Urbe (NHHG).

supporto inclusi, schierati lungo una fronte di 132 km mentre la XVIII Brigata, forte di 2 scarni reggimenti, era dispiegata lungo altri 76 km.

Le batterie terrestri italiane spararono puntualmente contro le ondate dei mezzi da sbarco, il 10 luglio e, i pochi pezzi superstiti, nel corso dei due giorni successivi. Furono però subito controbattute dal tiro, al di là della gittata dei loro canoni, delle navi da guerra. Quanto ai 5 battaglioni italiani della XVIII Brigata costiera, posta tra la 206^a e la 207^a Divisione costiera e schierati nei tre settori d'invasione statunitensi, essi furono sommersi, tra il 10 e l'11, dai 6 battaglioni di prima ondata messi a terra dagli americani in ciascuno delle tre teste di sbarco. Anche nel settore britannico e canadese il rapporto fu di 6 a 1 e nel corso della mattina del 10.

Su 948 mezzi da sbarco inglesi (quasi tutti «Made in USA») e 776 americani, il primo giorno dell'invasione le perdite, tra reazione a terra e maltempo nel settore statunitense, furono di 11 unità britanniche e 125 americane affondate, oltre a danni riparabili in più di 2 settimane per 22 *Landing Craft* armate dalla Royal Navy e 54 dall'US Navy o dall'US Coast Guard (19). Ancora per l'epoca dello sbarco a Salerno del 9 settembre 1943, in ogni modo, il 35% dei mezzi da sbarco utilizzati in Sicilia era andato perduto, oppure non era stato ancora riparato e rimesso in servizio, cifre queste che elevano le unità messe fuori combattimento durante gli sbarchi e il successivo ciclo di operazioni in Sicilia a oltre 600 unità, un sesto delle quali — al massimo — vittime del maltempo (20).



Gela 10 luglio 1943. La perdita della nave per operazioni anfibe statunitense LST 313 (NHHC).

Una volta penetrati, tempo qualche ora, tra i radi caposaldi della difesa, i soldati dell'8^a Armata furono a loro volta in grado di mettere a terra già nel corso della mattina, i propri carri armati, tutti dei tipi americani Sherman e Grant, le autoblindo, i semoventi e i piccoli trasporti truppe cingolati Bren Carrier arrivando infine, la sera e di sorpresa, a Siracusa.

Gli statunitensi, per contro, riuscirono a mettere a terra soltanto pochi carri armati nel corso del 10 e dell'11 luglio.

Per la mezzanotte del 10 luglio erano stati complessivamente sbarcati, da parte angloamericana, 80.000 uomini, 300 carri armati, 900 cannoni e 7.000 automezzi. In tutta la Sicilia, l'Asse disponeva di 170.000 soldati italiani e 28.000 tedeschi (un terzo dei quali schierato a ovest), oltre a 60.000 uomini delle Forze armate italiane e a 12.000 della Wehrmacht addetti alla logistica, oppure inquadrati nelle organizzazioni a terra dell'Aeronautica e della Marina.

La mancanza di carri armati da parte statunitense espone, il 10 luglio, l'US Army a un contrattacco italiano condotto a Gela da appena una compagnia di carri armati francesi di preda bellica tipo R 35 e da una compagnia di bersaglieri. Quel contrattacco fu contenuto, alla fine, per mezzogiorno dai Ranger statunitensi.

Seguì, sempre a Gela, una molto più pericolosa controffensiva lanciata, il giorno dopo, **11 Luglio**, dalle Divisioni Livorno, italiana, e Göring, tedesca, bloccate, alla fine, dal tiro alla disperata degli incrociatori statunitensi.

Un'analoga iniziativa effettuata sempre **l'11** contro la testa di sbarco statunitense di Licata da parte di una brigata di formazione composta da bersaglieri e camicie nere fu bloccata anch'essa dal tiro delle artiglierie campali e navali avversarie.

Quello stesso giorno **11** fallì inoltre, per i medesimi motivi, il tentativo tedesco (2 battaglioni e una compagnia di carri Tigre) diretto a Scoglitti contro la terza testa di ponte americana.

Nel settore britannico la resistenza degli ultimi caposaldi della 206^a Divisione costiera cessò il 12 luglio con gli onori militari resi dal nemico al suo comandante, il generale marchese Achille D'Havet. Tutte le truppe e le batterie costiere, come accertò il processo intentato a Parma, nel 1944, dalla Repubblica Sociale contro gli ammiragli italiani detenuti in quel momento, avevano munizioni per solo un quarto d'ora di fuoco; in particolare i soldati disponevano di 36 cartucce a testa e i marinai di 18

rispetto ai 50 colpi regolamentari del fuciliere britannico. La 206^a registrò nel corso di quasi 3 giorni di combattimenti, la morte del 10% della forza e un numero triplo di feriti.

L'11, anche i contrattacchi italiani e tedeschi in direzione di Siracusa fallirono. Quello germanico (colonna Schmalz) fu fermato a sud di Priolo, nel pomeriggio, da qualche dozzina di cannonate tirate dagli incrociatori *Mauritius* e *Uganda* in compagnia dei cacciatorpediniere *Nubian* ed *Eskimo*.

Quello italiano (la Colonna Ronco della Divisione Napoli) fu invece bloccato a Solarino dalla resistenza delle truppe britanniche.

La notte tra l'11 e il 12 luglio il generale Guzzoni ordinò alle forze italiane e tedesche di attestarsi lungo una linea di resistenza accorciata che correva da Catania a Santo Stefano di Camastra (sulla costa tirrenica, 100 km a est di Palermo) passando lungo il massiccio dell'Etna, in attesa dell'arrivo, attraverso lo stretto di Messina, di rinforzi italiani e tedeschi (tra tutto 4 divisioni) giudicati necessari per contrattaccare. Quanto alla nota vicenda di Augusta, la mattina del 10 luglio la squadriglia di motosiluranti tedesche di stanza laggiù si ritirò improvvisamente incendiando i propri depositi e scatenando il panico dopo che l'altra squadriglia di *Schnellboote* di base in Sicilia, a Porto Empedocle, aveva abbandonato anch'essa in tutta fretta, la sera precedente, quel porto. Il diario di Supermarina riporta che i carabinieri per la Marina italiana avevano già arrestato, il 20 giugno 1943, a Messina, un agente britannico in uniforme della Kriegsmarine e, in seguito, si parlò più volte di altri falsi ufficiali tedeschi che avrebbero propalato falsi ordini di ritirata. In effetti, i britannici, dopo aver utilizzato in Africa, nel 1941 e nel 1942, questa pericolosa *ruse de guerre* a danno degli italiani e dei tedeschi, decisero di rinnovarla in Sicilia ricorrendo, però, a personale in grado di farsi passare per militari della Wehrmacht, non avendo più trovato volontari stranieri utilizzabili come italiani (21).

Quel che è certo è che in seguito all'assenza dell'ammiraglio Leonardi, comandante quella base, rimasto isolato e senza comunicazioni, a causa dei continui bombardamenti aerei, per alcune ore nel proprio comando di Melilli Grotte, Augusta fu abbandonata, tra la tarda mattinata del 10 e il pomeriggio dell'11, dal personale, il quale distrusse le batterie del settore meridionale e il treno armato antiaerei da 102 mm mentre sul fiume Anapo, a una ventina di chilometri da Augusta, due compagnie di marinai (poi rinforzate da un altro plotone, sempre formato da uomini della Regia Marina) combattevano, con gravi perdite, dapprima contro alcune centinaia di paracadutisti statunitensi trascinati dal vento fin laggiù, in seguito, opponendosi alle truppe britanniche che investirono da terra quel porto con l'aggiunta, il pomeriggio del 12, di uno sbarco dal mare contrastato sporadicamente. Augusta fu presa, infine, per le prime ore del 13.

Gli italiani lamentarono circa mille caduti sulle spiagge dello sbarco britannico e altrettanti su quelle dell'invasione statunitense. I morti avversari furono altrettanti, confermando così il rapporto di 1 a 1 già verificatosi in Africa.

In merito all'importanza, ai fini dell'invasione, dei porti di Siracusa, Augusta, Licata e Porto Empedocle, le cifre sono le seguenti. Tra il 10 e il 12 luglio 1943 i mezzi da sbarco angloamericani misero a terra, su spiaggia, almeno 12.000 t di rifornimenti, oltre a quasi 14.000 automezzi. La cifra dei materiali era salita, il 15, a 33.000 t. L'intera operazione anglosassone era basata sul tempo assicurato di luglio e sulla novità rappresentata dai *Landing Craft* (motozattere) «Made in USA». Nel 1938 Siracusa, e i piccoli porti artificiali di Licata e Porto Empedocle avevano movimentato, quotidianamente, una media, rispettivamente, di 416, 684 e 898 t mentre Augusta e gli altri porticcioli caduti in mano avversaria si erano attestati su numeri nettamente inferiori. Nel 1943 le distruzioni a opera dei bombardamenti avversari e (nel caso di Licata) l'insabbiamento — a quel tempo non contrastato — del porto, avevano compromesso oltre la metà della capacità di scarico in parola. Siracusa non subì ulteriori distruzioni per mancanza, in primo luogo, di esplosivi mentre a Licata e a Porto Empedocle quello che restava fu fatto brillare. Augusta e Siracusa furono utilizzate appieno dal 16 luglio in poi, ma anche così il contributo di quelle installazioni non ammontò che a 400 t giornaliere rispetto al ben maggiore



12 luglio 1943. Il generale, marchese Achille D'Havet, comandante la 206^a Divisione Costiera, e il generale Montgomery. Al generale fu concesso di conservare la pistola a titolo di riconoscimento del valore dei suoi uomini (Emilio Canevari, La guerra italiana, ed. Tosi, Roma, 1949).

movimento assicurato dai mezzi da sbarco angloamericani e protratto fino alla fine di quella campagna scaricando direttamente in spiaggia un quantitativo di materiali 9 volte maggiore. In realtà il vero obiettivo logistico angloamericano in caso di prolungamento della campagna (il generale Montgomery aveva annunciato, il 12 luglio, di essere sicuro di arrivare a Catania per il 15 di quello stesso mese, avendo ormai superato la coriacea resistenza italiana) era rappresentato dal porto di Palermo, preso il 22 e aperto, infine, al traffico americano sei giorni dopo, quando ormai l'esito della guerra in Sicilia era già stato deciso altrove in sede, in verità, più politica che militare (22).

Dopo la battaglia combattuta lungo le spiagge, gli statunitensi avanzarono, dal 12 luglio, verso ovest in direzione di Agrigento e di Porto

Empedocle. Quest'ultima località era già stata bombardata il 10 luglio dal cacciatorpediniere statunitense *Ordronaux*, costretto però a rimanere al largo in seguito al tiro delle batterie costiere. Quello stesso giorno il comandante navale italiano della piazza ricevette *brevi manu* una falsa convocazione a Messina a firma dell'ammiraglio Barone (in realtà assente, in quel giorno, e sostituito provvisoriamente dall'ammiraglio Da Zara). Questo fatto facilitò, il pomeriggio del giorno successivo, ordini, parimenti falsi e voci che, come ad Augusta, portarono all'autodistruzione di alcune batterie della MILMART. Rimasero tuttavia in efficienza due batterie costiere armate da marinai al pari del treno armato dotato di pezzi da 120 mm e riparato nella galleria ferroviaria del Caos. Il **12 luglio** quei cannoni e il treno furono così in grado di mantenere a distanza una divisione di incrociatori statunitensi che bersagliò da troppa lunga distanza, e quindi in maniera militarmente inefficace, la città. La **notte tra il 12 e il 13** luglio gli italiani respinsero, inoltre, un piccolo sbarco tattico tentato dagli statunitensi a Siculiana-Marina dietro la linea tenuta dal Regio Esercito a difesa di Agrigento e Porto Empedocle.

Analoghi e sempre infruttuosi bombardamenti dal mare ebbero in seguito luogo il **13** e il **14** luglio. Nel corso della **notte tra il 14 e il 15** gli statunitensi tentarono un'altra piccola operazione anfibia cercando di sbarcare, questa volta, tra la foce del fiume Naro e San Leone, sul lido di Agrigento; la mossa fu respinta dalle batterie costiere e dagli uomini della 207^a Divisione costiera. Il **15** l'US Navy cercò di aprire una rotta di sicurezza attraverso lo sbarramento minato che proteggeva Porto Empedocle. Il tiro accurato («*accurate enemy shellfire*») (23) del treno armato, il quale fece due sortite dalla galleria nonostante i ripetuti attacchi aerei dell'USAAF, causò danni minori alle unità avversarie costringendo, alla fine, il dragamine di squadra americano *Staff* ad accostare in fuori, finendo così su una mina che lo danneggiò gravemente. Il pomeriggio del 16 luglio, infine, Agrigento e Porto Empedocle furono occupate dagli statunitensi dopo 4 giorni di battaglia. Seguirono l'avanzata americana nell'ovest dell'isola, contrastata da tre piccoli nuclei mobili italiani e da sporadiche resistenze di nuclei fissi, isolati e tagliati fuori, come quella a Marsala, tra il 23 e il 24 luglio, del colonnello pavese Erminio

Sommaruga, Medaglia d'Oro alla Memoria, e l'occupazione, il pomeriggio del 22 di quello stesso mese, di Palermo. La città fu difesa, contro le truppe statunitensi che avanzavano, dai treni armati della Marina TA 152/1/T e TA 152/2/T, il primo dei quali riuscì, da Termini Imerese, a raggiungere, all'ultimo minuto, Messina per poi tornare, a fine mese, sul continente trasferendosi, infine, a Metaponto, in Lucania (24).

In seguito, la difesa di Troina contro gli statunitensi, protratta fino al 5 agosto fu, al pari di quella di Catania contro gli inglesi in corso sin dal 15 luglio, assunta prevalentemente dai tedeschi, dato il logoramento subito dalle divisioni italiane durante le prime due settimane di campagna e il pressoché totale, mancato arrivo di rinforzi e complementi per il Regio Esercito, attraverso lo Stretto di Messina, in seguito a una scelta del Comando Supremo vanamente contrastata dal diverso parere dello Stato Maggiore del Regio Esercito.

Quanto alle speranze riposte nel contrasto aereo, i bombardieri in picchiata Re 2002 della Regia Aeronautica rintracciarono e attaccarono, la mattina del 13 luglio 1943, le corazzate nemiche. Una bomba da 250 kg esplose a poppa della *Nelson* causando, secondo quanto fu riferito, alcuni danni, in pratica gli unici possibili contro un bersaglio come quello (25).

Sempre l'aviazione italiana danneggiò inoltre, con un aerosilurante, la notte tra il 15 e il 16 luglio, la portaerei *Indomitable*, rimpiazzata in agosto dalla gemella *Illustrious* dopo che gli statunitensi avevano inviato a Scapa Flow la propria portaerei *Ranger* allo scopo di assicurare alla Home Fleet la necessaria protezione aerea.

Quel siluramento si rivelò un successo strategicamente importante in quanto causò dapprima il rinvio di 24 ore e, in seguito, la cancellazione, il 17 luglio, di un'operazione anfibia, denominata *Chopper*, destinata a sbarcare dietro le linee tedesche e italiane schierate a difesa di Catania, due battaglioni di commando dei Royal Marines (il 40th e il 41st) mentre un altro analogo reparto (lo Special Raiding Squadron, lo stesso di Capo Murro di Porco) avrebbe dovuto forzare il porto di quella città impadronendosi delle banchine, destinate così a ricevere l'arrivo di una seconda brigata britannica. Quell'operazione d'aggiramento anfibio era stata giudicata, a sua volta, decisiva, sin dal 15 luglio, dal comando britannico per il successo dell'ultima offensiva inglese contro Catania, lanciata infine la notte tra il 17 e il 18 e puntualmente fallita. L'ammiraglio Cunningham, dato l'avvenuto consolidamento delle teste di ponte in Sicilia e giudicando impossibile assicurare la difesa di punto delle 6 navi da battaglia della Royal Navy del dispositivo strategico angloamericano avvalendosi dei velivoli dell'ormai sola portaerei *Formidable*, si era dichiarato disposto a rischiare anche la propria ultima portaerei, in compagnia di due monitori armati con cannoni di grosso calibro, pur di assicurare il necessario appoggio navale a quella spedizione decisiva, ma la minaccia delle corazzate italiane a Taranto (prive di nafta, ma questo i britannici non lo sapevano) indussero, alla fine, il sempre prudente Montgomery e l'Ammiragliato a cancellare l'operazione. Da allora la guerra di posizione si sarebbe trascinata, davanti a Catania, fino alla ritirata tedesca e, conseguentemente, italiana del 5 agosto (26).

Non ebbero invece successo i due attacchi aerei contro le corazzate inglesi ormeggiate a Malta lanciati, la notte tra il 19 e il 20 luglio e quella tra il 25 e il 26 dello stesso mese, dai bombardieri tedeschi ricorrendo, in quell'occasione, all'arma segreta FX-1400, ovvero una bomba perforante filoguidata. Si trattò delle ultime incursioni (1.206 in tutto, tra maggiori e minori) che si erano abbattute su quell'arcipelago nel corso di 37 mesi di guerra. Né, data la netta prevalenza numerica angloamericana, la situazione cambiò in seguito ai danni provocati a bordo del *Warspite* da un'esplosione interna verificatasi il 2 agosto 1943 mentre quella nave era a Malta (27).

Data questa situazione, il contrasto di superficie fu affidato alle motosiluranti italiane e tedesche mentre la Regia Marina e la Kriegsmarine provvedevano a mantenere, fino al termine di quella campagna, il traffico attraverso lo Stretto.

La prima azione toccò alle *Schnellboote S 54* e *55*, le quali si scontrarono, brevemente e senza nes-

sun danno per parte, **la notte tra il 10 e l'11 luglio**, con le motocannoniere inglesi MGB 633, 651 e 655 nello Stretto di Messina. I britannici avevano, infatti, deciso di pattugliare, nottetempo, quel tratto di mare allo scopo di ostacolare il traffico tra la penisola e la Sicilia, sia pure subendo in più di un'occasione danni e perdite a opera delle batterie costiere italiane piazzate sui due lati dello Stretto.

La notte successiva (**11-12**) due MTB attaccarono per errore, e senza conseguenze, gli incrociatori britannici *Euryalus* e *Cleopatra* mentre altre quattro motosiluranti inglesi affondarono, nei pressi di Catania, il dragamine ausiliario *Corradino* in corso di trasferimento da Augusta a Messina.

In quelle stesse ore **tra l'11 e il 12** le motosiluranti italiane MS 65 e 66 furono ingaggiate, a sud dello Stretto di Messina, dalle MTB 633, 655 e 656. Le due siluranti italiane non subirono danni e l'inseguimento, a opera delle *Motor Torpedo Boats* fu tosto interrotto quando gli inglesi avvistarono 7 *Schnellboote* che stavano rientrando alla base. I britannici si allontanarono, a questo punto, verso sud, ma le batterie costiere italiane, intervenute nel frattempo, riuscirono a inquadrarle danneggiando la 655 e la 656.

La notte tra il **13 e il 14 luglio** commando inglesi sbarcarono ad Agnone in concomitanza con un lancio di paracadutisti nel tentativo di impadronirsi, nell'interno, del Ponte dei Malati, giudicato decisivo per prendere Catania. Contrastati dapprima da una batteria da campagna del Regio Esercito destinata alla difesa costiera, gli inglesi furono successivamente respinti, tempo due ore, dagli italiani (28).

Il 13 e, nuovamente, il 17 luglio, a riprova del sempre peggiore stato dei rapporti italo-tedeschi e della visione passabilmente provinciale che caratterizzava i vertici del Terzo Reich, il Grande ammiraglio Dönitz dichiarò davanti a Hitler di essere pronto a prendere il comando della Regia Marina contando sulla collaborazione di alcuni giovani ufficiali, lusingati ormai da mesi in questo senso anche se, come ammisero i germanici, ancora con esiti non certi ai fini di una vera e propria sobillazione, in quanto costoro continuavano a dichiararsi, sempre e comunque, fedeli al Re (29).

Il **14 luglio**, le MS 63 e 71, mentre stavano svolgendo una missione di trasporto incursori, avvistarono e attaccarono, a nord di Brucoli, una squadriglia di cacciatorpediniere inglesi. L'azione si concluse senza danni né da una parte né dall'altra.

Tra il **14 e il 15** una squadriglia di MTB inglesi (57, 62, 77 e 82) fu avvistata e attaccata, al largo di Reggio Calabria, da 5 *Schnellboote*. Le MTB 57, 62 e 82 furono colpite dalle motosiluranti tedesche mentre la 77 fu danneggiata dal tiro delle batterie costiere italiane. Tutte riuscirono comunque a ritirarsi, alla fine, grazie all'arrivo di sorpresa di un'altra squadriglia di MTB, la quale prese i tedeschi alle spalle danneggiando lievemente l'S 53 e l'S 151.

La **notte tra il 16 e il 17** le MS 21, 34, 61, 65 e 66 eseguivano una ricognizione offensiva tra Augusta e Siracusa. Scoperte dagli aerei inglesi furono attaccate, in seguito, da unità veloci costiere avversarie. Nel mezzo della confusione la 21 e la 34, in coda alla formazione, avvistarono in prossimità dell'entrata del porto di Augusta il piroscafo *Kerrara* e lanciarono contro di esso i propri siluri senza colpire. La reazione delle unità di scorta causò danni e perdite tra l'equipaggio della MS 34.

Sempre il **17**, alle ore 02.30, l'incrociatore leggero *Scipione*, in corso di trasferimento da Napoli a Taranto, avvistò dentro lo Stretto di Messina una squadriglia formata da 4 motosiluranti inglesi. Nel corso di un'azione condotta a quasi 40 nodi, la nave italiana affondò la MTB 316 e danneggiò la 311 e la 313, salvo subire danni minori in seguito al tiro delle batterie costiere.

Seguì poco dopo (**17 luglio**) un'altra mischia notturna, davanti ad Augusta, tra 7 MTB e 5 *Schnellboote*. Dopo che le S 57 e 62 furono colpite, lo scontro ebbe termine e tutti scomparvero nell'oscurità.

Il **19 luglio**, alle 02.45, quattro motosiluranti italiane (51, 53, 65 e 66), al ritorno da un agguato davanti ad Augusta, incontrarono una squadriglia di MTB. L'azione durò, con alcuni intervalli, un'ora intera e assunse un aspetto particolarmente confuso quando sopraggiunse una seconda squadriglia di *Motor Torpedo Boat*. Nel corso dello scontro furono colpite la MS 53 e, più seriamente, le MTB 223 e 244, tanto che la formazione britannica dovette ritirarsi per assistere le proprie unità. Così fa-

cendo, però, le siluranti britanniche finirono nel raggio di azione di una batteria costiera italiana, la quale le prese sotto tiro danneggiando la MTB 75 e incendiando la MTB 356.

Quello stesso giorno ebbe luogo un nuovo incontro a San Fermo, presso Feltre, su urgente sollecitazione di Hitler. Costui aveva chiesto, infatti, quel nuovo e improvviso vertice in seguito all'arrivo di un'inquietante lettera di proteste scritta da Mussolini il quale, in quel documento, lasciava trapelare la concreta possibilità di una rottura dell'alleanza tra i due dittatori. In quell'occasione il Führer non se la sentì di chiedere, come avevano viceversa chiesto fino alla sera del 18 luglio i suoi generali e ammiragli, l'assunzione del comando unito in Italia da parte dei tedeschi. Mussolini preferì tenersi, a sua volta, apparentemente pago dell'ennesima, rinnovata promessa, da parte del Führer, di arrivare, per metà settembre al massimo, alla sospirata pace separata con l'URSS. Un impegno che il dittatore germanico gli aveva già fatto, a titolo personale, in occasione del precedente vertice di Klessheim dell'aprile 1943 e di cui Mussolini parlò ampiamente, il 22 luglio, sia col Re sia con Dino Grandi.¹ A quell'evento di portata globale, un nuovo patto Ribbentrop-Stalin come quello dell'agosto 1939 che aveva spalancato la porta alla nuova guerra europea, sarebbe poi seguita, secondo le parole di Hitler, la fine generale delle ostilità, da concludere con un ultimo colpo di teatro, di gusto tipicamente tedesco del genere *kolossal*, mediante l'impiego su Londra (ovvero un obiettivo di natura più politica che militare) dei primi esemplari delle nuove «telearmi» segrete germaniche (30). A beneficio del pubblico (e non durante la solita colazione a due di quei dittatori) Hitler, tuttavia, di solito moderato e corretto nei colloqui con gli italiani, si comportò, nel corso di un proprio lungo monologo, «*come un invasato*», rafforzando in tal modo tra gli ufficiali del Regio Esercito e della Regia Aeronautica presenti a quell'incontro, una pessima impressione circa la sincerità (a dir poco dubbia, come oggi sappiamo) delle sue affermazioni in merito a un futuro contrattacco dell'Asse in Sicilia, operazione cui il cancelliere credeva, a differenza del Grande ammiraglio Dönitz e dei generali germanici — Jodl in testa — i quali davano, per contro, persa la Sicilia sin dal 13 luglio senza possibilità di rimedio. La pessima impressione tratta dal generale Ambrosio e dal colonnello Montezemolo in quell'occasione filtrò, già il giorno dopo, nell'ambito dei da giorni molto nervosi componenti del Gran Consiglio del fascismo e dello stesso Sovrano, il quale rimase, viceversa, freddo come sempre e impenetrabile (31).

La notte successiva (**19-20 luglio**) fu la volta delle *Schnellboote*; le motosiluranti germaniche *S 30, 33, 54, 61, 152 e 154* intercettarono, davanti a Siracusa, un convoglio statunitense (cacciatorpediniere *Niblack*, avviso *PC 556* e 4 trasporti) carico di pezzi di rispetto per i carri armati «Made in USA» dell'8ª Armata inglese, bloccata dal 15 luglio davanti a Catania. Il radar del caccia statunitense segnalò per tempo la minaccia tedesca e la reazione delle navi di scorta danneggiò le *S 30, 54, 61 e 152* costringendo le motosiluranti a ripiegare.

Non ebbe per contro nessun esito un breve scontro a colpi di mitragliera verificatosi la notte seguente (**20-21**), presso Capo dell'Armi, tra 4 MTB e altrettanti motodragamine tedeschi (*R 38, 86, 178 e 188*).

In quelle stesse ore **tra il 20 e il 21 luglio** davanti a Capo Campoloto, a nord-ovest di Augusta, le *MS 21, 51, 53 e 66* attaccarono i cacciatorpediniere avversari *Quantock* (britannico) e *Adrias* (greco). Due delle motosiluranti lanciarono i propri siluri con esito negativo. Seguì un'azione condotta a colpi di mitragliera dalle due parti nel corso della quale furono colpiti, in maniera non grave, i due caccia e la *MS 51*.

In seguito all'occupazione di Palermo, avvenuta il 22 luglio, la guerra delle motosiluranti si estese anche alle coste settentrionali della Sicilia in quanto le unità veloci costiere del 15th PT Squadron statunitense iniziarono sin dalla notte sul 24 luglio a pattugliare la zona dello Stretto di Messina, già insidiata a sud dalle analoghe siluranti britanniche. I nuovi arrivati registrarono un primo successo verso le tre del mattino del **25 luglio 1943** in seguito al siluramento e affondamento, in prossimità di Capo Vaticano, in Calabria, della motonave *Viminale*, sorpresa dalle PT *204, 209 e 216* mentre

procedeva, a rimorchio, da Messina a Napoli assieme a due piroscafi e sotto la scorta della torpediniera *Pallade* e della corvetta *Gabbiano*. Nonostante la reazione delle navi italiane, le motosiluranti statunitensi si ritirarono indenni.

Due notti dopo (**notte tra il 27 e il 28 luglio**) le PT statunitensi 202, 210 e 214 incrociarono, in prossimità dell'isola di Stromboli, 7 motozattere tedesche. Lo scontro, dopo un lancio a vuoto di sei siluri, proseguì con le mitragliere terminando poco dopo senza danni da parte germanica e con qualche colpo giunto a bordo della PT 202.

La **notte tra il 28 e il 29 luglio** le PT 203, 214 e 218, dopo aver avvistato col radar, in prossimità di Capo d'Orlando, 3 piccole unità avversarie scambiate per motozattere, andarono risolutamente all'attacco lanciando, ancora una volta, tutti i siluri senza alcun esito. Le unità attaccate erano, in realtà, le motosiluranti italiane MS 21, 53, 65 e 66, più grosse e veloci delle PT. Seguì un vivace scambio di fuoco. Una raffica di mitragliera danneggiò la PT 218 e subito dopo le unità statunitensi ruppero il contatto.

Il **30 luglio**, poco prima delle tre del mattino, un convoglio di motozattere tedesche fu attaccato nel Golfo di Sant'Eufemia da motosiluranti britanniche. Lo scontro, molto breve, causò alcuni danni ai mezzi da sbarco germanici senza altre conseguenze.

La notte successiva, **31 luglio**, a Capo dell'Armi, la MS 66, mentre rientrava a Messina in seguito a un'avaria, fu attaccata da 3 motocannoniere inglesi. Lo scontro, apparentemente senza speranza, fu deciso dal preciso tiro della 66. L'unità italiana, infatti, per quanto colpita lamentando quattro feriti a bordo, tra i quali il comandante, danneggiò le MGB 657 e 660 costringendo il nemico a ritirarsi.



Messina, 1943. Un vecchio obice da 280/9 della difesa costiera italiana e i suoi artiglieri (Armando Donato, La Piazza marittima di Messina, 1939-1943).

Tra il 31 luglio e il 1° agosto 1943 ebbe poi luogo un'incursione di nuotatori del Regio Esercito appartenenti al X Reggimento Arditi, i quali si infiltrarono dietro le linee inglesi e, approfittando di una certa rilassatezza della vigilanza, riuscirono a distruggere, con un effetto spettacolare, i tre depositi di munizioni individuati in precedenza, oltre a una batteria di cannoni antiaerei da 94 mm appena impiantata. L'evacuazione, via mare, di quella pattuglia fu conclusa anch'essa felicemente.

Sempre in luglio era stato effettuato, su ben altra scala, un nuovo ciclo di operazioni in Dalmazia. L'**11** furono intercettate in mare alcune imbarcazioni partigiane, subito dirette a terra e abbandonate. La motobarca MB 10 della Regia Guardia di Finanza le prese e rimorchiò a Spalato mentre la torpediniera *Giovannini* bombardava i partigiani tra Podgora Kraie e Podgora Sely. Il **12** fu la volta di un'identica azione, sempre in appoggio al Regio Esercito, a Drasmica. Il **13** il *Giovannini* tirò contro obiettivi a Frencivic. Quello stesso giorno l'incrociatore ausiliario *Lazzaro Mocenigo* condusse due azioni di fuoco anti-partigiane nel Canale di Lesina. Seguì, il **20**, la maggiore operazione anfibia italiana in Dalmazia con lo sbarco a Biokovo della forza di un reggimento mentre il *Lazzaro Mocenigo*, le torpediniere *Giovannini* e il *T 5*, i posamine *Ugliano* e *Pasman*, il pontone GM 240 e unità minori assicuravano il blocco ravvicinato della zona.

La notte tra il **3 e il 4 agosto** gli incursori della X Flottiglia MAS attaccarono nuovamente l'ancoraggio di Gibilterra affondando 3 mercantili.

Alternandosi tra il mar Jonio e il Tirreno le motosiluranti italiane MS 63 e 66 attaccarono, la **notte sul 4 agosto** 1943, presso Capo Cavallà, i cacciatorpediniere statunitensi *Gherardi* e *Rhind*. La reazione, da 3.500 metri, delle navi americane (che avevano avvistato al radar, un quarto d'ora prima, quelle due siluranti), danneggiò la 63 (la quale ebbe la prua asportata, riuscendo però a restare a galla e a rientrare alla base) e affondò la 66.

La notte successiva (**5 agosto**) fu la volta delle *Schnellboote* ad avere un incontro col nemico nel Tirreno quando, sotto Capo Gallo, 5 motosiluranti germaniche attaccarono due cacciatorpediniere statunitensi. Ancora una volta la reazione di fuoco americana, favorita dal radar, mandò a vuoto l'azione sia pure — in questo caso — senza alcun danno per parte.

Sempre il **5**, poche ore dopo, altre 5 motosiluranti, questa volta italiane e dirette anch'esse alla volta di Palermo, furono intercettate per tempo dai caccia statunitensi *Plunkett* e *Gleaves* grazie ai loro radar. Il susseguente, breve scontro a fuoco non sortì, in ogni modo, alcuna conseguenze né da una parte né dall'altra.

Il **6 agosto**, alle 04.28, all'altezza dell'isola di Ustica, gli incrociatori *Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli* avvistarono a circa 1.200 m due piccole unità avversarie giudicate motosiluranti aprendo, un minuto dopo, il fuoco. Si trattava del cacciasommergibili statunitense *SC-503* di scorta a una bettolina che la piccola nave da guerra statunitense abbandonò alla deriva dopo averne recuperato l'equipaggio, poi tutti si allontanarono, da una parte e dall'altra, nell'oscurità.

Tra il **9 e il 10 agosto** Castellamare di Stabia fu bombardata, nella notte, dal mare con danni al cantiere navale. In seguito, per difenderla da eventuali nuovi attacchi, furono armate le torri dell'incrociatore leggero *Giulio Germanico*, a quel tempo in allestimento laggiù.

La **notte tra l'11 e il 12 agosto**, all'interno dello Stretto, le MTB 289, 290 e 295 lanciarono, da lunga distanza, contro un convoglio di motozattere senza essere avvistate e, parimenti, senza alcun risultato.

Il **14 agosto** 1943 i cacciatorpediniere americani dell'8th Squadron avvistarono nottetempo, al radar, alcune PT al largo di Capo Rasocolmo. Il tiro dei pezzi da 127/38 dei caccia inquadrò subito le motosiluranti della U.S. Navy. Proprio quando le prime schegge cominciarono ad attraversare gli scafi di legno di due PT, una batteria costiera italiana aprì, a sua volta, il fuoco contro i cacciatorpediniere statunitensi costringendoli ad allontanarsi senza causare ulteriori danni da fuoco amico.

Il **15 agosto 1943**, poco dopo l'alba, le motosiluranti MS 31 e 73 avvistarono a circa 1.000 metri di



6 Agosto 1943. Il treno armato da 120 mm della Regia Marina, ultimo difensore di Catania (Emilio Canevari, *La guerra italiana*, ed. Tosi, Roma, 1949).

distanza i cacciatorpediniere britannici *Troubridge*, *Tyrian* e *Tumult* andando immediatamente all'attacco. Un siluro esploso nella scia danneggiò il *Troubridge* causandogli una settimana di lavori (32).

La **notte tra il 15 e il 16 agosto** 1943 le motosiluranti tedesche *S 151* ed *S 153* si scontrarono, presso Milazzo,

con le PT statunitensi 205, 215 e 216. Gli americani ebbero la peggio riportando danni abbastanza estesi a tutte e tre le proprie unità prima di ritirarsi.

In quelle stesse ore **tra il 15 e il 16**, il motodragamine germanico *R 38* affrontò d'iniziativa, a sud di Messina, le MTB inglesi 81, 242 e 243 (reduci da un per loro fortunatamente fallito attacco contro un gruppo di mezzi da sbarco britannici), danneggiandole tutte e tre col proprio tiro e costringendole a ripiegare sotto la protezione di una cortina fumogena.

Sempre **tra il 15 e il 16 agosto** un motoscafo silurante del tipo MTSM della X MAS di base in Sicilia attaccò un gruppo di mezzi da sbarco inglesi lanciando bombe antinave in mezzo alla formazione nemica per poi allontanarsi a tutta velocità.

In totale gli angloamericani persero almeno 85.000 tonnellate di naviglio mercantile nel corso della campagna di Sicilia, in massima parte a opera degli aerei tedeschi e italiani.

Naturalmente non mancarono, da parte angloamericana, i bombardamenti costieri durante tale campagna, conclusa infine, il 17 agosto, con l'abbandono dell'isola da parte dei tedeschi (ben decisi, dal giorno della caduta di Mussolini, il 25 luglio, ad abbandonare qualsiasi idea di contrattacco e a tornare il prima possibile sul continente) e dagli italiani. Le cronache ne ricordano almeno 85, tra il 10 luglio e il 16 agosto, eseguiti contro ben 35 località siciliane e 4 calabresi a opera di corazzate, incrociatori, cacciatorpediniere e cannoniere sparando, in tutto, oltre 20.000 cannonate. Oltre a quelle ricordate in queste pagine, tutte le vicende in parola sono riportate nell'elenco cronologico.

A queste operazioni contro costa vanno inoltre aggiunti 4 sbarchi minori statunitensi, di forza variabile da un battaglione a un reggimento, effettuati in prossimità delle linee avversarie nel Tirreno verificatisi all'alba dell'**8 agosto** (Sant'Agata), dell'**11 agosto** (Brolo) e del **16** di quello stesso mese a Spadafora. Nessuna di queste operazioni riuscì a tagliar fuori, come era stato previsto all'inizio, il nemico in ritirata e la seconda si tramutò in uno scacco, pagato dal battaglione messo a terra con oltre 150 tra caduti e feriti fino a quando una colonna americana non arrivò, lungo la strada costiera, a salvare i commilitoni rimasti inchiodati sulla spiaggia. Parimenti inutile si rivelò uno sbarco di comando inglesi avvenuto a Scaletta, il 16 agosto, dietro le nuove linee britanniche.

Tutte queste azioni ebbero luogo in zone non protette da batterie costiere della Marina con le seguenti eccezioni: Augusta il **10 luglio** (2 brevi interventi, il primo dei quali avvenuto all'alba, a 25.000 m di distanza, da parte dell'impianto binato da 381 mm a guardia di quella base e diretto contro alcuni cacciatorpediniere inglesi, subito allontanatisi) e, di nuovo il **12 luglio**; di Licata (**10 luglio**), difesa

dal treno armato della Marina TA 76/2/T; Trapani, Levanzo e Favignana (batterie navali da 152 mm, le quali reagirono la **notte tra l'11 e il 12 luglio**); Catania: **13 e 21 luglio e 5 agosto** (le navi avversarie furono contrastate, rispettivamente, dal treno armato della Marina TA 4, dotato di 4 cannoni da 120 mm, da una sezione da 305/17 del Regio Esercito e, infine, ancora dal TA 4, tornato in servizio dopo le avarie del mese precedente. In quest'ultima occasione fu colpita, davanti a Giarre, la cannoniera olandese *Soemba*). In altre occasioni (Giardini **7 agosto** e Acireale **9 agosto**) la reazione ai bombardamenti costieri fu a opera di batterie campali, in primo luogo tedesche da 88 mm, le quali colpirono, il 12 luglio, il cacciatorpediniere inglese *Exmoor*.

In vista del seguito della campagna di Sicilia, i piani angloamericani definiti a Washington nel maggio 1943 (data l'ormai acquisita prevalenza statunitense nel quadro dell'alleanza anglosassone) prevedevano la presa, da parte britannica, dell'estremità meridionale della Calabria in agosto o, tutt'al più, in settembre e un'invasione della Sardegna (seguita dallo sbarco di un corpo d'armata francese in Corsica) per l'ottobre 1943. Quest'ultima invasione sarebbe stata l'occasione per un'ultima, grande battaglia da parte delle 3 navi di linea italiane di base in Liguria e della residua componente d'attacco della Regia Aeronautica da combattere davanti alle coste meridionali sarde contro un avversario forte il doppio sul mare e ben più del doppio nei cieli (33). Dopo quest'ultima operazione di grossa taglia, che non soltanto doveva aprire definitivamente il traffico transmediterraneo agli angloamericani, ma avrebbe altresì relegato l'Italia e le sue residue forze aeronavali a un ruolo militarmente e politicamente marginale, dovevano seguire, nel maggio 1944, un grande sbarco in Provenza e, il mese successivo, il colpo finale e decisivo da assestare all'Europa tedesca sbarcando dall'Inghilterra in Normandia.

Questo grande piano (destinato, comunque, a essere compromesso dalla mancanza di navi e mezzi da sbarco angloamericani che caratterizzò il 1944, tanto da invertire, alla fine, l'ordine degli sbarchi in Francia) fu rivoluzionato dagli avvenimenti politici. L'arresto di Mussolini fu seguito, infatti, la mattina del 30 di quello stesso mese, dall'inatteso, sprezzante e minaccioso rifiuto opposto da Hitler alla richiesta d'incontrare Re Vittorio Emanuele III presso il lago di Garda nel tentativo di convincere, finalmente, il cancelliere tedesco a stipulare una pace separata con l'Unione Sovietica (34). La notte tra il 30 e il 31 luglio 1943 ebbe poi luogo il parimenti impreveduto arrivo, alla frontiera del Brennero e lungo passi alpini francesi di, rispettivamente, una brigata di formazione tedesca (composta da un paio di battaglioni d'istruzione alpini di modesto aspetto e affrettatamente motorizzati mediante autobus di linea in compagnia di 8 carri armati Tigre) e — sul versante occidentale delle Alpi — di due divisioni di fanteria germaniche provenienti dalla Francia. I generali dello Stato Maggiore del Comando Supremo italiano avevano fatto male i conti: la Germania disponeva ancora, sia pure raschiando il fondo del barile, di una riserva centrale e, di conseguenza, l'Italia non era, come taluni avevano sperato, una sorta di isola riparata dalle Alpi analoga alla Gran Bretagna, ma un obiettivo a portata del sempre più vendicativo e incontrollabile Führer. L'accesso ai tedeschi oltre la sbarra di confine fu negato, all'ultimo minuto, rischiando lo scontro armato, tanto più che i cannoni dei carri Tigre, entrati con decisione in Italia mentre ancora si discuteva, erano già stati puntati a pochi metri dalle feritoie dei bunker della Guardia alla Frontiera costruiti a difesa di quel confine denominato, sin dal 1939, «linea non mi fido» in contrapposizione alla molto reclamizzata Linea Sigfrido germanica rivolta verso la Francia. Dopo due notti e un giorno di tensione, il maresciallo Badoglio (35) e il generale Ambrosio, Capo di Stato Maggiore generale, cedettero (rigettando le reiterate proposte avanzate da diversi generali italiani, *in primis* i comandanti della IV Armata in Francia e del Corpo d'armata di Bolzano, di rispondere alla forza con la forza) e le truppe germaniche entrarono in Italia.

A quella prima serie di grandi unità della Wehrmacht seguirono, nel giro di una settimana, altre 6 divisioni, sia pure in parte incomplete. Davanti a questo fatto nuovo che metteva a rischio il loro recente potere, Ambrosio e Badoglio decisero il 2 agosto di tentare un primo approccio con gli angloa-

americani puntando (sbagliando per via di precedenti prese di contatto con ambienti del Regno Unito) sui britannici. Costoro opposero a loro volta, fino al 15 di quello stesso mese, *un fin de non-recevoir* a tutti gli inviati italiani succedutisi a Lisbona e a Tangeri evitando, nel contempo, di mettere a parte di questi nuovi sviluppi diplomatici gli statunitensi. Washington continuava, infatti, a essere ben altrimenti e favorevolmente disposta, a differenza dei britannici, nei confronti di una rapida soluzione politica del conflitto nel Mediterraneo (36). Nel frattempo, ignaro di queste trame, ma consapevole del pericolo rappresentato dall'improvviso afflusso in Italia di tante truppe tedesche, l'ammiraglio Raffaele De Courten, nuovo Capo di Stato Maggiore e ministro della Marina, chiese e ottenne, il 4 agosto, l'invio delle Divisioni Alpi Graje e Rovigo a protezione della Spezia allo scopo di prevenire un colpo di mano germanico sul genere di quello tentato dalle SS e dalla Kriegsmarine contro Tolone meno di 9 mesi prima.

Per il 6 agosto la penisola a nord della congiungente Pisa-Rimini era ormai considerata dallo Stato Maggiore del Regio Esercito come perduta in caso di attacco tedesco. La stessa capacità di resistere a Roma, dove pure erano concentrate 6 divisioni italiane (una delle quali della Milizia) rispetto a 2 divisioni tedesche, era giudicata impossibile sin dal 31 luglio. Le truppe italiane erano, invero, inevitabilmente divise nell'animo, fino al livello di plotone, in seguito alla fine di un regime che era durato, in fin dei conti, vent'anni. Per di più l'ultimo giorno di luglio si era fermato, inaspettatamente, nei pressi della capitale italiana il reggimento corazzato della 26^a Panzer Division (37), transitato dal Brennero — come da programma ante 25 luglio — il giorno 29, destando subito i sospetti dello Stato Maggiore del Regio Esercito anche se non ancora quelli del Comando Supremo, sempre persuaso di poter arrivare a una soluzione «logica» e concordata con Hitler in merito alla Russia e alla guerra.

Quel reggimento corazzato tedesco era destinato, in teoria, a unirsi al resto della propria grande unità in Calabria, ma rimase, viceversa, a portata di Roma. Lo scopo di questa mossa germanica era quello di assicurare, coi propri carri armati, il necessario appoggio corazzato ai paracadutisti della 2^a Divisione. Questi ultimi erano affluiti, a loro volta, in alcuni aeroporti laziali a partire dal 27 luglio completando il trasferimento dalla Francia di quella nuova, grande unità per i primi del mese successivo. Si trattava, anche in questo caso, di un arrivo concordato con gli italiani sin dal 19 luglio in vista del contrattacco in Sicilia concepito da Hitler da lanciare in agosto.

In effetti, il Reggimento corazzato della 26^a Divisione germanica aveva lo scopo di bilanciare i mezzi della Divisione corazzata Ariete II. Quest'ultima grande unità era stata destinata già all'inizio di luglio da Mussolini e Ambrosio alla difesa della capitale, assieme alla già presente, piccola divisione motorizzata Piave e alla Divisione Granatieri di Sardegna. Questo inedito Corpo d'Armata Motorizzato da affidare al generale Giacomo Carboni, annoverato dal Capo del governo tra i suoi fedelissimi, aveva lo scopo di recuperare uno spazio di manovra politico - in vista di un'eventuale intesa con gli angloamericani - rispetto alla soffocante minaccia tedesca contro l'Urbe materializzatasi nel corso del mese di giugno con l'arrivo della 3^a Motorizzata germanica. L'Ariete aveva cominciato ad affluire nella capitale dal 15 luglio. La Divisione corazzata «M» della Milizia, per quanto fosse appena all'inizio dell'addestramento a opera di istruttori tedeschi, doveva essere a sua volta trasferita, sempre in base a un ordine del Comando Supremo emesso il 10 luglio 1943, nelle Puglie. Il 12 luglio il generale Ambrosio aveva inoltre disposto lo spostamento dalle Puglie a Paestum della 16^a Divisione corazzata germanica mentre la 3^a Divisione motorizzata tedesca (la quale gravitava minacciosamente su Roma sin dal giugno 1943) doveva passare dalla Toscana alla Calabria, sostituendo laggiù la 29^a Motorizzata destinata a sua volta in Sicilia in attesa dell'arrivo, dalla Francia, della 26^a Corazzata in vista della riunione nelle Puglie di quest'ulteriore Panzer Division con le camicie nere della Divisione «M». Questi movimenti a catena avevano lo scopo di liberare la capitale da qualsiasi minaccia germanica assicurando, in tal modo, al governo italiano (chiunque lo presiedesse) la necessaria possibilità di agire in sicurezza nel caso, non del tutto improbabile, di una rottura dell'alleanza con Berlino. I tedeschi,



Una casamatta della difesa costiera italiana in Calabria (Foto Cernigoi).

tuttavia, rifiutarono seccamente di spostare la 3^a Divisione motorizzata nonostante due giorni di rinnovate insistenze da parte italiana, né ebbe esito migliore un'ulteriore richiesta formulata in questo senso da Mussolini in persona. La 3^a Motorizzata iniziò, infine, a muoversi, in seguito alle reiterate insistenze “per motivi di prestigio” fatte dal dittatore italiano nei confronti del collega germanico il 19 luglio, soltanto all'alba del 26 luglio, ma il trasferimento in Calabria di quella grande unità fu bloccato tempo poche ore in seguito alla notizia della caduta di Mussolini.

Anche dall'altro lato della barricata, però, i rapporti di forza tra alleati stavano cambiando bruscamente. Ospite di Roosevelt tra il 12 e il 14 agosto 1943 nell'abitazione privata di quel Presidente ad Hyde Park (New York), il Primo ministro britannico Churchill fu sottoposto, in quell'occasione, a un autentico fuoco di fila di pressioni niente affatto velate. Contravvenendo al proprio consueto stile tendente a rinviare ogni decisione (38), il Presidente degli Stati Uniti mise, infatti, bene in chiaro, in quell'occasione, che l'interesse americano consisteva in una rapida definizione della questione italiana e che non c'era spazio per la pace cartaginese auspicata da Londra, ma solo per una soluzione di compromesso. Sentendosi mancare il fiato dopo quel momento della verità, il Primo ministro inglese fu costretto, alla fine, ad accettare; in seguito, dando la colpa al caldo, Churchill scrisse, non senza una certa vena poetica: «*Non potendo dormire e quasi respirare uscii per andarmi a sedere su un poggio dominante il fiume Hudson. Là rimasi per vedere sorgere il sole*» (39).

Seguì, il 15 agosto, dapprima a Madrid e poi a Lisbona, un nuovo contatto armistiziale a opera, questa volta, del Comando Supremo per il tramite del braccio destro di Ambrosio, il generale Giuseppe Castellano. Costui andò subito oltre i limiti del proprio mandato, puramente esplorativo, confidando nella presunta buona volontà manifestata lo scorso ottobre da sir Samuel Hoare nei confronti della

principessa Maria José e da ulteriori, discreti accenni in questo senso (40), salvo restare subito amaramente deluso. In realtà l'iniziativa di Castellano doveva essere solo una copertura in vista di un rinnovato tentativo diplomatico messo in piedi dal ministro degli Esteri Raffaele Guariglia e dall'ambasciatore Franson sulla scia di quello precedente tentato a Lisbona, il 4 agosto, dal diplomatico Blasco Lanza D'Ajeta. L'inviato vero doveva essere il primo segretario d'ambasciata Renato Giardini, ovvero l'uomo che aveva mantenuto i contatti con Pangal negli anni precedenti. I termini, resi noti ai britannici il 19 agosto, erano chiari: armistizio, ma niente resa incondizionata. Le trattative sarebbero potute continuare in qualunque sede e momento gradito agli inglesi; se, infine, i tedeschi avessero reagito con la forza all'armistizio, il Regio governo si sarebbe trasferito, se necessario, in Sardegna con il Re, Capo dello Stato, per assicurare l'indipendenza del paese e combattere, con l'aiuto degli angloamericani, quell'aggressione. A garanzia di queste affermazioni uno dei personaggi coinvolti, cognato del maresciallo Giovanni Messe, doveva far pervenire un proprio biglietto personale a quell'ufficiale, in quel momento prigioniero in Gran Bretagna e individuato a Roma come la possibile guida di un corpo di liberazione formato da soldati italiani reclutato tra i prigionieri in mano anglosassone (41).

Ormai convinti che non fosse più possibile tergiversare con Roosevelt, i britannici non ritennero utile nascondere agli americani (come avevano fatto in occasione di tutte le precedenti iniziative di Ambrosio e Badoglio) il sondaggio di Castellano, tanto più che l'impressione data a Madrid, il 15 agosto, da quel Generale era stata tale da farlo subito giudicare molto più gestibile rispetto all'atteggiamento professionale del personale diplomatico italiano. Fino a quel momento Londra aveva sperato, infatti, che il sempre troppo incerto Hitler del 1943 si decidesse, una buona volta, ad aggredire il proprio alleato, come già aveva fatto, nel 1808, Napoleone ai danni del Re di Spagna suo alleato, togliendo le castagne dal fuoco a beneficio di Londra. È un fatto che gli inglesi auspicavano sin dal 1941 una soluzione del genere (42) e che nell'estate 1943 un'aggressione germanica contro l'Italia prima che il governo di Roma fosse riuscito a concordare la fine delle ostilità con gli angloamericani avrebbe probabilmente impedito ai da tempo «troppo forti» statunitensi di tutelare i propri interessi (e quelli, coincidenti, italiani) a scapito dei disegni e delle esigenze del Regno Unito. Anche per questo motivo tutti i tentativi fatti dai vari ambienti italiani allo scopo di contattare direttamente gli statunitensi, notoriamente meglio disposti verso gli italiani rispetto ai britannici, senza passare prima per Londra erano stati neutralizzati dai generali italiani arrivati al potere, salvo constatare, come disse senza mezzi termini Castellano a sir Samuel il 15 agosto 1943 a Madrid, che si era trattato, né più né meno, di un inganno.

I fatti sono questi: dapprima era stato proibito, il 26 luglio 1943, un viaggio del conte Volpi in Svizzera già fissato da qualche giorno in seguito alla conferma della riunione del Gran Consiglio; lo scopo era quello di contattare direttamente gli statunitensi da parte di quell'illustre imprenditore in ottimi rapporti con gli ambienti d'Oltre Atlantico e che aveva gestito, in fin dei conti, la pace tra l'Italia e la Turchia nel 1912. Poi era stata la volta dell'invio forzato della principessa di Piemonte in mezzo ai monti, a Sant'Anna di Valdieri togliendola, così, di mezzo. Quindi si era passati al più volte rinviato viaggio in Portogallo sollecitato da Dino Grandi al ministro della Real Casa Duca Acquarone (43) prima dell'alba del 25 luglio allo scopo espresso d'incontrare gli americani in vista di un armistizio. A questi avvenimenti seguirono le analoghe vicende di Adriano Olivetti e Giuseppe Cordero Lanza di Montezemolo e, infine, la controversa morte di Ettore Muti, tornato dalla Spagna a luglio e presso la cui abitazione romana aveva trovato rifugio Dino Grandi la notte prima di poter partire, infine, per la Spagna. Non diverso era stato lo scopo del secondo arresto (eseguito questa volta, fatto inaudito sin dai tempi dell'antica Roma, in Senato) del maresciallo Cavallero che pure il Re, ormai sempre più impotente, aveva fatto liberare una prima volta a luglio dopo che il maresciallo Badoglio ne aveva ordinato la cattura (44).

Quel gioco pericoloso al rinvio, però, stava ormai ritorcendosi contro i britannici in quanto qualcosa era ormai trapelato a Washington, già ai primi di agosto, grazie ai buoni uffici della Santa Sede. Tra l'altro gli americani, da tempo contrati all'imposizione del cosiddetto «armistizio lungo» in quanto ritenevano più che sufficiente il solo strumento militare contenuto nel semplice «armistizio corto» redatto all'inizio dell'estate, avrebbero potuto, a questo punto, tornare alla carica con la loro proposta, fatta il 29 aprile 1943, di riconoscere agli italiani l'onore delle armi, condizione questa respinta dagli inglesi il 16 giugno 1943 in quanto giudicata politicamente inaccettabile da parte dell'opinione pubblica della Gran Bretagna (45).

Alla fine, come è noto, si arrivò, il pomeriggio del 3 settembre, alla firma di un armistizio, per quanto gestito in maniera peggio che dilettantistica dai generali italiani all'insaputa del governo e, come è ormai evidente da anni, dello stesso sovrano, messo davanti, una volta di più, al fatto compiuto e costretto, alla fine, a decidere — da solo — il pomeriggio dell'8 settembre 1943, cosa fare per il bene della nazione.

Tornando, dopo questa necessaria pausa diplomatica, alla guerra sul mare, proseguita ininterrottamente durante quelle stesse settimane, i bombardamenti navali notturni inglesi e statunitensi continuarono, dopo la Sicilia, battendo principalmente le coste calabre mediante puntate eseguite da incrociatori e cacciatorpediniere. La **notte tra il 14 e il 15 agosto**, comunque, anche Scalea, in provincia di Napoli, fu attaccata da 2 incrociatori e 2 cacciatorpediniere; quell'azione fu rinnovata nelle ore di oscurità del **17-18** e del **19-20** agosto, in quest'ultimo caso a opera dei cacciatorpediniere francesi *Le Fantasque* e *Le Terrible* appena arrivati dagli Stati Uniti, dove erano stati ammodernati. In occasione dell'attacco contro Vibo Valentia, in Calabria, del **14-15** agosto, gli incrociatori *Euryalus* e *Penelope* in compagnia dei caccia *Jervis* e *Paladin* e contro battuti dal treno armato TA 102/1/S affondarono, inoltre, i piccoli mezzi da sbarco tedeschi PiLb 212, 214, 216 e 315 sorpresi alla fonda e abbandonati dagli equipaggi.

La mattina del 17 agosto le operazioni in Sicilia terminarono con l'occupazione della devastata città di Messina.

Nel corso di quella campagna il traffico tra l'isola e la Calabria era proseguito senza soluzione di continuità. La crisi dell'ordine pubblico verificatasi a Messina e iniziata, sotto i bombardamenti aerei, il pomeriggio del 15 luglio con una serie di saccheggi venendo infine repressa, a notte, dai Reali Carabinieri, riprese — invero — due giorni dopo arrivando, nel corso della giornata del 18, a causare pressoché il blocco delle operazioni d'imbarco italiane tra Messina e a Reggio Calabria. Quei disordini furono peraltro duramente repressi, quel giorno stesso, anche mediante delle fucilazioni, dall'ammiraglio Pietro Barone, comandante di MARISICILIA, e per il seguito il flusso di uomini e materiali continuò giorno e notte nei due sensi (46). Quanto al parallelo servizio di traghetto tedesco, esso si limitò, dopo il trasporto in Sicilia, il 14 luglio, di un solitario battaglione della 29^a Divisione motorizzata, al solo movimento di materiali fino a quando, in seguito a una serie di ordini e contrordini emanati, alternativamente, da Hitler e dal generale Jodl, si procedette finalmente all'invio oltre lo Stretto, tra il 19 e il 25 luglio, del resto di quella divisione. I tedeschi assicurarono, comunque, l'alimentazione delle loro divisioni, salite alla fine da 750 a 1.500 t quotidiane mentre il parallelo servizio italiano a cura della Regia Marina provvedeva alla 6^a Armata e alla popolazione civile. Col senno di poi, tuttavia, appare difficile, date queste cifre e la complessiva situazione logistica dell'Italia meridionale, che fosse davvero possibile alimentare la controffensiva tedesca e italiana in Sicilia concepita a luglio da Hitler. Tutt'al più, come auspicò dal 12 luglio in poi Mussolini, la resistenza italo-tedesca avrebbe potuto continuare ancora per qualche tempo, analogamente a quanto era avvenuto in Tunisia tra il marzo e il maggio 1943, fino a uno sbocco politico della situazione continentale atteso, al massimo, per settembre.

A questa prima impresa seguì, in agosto, una riuscita ritirata ed evacuazione dall'isola, al termine

della quale le Marine italiana e tedesca avevano traghettato, pressoché senza perdite, 4 divisioni tedesche (rivelatesi decisive per il proseguo, fino al 1945, della campagna d'Italia) e altrettante italiane. Tra tutto, oltre 102.000 uomini con 47 carri armati, 204 cannoni e più di 10.000 veicoli. Le acque a sud dello Stretto, notoriamente troppo profonde per essere minate, non erano state insidiate, senza successo, che dalle motosiluranti britanniche, nonostante le pressioni di Churchill affinché i caccia-torpediniere della Royal Navy tagliassero la ritirata all'avversario sotto l'ombrello assicurato, sia pure col contrasto dell'artiglieria antiaerei tedesca e italiana schierata lungo le due sponde, dalle preponderanti Aeronautiche statunitense e britannica. La minaccia delle batterie costiere italiane collocate sulla costa siciliana dello Stretto (12 vecchi obici da 280/9, 6 pezzi da 152 mm e altrettanti da 120 mm) e quelle dal lato calabro (cui si aggiunse, per due settimane in agosto, una moderna batteria tedesca da 170/50) si confermò, così, efficace.

Le altre azioni di bombardamento dal mare verificatesi in agosto (**17-18** Capo Palinuro; **18-19** Gioia Tauro; **19-20** Sant'Eufemia) furono, come le altre, militarmente irrilevanti. Dal **19 agosto**, viceversa, i bombardamenti costieri angloamericani presero a battere (in aggiunta ai continui attacchi aerei e al tiro, in atto dal 17 agosto, delle artiglierie pesanti statunitensi e inglesi piazzate sulla costa siciliana dello Stretto) le due batterie costiere italiane poste, davanti a Reggio Calabria, a guardia del versante calabro, una da 152 mm, denominata «Conteduca», sita in Contrada Pellarò e la «Pelizzari», a Pentimele, armata con 4 obici in ghisa, cerchiati in acciaio, da 290/9 del 1885, pesanti 24 tonnellate, caratterizzati da una gittata teorica di 11.600 m e con una celerità di tiro di un colpo ogni 8 minuti. Il tiro, inefficace, delle navi inglesi fu eseguito da 22.000 m. L'azione fu rinnovata, sempre senza esito, il **25**, e la notte tra il **28 e il 29** con la sola differenza che in quest'ultima occasione le navi si avvicinarono fino a portata delle due batterie della Milizia, le quali replicarono prontamente. Le notti sul **26 e 27** agosto commando inglesi effettuarono due ricognizioni a Bova Marina, la prima delle quali respinta dal tiro di una batteria costiera italiana. Un terzo tentativo, esperito questa volta a Melito Porto Salvo **tra il 28 e il 29** fallì, e i Royal Marines furono presi prigionieri confermando, interrogati, l'imminenza dell'invasione della penisola.

Di ben altra importanza fu, per contro, la messa terra, di un solo uomo avvenuta a opera di una motosilurante americana a nord del Monte Circeo allo scoccare della mezzanotte tra il 30 e il 31 agosto 1943. Costui, subito catturato, era il latore di un messaggio statunitense di contenuto impegnativo e compromettente nei confronti dei propri alleati. Sulla base di quell'evidenza, il generale Ambrosio e il maresciallo Badoglio decisero, il pomeriggio del 1° settembre, di rispondere affermativamente alle profferte di buona volontà americana e dando corso subito dopo, mediante i contatti messi in piedi in seguito alle iniziative del generale Castellano, a quello che sarebbe diventato, infine, l'armistizio annunciato una settimana dopo (47).

Seguì, il **31 agosto**, un nuovo bombardamento delle batterie costiere italiane di Reggio Calabria cui parteciparono le navi da battaglia *Nelson* e *Rodney*. Quest'ultima fu presa sotto il fuoco della Batteria Conteduca.

La **notte tra il 1° e il 2 settembre**, mentre le corazzate *Warspite* e *Valiant* bombardavano le due batterie costiere italiane mettendo definitivamente fuori uso quella da 152 mm, i tedeschi iniziarono a ritirarsi, senza preavviso, dalla costa e il **3 settembre** ebbe luogo, sotto un nuovo bombardamento dal mare e da terra (630 cannoni pesanti campali statunitensi e britannici che spararono 400 t di proiettili) e lo sbarco a Reggio Calabria di un corpo d'armata anglo-canadese. La resistenza del 502° Battaglione costiero italiano nei confronti dei 9 battaglioni avversari di prima ondata si esaurì nel giro di 3 ore. L'unico obice da 280 rimasto efficiente tirò, a sua volta, qualche colpo. I proiettili di grosso calibro inquadrono l'incrociatore antiaerei inglese *Delhi* il quale, per sfuggire al tiro italiano, accostò in fuori cercando riparo in una cortina fumogena, salvo finire per entrare in collisione con il moderno incrociatore leggero *Uganda*. Subito assistito da alcuni rimorchiatori statunitensi, il *Delhi* fu poi riparato a Malta.

Alla fine il fortino d'epoca umbertina che ospitava la batteria degli obici italiani fu occupato dalla fanteria britannica; nel contempo la LCT 316 veniva danneggiata da due proiettili da 76 sparati da una batteria antiaerei (48). Il pomeriggio di quello stesso giorno fu firmato l'armistizio di Cassibile tra gli italiani e gli angloamericani con riserva di renderlo noto quando il comandante supremo alleato, generale Dwight Eisenhower, l'avesse ritenuto opportuno, fornendo un breve preavviso di qualche ora.

Sempre il 3 settembre l'ammiraglio tedesco Meendsen-Bohlken (tornato il 12 agosto 1943 al comando della Marina tedesca in Italia in sostituzione di Ruge, ritenuto a sua volta troppo tenero nei confronti degli italiani e assegnato, per alcuni mesi, alla riserva) (49), riferì a Dönitz in merito ai piani in corso da due mesi a quella parte in vista dell'assunzione non solo del comando della Regia Marina, ma dello stesso controllo della penisola. Lo schema germanico prevedeva l'avvento sul trono del Duca d'Aosta (più, in verità, di precise pressioni esercitate nell'ambito del suo *entourage* che non di lusinghe, tosto abbandonate alcuni mesi prima) in seguito all'abdicazione, forzata, di Vittorio Emanuele III a fronte di un ultimatum che sarebbe stato consegnato al Sovrano dal maresciallo Rommel in persona.

Questo disegno, coltivato con la collaborazione delle SS e destinato ad avere uno strascico, a Berlino, ancora nei mesi successivi, era stato però rinviato più volte, nel corso delle settimane precedenti, dal sempre indeciso Hitler del 1943 (50).

Il **3 settembre** i MAS 505 e 510 misero a terra in Tunisia due nuclei di incursori del Reggimento San Marco. Uno degli attacchi, diretti contro un aeroporto statunitense a Biserta riuscì distruggendo due bombardieri B 17. Parte degli incursori riuscì a rientrare in Sardegna.

La **notte tra il 3 e il 4 settembre** commando britannici sbarcarono a Bagnara, sulla costa tirrenica subito a nord di Reggio Calabria, con l'appoggio di un bombardamento navale. I previsti contrattacchi italiani (due battaglioni, uno di fanteria e uno di paracadutisti, contro due divisioni) furono annullati, il 4, in seguito alla confermata decisione tedesca di ritirarsi verso la linea del Monte Pollino, tra Calabria e Lucania. Gli italiani dovettero uniformarsi di conseguenza, al di là dei combattimenti di retroguardia da parte dell'Asse che contrassegnarono la lenta avanzata britannica e canadese.

Poco prima dell'**alba dell'8 settembre 1943**, un'intera brigata britannica, la 231^a, rinforzata dal 3rd, 8th e dal 40th Commando dei Royal Marines, sbarcò a Porto Santa Venere, sempre sul Tirreno, ma questa volta le cose andarono male in quanto la reazione del Battaglione Savona (formato dal deposito del 16° Reggimento di Cosenza) della 212^a Divisione costiera e quella di un paio di batterie da posizione di piccolo e medio calibro inchiodarono i britannici sulla spiaggia, privi com'erano — a differenza della Sicilia — di uno spazio di manovra dove dilagare e di carri armati. La situazione inglese peggiorò in seguito al casuale arrivo e intervento, intorno alle 10.20, del reparto esplorante (di retroguardia) della 26^a Divisione corazzata tedesca, tanto che la Royal Navy dovette organizzare, quel pomeriggio, un bombardamento navale a opera del monitore *Erebus* e delle cannoniere *Aphis* e *Scarab* allo scopo di fermare il contrattacco avversario perdendo, in seguito agli attacchi aerei italiani, la motosilurante MTB 77, mentre il tiro delle batterie da campagna del Regio Esercito danneggiava la MTB 84, la LST 65, la cannoniera d'appoggio LCG 12, due mezzi da sbarco e, alla fine, in seguito a dei *near miss*, le vecchie cannoniere *Aphis* e lo *Scarab*. La sera, dopo che la radio aveva annunciato l'armistizio italiano, i tedeschi se ne andarono e la mattina dopo, alle 10.15, i britannici, sempre fermi sulla spiaggia dopo aver perso 200 uomini, tra morti e feriti, e pressoché l'intero 8th Commando, caduto prigioniero (51), furono informati dal comando della 212^a Divisione che le ostilità erano cessate e che potevano salire al paese, dove furono raggiunti, due giorni dopo, da una colonna della 5^a Divisione britannica (52).

Il 7 settembre mattina la ricognizione aerea dell'Asse aveva ormai accertato che l'atteso, nuovo grande sbarco avversario sarebbe avvenuto nel Golfo di Salerno, fatta salva la possibilità di un'ulteriore azione avversaria contro Taranto. L'8 mattina le Forze navali da Battaglia erano pronte a

salpare, per mezzogiorno, dalla Spezia e da Genova per l'ultima battaglia, data la superiorità avversaria (6 corazzate e 2 portaerei contro 3 corazzate, per tacere delle unità di rango inferiore e delle preponderanti Aeronautiche nemiche). Furono fermate da un ordine emanato dal Capo di Stato Maggiore Generale, il generale Vittorio Ambrosio, protagonista dell'arresto di Mussolini e delle successive vicende armistiziali. Alle 19.47 di quello stesso giorno la radio italiana annunciò l'armistizio tra l'Italia e gli angloamericani. Meno di un quarto d'ora dopo incominciò l'aggressione tedesca. Il giorno dopo, 9 settembre, l'inattesa resistenza tedesca a Salerno (a Washington, Roma e Londra si era pensato fino all'ultimo a una ritirata germanica verso il Po o, magari, fino alle Alpi da compiere nel giro di qualche settimana, se non alla fine della guerra *tout court*) scatenò nuovamente, dopo una pausa di meno di 8 ore, i bombardamenti aerei e navali angloamericani sull'Italia, destinata così a diventare tutta un campo di battaglia nel corso dei successivi due anni. La Regia Marina, nella confusione di quei giorni, rimase compatta e fedele al Re, dimostrandosi la pietra angolare della nazione. L'alba del 9 l'ignara MS 54 attaccò senza esito l'incrociatore *Uganda*.

Tra il 1° gennaio e l'8 settembre 1943 la Marina e l'Aeronautica italiane avevano affondato nel Mediterraneo 64.537 tonnellate di naviglio mercantile, quantitativo pari al 14,34% delle circa 450.000 anglosassoni e loro alleate andate perdute in quel bacino durante quello stesso periodo. 21 sommergibili italiani erano affondati al pari di 16 tedeschi. Il naviglio dell'Asse disponibile all'8 settembre 1943 ammontava a 1.486.597 tsl. 9 i sommergibili inglesi affondati in questo stesso periodo.

Le perdite complessive del traffico totale italiano succedutosi nel Mediterraneo tra l'11 giugno 1940 e l'8 settembre 1943 furono nell'ordine dell'1%, ovvero il medesimo valore registrato dai britannici tra il 1939 e il 1945 (53). Le importazioni italiane via mare ammontarono a 1.802.000 t nel 1941 e a 1.469.000 l'anno successivo. Quelle per via ferroviaria passarono, a loro volta, dai circa 5 milioni di

t prebelliche agli oltre 18 milioni di tonnellate dell'esercizio aprile 1942-aprile 1943. Dato un livello di importazioni prebelliche di 20,46 milioni di t nel 1935, salito poi a 21 nel 1939, il risultato finale di questo sforzo fu quello di conservare l'economia italiana senza, però, che la stessa potesse espandersi in misura sensibile nel comparto della produzione bellica (54).

Il quadro complessivo relativo alla guerra aeronavale combattuta nel Mediterraneo e nel Mar Rosso tra l'11 giugno 1940 e l'8 settembre 1943 che emerge dal confronto delle perdite subite dalle Marine alleate e dell'Asse è, in termini puramente numerici, il seguente.

9 settembre 1943. Porto Santa Venere, in Calabria. Le truppe inglesi, ancora sulla spiaggia il giorno dopo lo sbarco (NHHC).



Navi da guerra affondate, da una parte e dall'altra:

	Alleati	Asse
Navi da battaglia	1	0
Portaerei	2	0
Incrociatori	14	12
Incrociatori posamine	2	0
Cacciatorpediniere	65	44
Avvisi e torpediniere	28	46
Sommergibili	50	105
Unità veloci costiere	55	35

Gli affondamenti causati dalle Forze alleate sono riconducibili a:

	Gran Bretagna	Stati Uniti
Incrociatori	9	3
Cacciatorpediniere	32	6

Quelli causati dalle Forze dell'Asse e dai francesi sono:

	Italia	Germania	Francia
Corazzate	/	1	/
Portaerei	/	2	/
Incrociatori	6	8	/
Cacciatorpediniere	24	38	1

Il dislocamento rispettivo delle unità perdute, una volta arrotondate le cifre in questione date le note differenze esistenti tra le varie fonti, ammonta, per gli Alleati, a circa 450.000 t a fronte di 300.000 t italo-tedesche.

L'elenco di cui sopra esclude gli incrociatori posamine, i monitori e le unità vetuste delle due parti, come la corazzata pre-dreadnought greca *Kilkis*, l'incrociatore corazzato italiano *San Giorgio* e gli incrociatori protetti *Helli* (greco) e *Dalmacija* (jugoslavo).

Soltanto per amore di precisione si aggiunge, infine, in questa sede, che il totale generale dell'Asse riportato qui sopra include un cacciatorpediniere, 36 sommergibili e 4 motosiluranti tedesche, unità che fanno tutt'uno con quelle italiane visto che i loro equipaggi condivisero, sia pure col supporto di materiali spesso migliori e di un addestramento iniziale più realistico, gli stessi rischi, la medesima vita e disagi uguali a quelli conosciuti dai loro colleghi italiani.

Nel campo della lotta antisom l'attività della Regia Marina nel Mediterraneo fu, come era inevitabile, prevalente, visto che a un totale di 41 unità subacquee avversarie andate perdute a opera delle navi e degli aerei italiani corrispondono 9 battelli attribuiti alla Luftwaffe e alla Kriegsmarine.

Da tutto ciò deriva che un complesso navale angloamericano e loro alleato formato dall'alternarsi nel Mediterraneo, tra l'11 giugno 1940 e l'8 settembre 1943, di 101 unità maggiori tra navi da battaglia, portaerei e incrociatori contrapposto a un totale di 31 analoghe navi italiane, tra corazzate e incrociatori, per quanto godesse, in quest'arco di tempo, di un rapporto medio a proprio favore nell'ordine di 3 a 1 subì, non di meno, nell'ambito delle unità di squadra (navi da battaglia, incrociatori e cacciatorpediniere) un totale, quanto a perdite, quasi doppio rispetto a quello registrato da italiani e tedeschi, nonostante la crescente superiorità anglosassone nel campo tecnologico e, alla fine, anche aeronautico, quantomeno dal punto di vista quantitativo.

NOTE

- (1) David Reynolds, *Rich Relations, The American Occupation of Britain, 1942-1945*, Random House, New York 1995.
- (2) Liddell Guy (a cura di Nigel West), *The Guy Liddell Diaries: 1939-1942*, Frank Cass, London 2005.
- (3) Giuseppe Conti, *Una guerra segreta. Il SIM nel Secondo conflitto mondiale*, Il Mulino, Bologna 2009, pagina 377. Archivio USMM Fondo Supermarina, SIS Foglio E/4702, 23 maggio 1943 e risposta di Supermarina del 25 giugno 1943.
- (4) Giuseppe Bottai, *Diario 1935-1944*, Rizzoli, Milano 1989, pagina 387.
- (5) *Lagevorträge des Oberbefehlshaber der Kriegsmarine vor Hitler*, Lehmanns, Monaco, 1972, «Reise des Ob.d.M. nach Rom und anschliessender Vortrag beim Führer vom 12-14/5/1943», pagine 490-506.
- (6) TNA CAB Weekly Résumé No. 199, pagina 7.
- (7) *The Army Air Forces in World War II, Volume Two: Europe: Torch to Pointblank* (August 1942, December 1943), ed. University of Chicago Press, 1949. *Rivista Marittima*, marzo 1951, pagina 482.
- (8) Secondo le statistiche del luglio 1943, e volendo considerare solo gli abbattimenti sicuri, era necessaria una media di 3.707 cannonate per ogni singolo abbattimento da parte dell'artiglieria antiaerei italiana. Si tratta di una cifra frutto del tiro necessariamente mirato, per mancanza di munizioni, tipico dell'artiglieria antiaerei italiana da mettere a confronto con le medie tedesche (4.500) e britanniche (4.000) di quel tempo che potevano permettersi, viceversa, la costosa prassi del fuoco di sbarramento. Massimo Zamorani, *Pantelleria 11 giugno 1943*, Il Giornale, 11 giugno 1993. Patrick Herhardt, *La défense aérienne du Reich*, Histoire de Guerre, n. 72 settembre 2006. David Edgerton, *Britain's War Machine*, Penguin, Londra 2012, pagina 100.
- (9) TNA CAB Weekly Résumé No. 199, pagina 5.
- (10) Giuseppe Pesce, *La difesa aerea di Pantelleria*, Rivista Aeronautica, numeri 2 e 3 del 1986. Leonardo Simoni, *Berlino Ambasciata d'Italia 1939-1943*, ed. Migliaresi, Roma 1946, pagina 352. I vertici fascisti fecero propria la versione dell'Aeronautica affermando, allora e in seguito, che acqua e viveri erano disponibili in abbondanza. Giuseppe Gorla, *L'Italia nella seconda guerra mondiale*, Baldini e Castoldi, Milano 1959, pagina 422. Mario Caracciolo di Feroletto, *E poi? La tragedia dell'Esercito italiano*, Editrice Corso, Roma 1946.
- (11) Taffrail, *Western Mediterranean*, Hodder and Stoughton, Londra 1947, capitolo IV.
- (12) TNA CAB Weekly Résumé No. 199, pagina 7 dice, però, «oltre 750 t».
- (13) Brooks Richards, *Secret Flotillas Volume: 2*, Frank Cass, Londra 2013, pagina 363.
- (14) Department of Air Force, *Airplane Losses on Combat Missions in Mediterranean Theater at Operations, By Type of Airplane and By Cause of Loss: Jun 1942 to May 1945*, Washington DC, 1945, Tabella 160 a pagina 256 <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA542518.pdf> Questi totali non comprendono però gli aerei precipitati al decollo o in atterraggio: il totale generale andrebbe pertanto elevato del 5-10%.
- (15) La Francia incassò, a sua volta, ben 609.519 tonnellate di bombe angloamericane, pari al 22% del totale sganciato in Europa da statunitensi e britannici, senza neppure la soddisfazione di poter sparare contro gli incursori, quantomeno dal novembre 1943 in poi, epoca in cui i tedeschi sciolsero le ultime batterie antiaerei francesi.
- (16) Panagiotis Gartzonikas, *Ambiguous ans Special operations in the Aegean Sea 1943-1945. Operational Effectiveness and Strategic Implications*, Tesi discussa nel dicembre 2003 alla Naval Postgraduate School di Monterey, California, pagine 46-47. Brooks Richards, *Secret Flotillas Volume: 2*, Frank Cass, Londra 2013, pagina 374.
- (17) Attilio Quercia, *Situazione difensiva della Sicilia alla vigilia dello sbarco angloamericano*, Centro Alti Studi Militari, Roma 1951-52.
- (18) Edoardo Scala, *La guerra del 1866 e altri scritti*, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, Roma 1981, pagina 274.
- (19) TNA CAB Weekly Résumé No. 206, pagina 2.
- (20) S.E. Morison, *Sicily, Salerno and Anzio*, Little Brown, Boston 1954, pagina 148.
- (21) Mireno Berrettini, *Gli inglesi. La diplomazia clandestina e l'Italia badogliana*, Nuova Storia Contemporanea, Gennaio-Febbraio 2008, pagina 33. Mireno Berrettini, *Set Italy ablaze! Lo Special Operations Executive e l'Italia 1940-1943*, Italia Contemporanea, numeri 252-253, Settembre-Dicembre 2008, pagina 423. Nell'agosto 1947 il celebre colonnello delle SS Otto Skorzeny, accusato di aver utilizzato uniformi statunitensi per infiltrare i suoi commando in occasione dell'offensiva delle Ardenne del dicembre 1944, fu salvato dalla leale testimonianza del colonnello inglese Forest Yeo-Thomas, un avventuroso personaggio il quale ammise, in tutta onestà, l'uso da parte del SOE britannico, durante l'ultima guerra mondiale, di uniformi avversarie a titolo di *ruse de guerre*.
- (22) *Rivista Marittima*, agosto-settembre 1948, pagina 360.
- (23) Peter Elliott, *Allied Mineweeping in World War 2*, Patrick Stephens, Cambridge 1979, pagina 85.
- (24) Steven J. Zaloga, *Railway Guns of World War II*, Osprey, Oxford 2016, pagina 28.
- (25) Ian Ballantyne, *Warspite*, Pen and Sword, Barnsley 2001, pagina 168.
- (26) Richard Harding, *The End of the Amphibious Option? The Cancellation of Operation Chopper, Sicily July 1943*, The Northern Mariner/Le marin du nord, XV No. 1, (January 2005).
- (27) TNA 358/4247, *HMS Warspite, 2 August 1943 Accidental explosion on board whilst alongside at Valletta, Malta*. Questo documento è stato reso pubblico il 18 marzo 2017.
- (28) Samuel Eliot Morison, *Sicily-Salerno-Anzio*, ed. Little Brown and Company, Boston 1954, pagina 178. Per un quadro generale vedi, di Tullio Marcon, *Augusta 1940-1943, la piazzaforte e la città*, Albertelli, Parma 2006.
- (29) *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung Operationabteilung 1939-1945, A, vol. 47*, Mittler und Sohn, Herford-Bonn, 1988, 13/07/1943, pagine 257-259 e 283, 14/07/1943 pagina 285 e 286.
- (30) Il programma delle V1 era partito il 27 febbraio 1942 e il primo esemplare era stato completato il 30 agosto di quello stesso anno. Alla fine del luglio 1943 erano già stati effettuati 84 lanci sperimentali, solo 28 dei quali — però — coronati da successo. L'8 luglio 1943, inoltre, Hitler assegnò la precedenza assoluta sulla precedenza assoluta ai missili V2 contando, sulla base delle assicurazioni, poi smentite, formulate dai suoi collaboratori che almeno 200 di tali armi non intercettabili sarebbero state disponibili per un attacco contro Londra da scatenare a settembre, ovvero proprio quello che Mussolini disse poi a Dino Grandi il 22 luglio 1943. Franco Bandini, *L'estate delle tre tavolette*, ed. Luculano, Pavia 2005. Dino Grandi, 25 luglio

quarant'anni dopo, ed. Il Mulino, Bologna 1983, pagina 242. Mario Avagliano, *Il partigiano Montezemolo*, ed. Dalai, Milano 2012, pagina 100. Paolo Maltese, *Lo sbarco in Sicilia*, ed. Mondadori, Milano 1981, pagina 207. Jodl si raccomandò col proprio inviato in Sicilia, colonnello von Bonin, di mantenere il segreto con gli italiani circa la decisione dell'OKW di abbandonare l'isola non appena possibile.

(31) TNA CAB Weekly Résumé numero 207. Clay Blair, *Hitler's U-Boat War. The Hunted 1942-1945*, Cassel and Co., Londra 2000, pagina 376.

(32) Le due «Duilio» dovevano intervenire, parimenti senza speranza, in caso di uno sbarco nemico a Crotone o nelle Puglie.

(33) Lapo Mazza Fontana, *Italia über alles*, Boroli, Milano 2006, pagine 57 e 63. La protezione del Sovrano, dopo le vicende del 25 luglio, doveva essere assicurata dagli uomini del Battaglione NP del Reggimento San Marco.

(34) Mario Toscano, *Dal 25 luglio all'8 settembre*, ed. Le Monnier, Firenze 1966, pagina 192.

(35) Sulle autentiche condizioni fisiche del maresciallo Badoglio nel 1943 e su quelle del suo *entourage*, un testimone che lo conosceva da molti anni, il diplomatico italiano Pietro Gerbore, appena arrivato da Bucarest, scrisse: «... mi trovai davanti alla spettrale figura dell'amico di famiglia che conoscevo da quasi mezzo secolo (...) Il mio colloquio in quel 28 luglio del 1943 con lui; gli consegnai un messaggio augurale del maresciallo Antonescu e le proposte del governo rumeno. Poco vi fece attenzione e si limitò a chiedere mie notizie. Mi colpirono tuttavia l'atonìa del suo occhio vitreo e l'euforia generale regnante intorno a lui (...) La stessa euforia trovai l'indomani nell'ufficio del duca Acquarone, ministro della Real Casa. Dalle sue baldanzose parole trassi l'impressione che attraverso il Vaticano l'accordo già fosse raggiunto con gli alleati per far uscire l'Italia dalla guerra su ponti d'oro (...) un mese più tardi constatai la leggerezza e l'impulsività con la quale avevano agito gli uomini del venticinque luglio». Pietro Gerbore, *Missione in Romania*, Nuova Storia contemporanea, luglio-agosto 2013, pagina 111. Ancora più severo è il quadro che ne fa il maggiore Luigi Marchesi nel proprio *Come siamo arrivati a Brindisi*, ed. Bompiani, Milano 1969, pagina 47: «Quando io vidi per la prima volta il maresciallo Badoglio a Palazzo Vidoni nella stessa sera del 25 luglio, ebbi una grande delusione. Vidi un uomo vecchio, stanco, che seduto su una sedia si asciugava continuamente il sudore e beveva da una bottiglietta di birra che ogni tanto posava per terra (...) Durante tutto il tempo che rimase a Palazzo Vidoni non sentii mai la sua voce. Intorno a lui erano i generali Ambrosio, Carboni, Castellano e Cerica. Consultavano un foglio di carta sul quale erano scritti i nomi dei probabili ministri del nuovo governo».

(36) Franco Bandini e Fernando Rivara, «Perché Roma non fu difesa», *Storia Illustrata*, settembre 1981. Friedrich-Karl von Plehwe, *Il patto d'acciaio*, Longanesi, Milano 1970.

(37) TNA FO 371 R 7549/3700 18 novembre 1942. Secondo il Gabinetto di guerra «... we should not count on the possibility of a separate peace with Italy, but should aim at provoking such disorder as would necessitate a German occupation». Per di più, come fu specificato nel gennaio 1942 dal ministero degli Esteri britannico al SOE (uno dei Servizi segreti inglesi), qualsiasi promessa inglese fatta all'opposizione italiana era da considerare nulla in partenza, in quanto non sarebbe mai stata mantenuta. TNA FO 371 R 354 e 746/3/22, Note 44.

(38) ulla «indolenza» di Roosevelt, convinto che il tempo lavorasse comunque per gli Stati Uniti grazie all'oggettiva invulnerabilità del territorio continentale statunitense, vedi, di Mark M. Lowenthal, «Roosevelt and the Coming of the War», *Journal of Contemporary History*, Vol. 16, July 1981.

(39) Per il ruolo svolto da ambienti vaticani nel favorire periodici contatti tra gli uomini del 25 luglio e gli inglesi si veda, di Owen Chadwick, *Britain and the Vatican During the Second World War*, Cambridge University Press, Cambridge 1986, pagine 250-262; circa la permeabilità di detti contatti tra l'ambiente dei generali italiani coinvolti in quelle vicende e quello dei vertici fascisti: Alberto De Stefani, *Gran Consiglio ultima seduta*, Le Lettere, Firenze 2013, pagina 80.

(40) Winston Churchill, *La seconda guerra mondiale*, vol. 5, pagina 94, ed. Mondadori, Verona 1957.

(41) TNA PRO, FO 371, R 8569/8567/22, Memorandum by Harry Hopkinson for the Foreign Office 19.8.1943 e 21.8.1943. Paolo Colacicchi, *L'ultimo fronte d'Africa*, Mursia, Milano 197, pagine 130-140.

(42) Elena Aga Rossi, *Una nazione allo sbando*, Il Mulino, Bologna 1993, pagina 36.

(43) Sin da prima del 25 luglio Dino Grandi sospettò che il duca Acquarone «giocasse una partita sua alla insaputa dello stesso Re», Dino Grandi, «Tutta la verità sul 25 luglio», *Nuova Storia contemporanea*, maggio-giugno 2013, pagina 49.

(44) Enzo Biagi, *L'ultimo capitano di ventura*, *La seconda guerra mondiale, parlano i protagonisti*, n.9, ed. *Corriere della Sera* 1989. Aeronautica Militare, Stato Maggiore V Reparto, Ufficio Storico – Archivio Storico, Fondo «Informazioni» Busta 14, Fascicolo 4; Busta 18 Fascicolo 3 e Busta 19 fascicolo 5.

(45) Filippo Cappellano, «La Giustizia militare italiana nella Prima e Seconda guerra mondiale», *Panorama Difesa*, dicembre 2001.

(46) Archivio USMM, Fondo MARICOTRAF, Busta 5, fascicolo 1. S.W. Roskill, *The Navy at War 1939-1945*, ed. Collins, Londra 1960, pagina 447.

(47) Enrico Cernuschi, *La vittoria in prestito*, Luculano, Pavia 2006, pagina 120-177.

(48) *Navires et Histoire* n. 57, Décembre 2009-Janvier 2010, pagina 37. L'articolo parla di cannoni da 88 tedeschi, ma in realtà le truppe germaniche se ne erano già andate via da giorni. Quanto alle perdite subite dalle truppe britanniche e canadesi in Calabria fino all'armistizio, queste si attestarono, in proporzione agli effettivi presenti, sui medesimi valori della campagna di Sicilia. Andrew Mollo, *The Armed Forces of World War II*, Military Press, New York 1987, pagina 141.

(49) Nell'estate 1943 l'ammiraglio Ruge venne a conoscenza, per la prima volta, di fatti concreti in merito ai crimini del regime nazista. Come scrisse: «Fu lo shock più grande di tutta la guerra quando capii che eravamo governati da un delinquente senza scrupoli», accostandosi quindi all'ambiente intellettuale dei congiurati tedeschi, sia pure aggiungendo: «Devo ammettere che non pensai mai a un attentato». Friederich Ruge, In *Vier Marinen. Lebenserinnerungen als Beitrag zur Zeitgeschichte*, Bernard und Gräfe, Monaco 1979. Dato questo quadro risulta, in verità, già per il 21 luglio 1943 un contatto certo con il ristretto gruppo di esponenti del Gran Consiglio che poi voteranno, il 25 luglio, l'Ordine del giorno Grandi. Samuel W. Mitcham e Friederich von Stauffenberg, *The Battle of Sicily*, Stackpole Books, Mechanicsburg 1991, pagina 204.

(50) *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung Operationsabteilung 1939-1945, A*, vol. 49, Mittler und Sohn, Herford-Bonn, 1988, 03/09/1943, pagine 50 e 51.

(51) J.C. Molony, *The Mediterranean and the Middle East*, Vol. V, HMSO, Londra 1973, pagine 240 e 241.

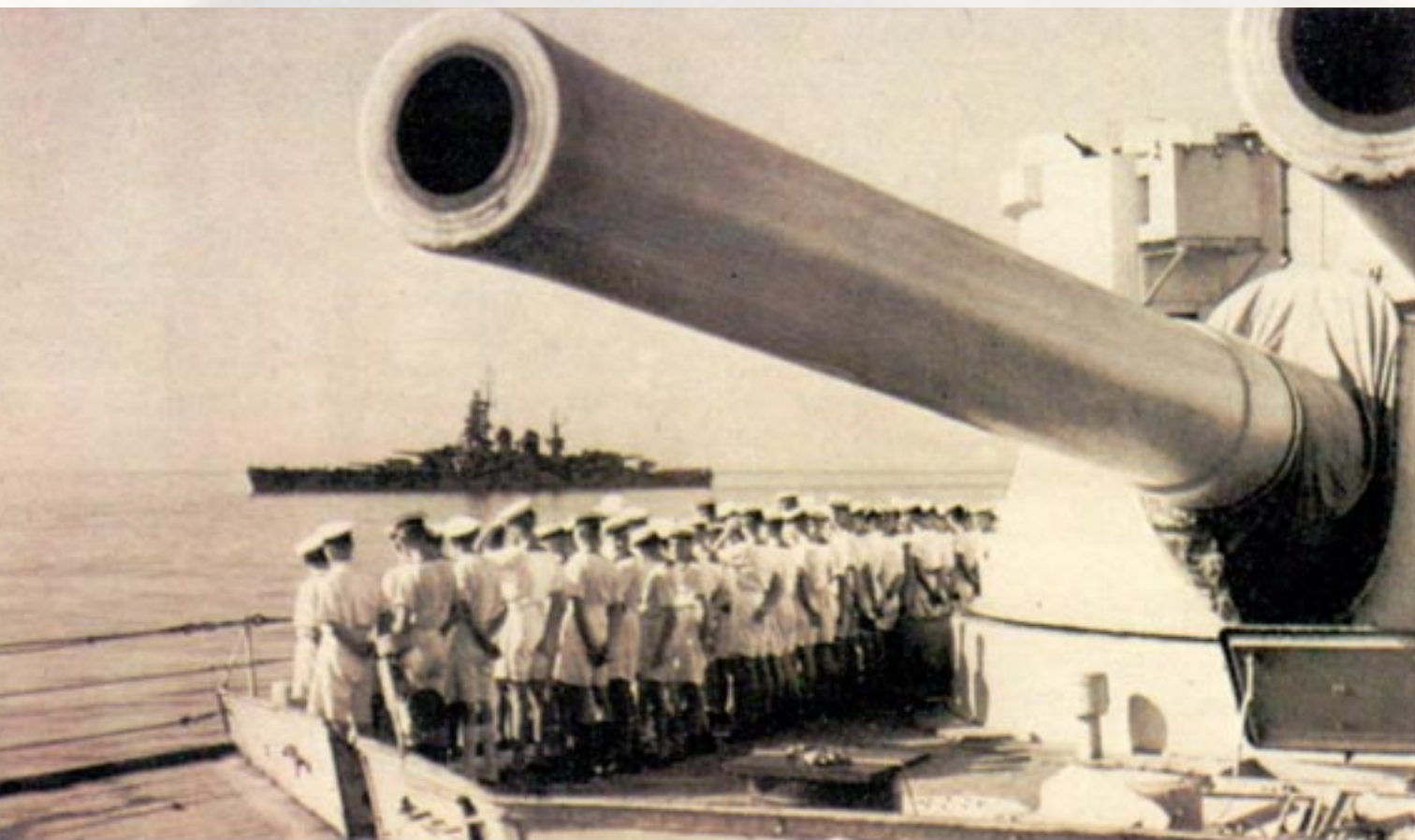
(52) La cronaca impone di ricordare, in chiusura, l'attacco, senza esito, da una parte e dall'altra, effettuato dall'ignara motosilurante italiana MS 54, poco dopo le tre di notte del 9 settembre 1943, contro uno dei convogli d'invasione statunitensi davanti a Salerno.

(53) S. W. Roskill, *The Navy at War 1939-1945*, Collins, Londra 1960, pagina 451.

(54) Fortunato Minniti, «Le materie prime nella preparazione bellica dell'Italia (1935-1943)», *Storia Contemporanea*, numeri 1 e 2, 1986.

CAPITOLO XII

La resa di Caserta



11 settembre 1943. L'incontro tra la squadra italiana e quella britannica (U.S.M.M.).

L'armistizio italiano dell'8 settembre 1943 fu il frutto, da un lato, dell'azione in qualche modo improvvisata che aveva portato all'arresto, il pomeriggio del 25 luglio, del dittatore italiano a opera di alcuni generali del Regio Esercito e, dall'altro, dell'insospettata capacità di reazione tedesca manifestatasi la notte tra il 30 e il 31 luglio 1943, quando i primi, inattesi reparti germanici si presentarono al Brennero e nella zona di occupazione italiana in Francia penetrando, infine, il pomeriggio del 1° agosto, nell'Italia settentrionale dopo che il nuovo governo italiano aveva deciso di non opporsi. La Regia Marina fu tenuta, al pari del governo (1), accuratamente all'oscuro in merito a questa vicenda annunciata — come al solito — dalla stampa inglese e statunitense come una resa incondizionata, ma in realtà, come scrisse l'allora segretario di Stato americano Cordell Hull: «... *la resa dell'Italia, per quanto sia stata fatta ostentatamente passare come senza condizioni è stata, come ho ricordato in precedenza, una resa negoziata, e i termini dell'armistizio furono concordati, mediante discussioni, a Lisbona*» (2). Di per sé, l'armistizio «corto» del 3 settembre 1943 non era, infatti, diverso dall'analogo documento firmato ad Algeri il 10 novembre 1942 dall'ammiraglio Darlan e dal generale statunitense Mark Clark. Quanto al successivo «armistizio lungo» sottoscritto dal maresciallo Badoglio a Malta il 29 settembre 1943 senza informare Re Vittorio Emanuele III, il generale Eisenhower rimise, contemporaneamente, al Primo ministro italiano un documento mediante il quale gli angloamericani riconoscevano che le clausole di quel nuovo atto erano inapplicabili. Le parole «resa incondizionata» furono infine cancellate, e date come mai apposte, il 17 novembre 1943 dopo che l'ammiraglio Raffaele de Courten, Capo di Stato Maggiore e ministro della Marina, accettò di firmare, su ordine scritto di Badoglio, una modifica all'accordo intervenuto tra la Regia Marina e le Marine alleate il 23 settembre 1943. Quella modifica lasciava, a questo punto, la possibilità, per gli Alleati, di reclamare, dopo la fine del conflitto, le navi italiane. In effetti, i russi avevano fretta di mettere le mani su un terzo della Regia Marina, tanto che gli angloamericani furono costretti a passare a Mosca, nell'aprile 1944, una nave da battaglia (il *Royal Sovereign*), un incrociatore (il *Milwaukee*), 9 cacciatorpediniere e 4 sommergibili propri pur di evitare una crisi in Italia. Eisenhower aveva, infatti, sostenuto già dalla primavera 1943 la necessità di poter contare sul contributo logistico italiano nel deprecato caso di un proseguo della guerra contro la Germania dopo l'auspicata firma di un armistizio con Roma; e dello stesso parere era stato, sia pure a denti stretti, il maresciallo inglese Alexander (3). Il parere positivo espresso il 19 settembre 1943 dal presidente Roosevelt nei confronti di Vittorio Emanuele III scartando, per contro, l'idea di un atto di forza a Brindisi contro il Re seguito dall'inseguimento, sulle punte delle baionette inglesi, di un governo di fuoriusciti, confermò questa linea di condotta rimasta, per il seguito, invariata.

Punto di situazione

Per riassumere, in buona sostanza, la complessa materia armistiziale italiana *sine ira et studio*, è necessario ricostruire il succedersi dei fatti nel rispetto della cronologia, come sempre l'unica possibile e fredda guida dell'analisi storica.

L'armistizio firmato a Cassibile il 3 settembre 1943 per conto del maresciallo Badoglio non era che, appunto, un armistizio, ovvero la sospensione delle ostilità tra l'Italia e gli angloamericani (i quali agivano anche per conto di Mosca, informata da Washington e Londra solo in parte e quasi all'ultimo istante).

Non era previsto alcun rovesciamento delle alleanze. Le Forze Armate italiane dovevano semplicemente mettersi a lato e restare con le armi al piede accettando la presenza di missioni statunitensi e britanniche preposte all'immagazzinamento delle armi e al controllo comune da parte di tutte le parti sottoscrittrici, come già era accaduto, da parte germanica e italiana, in capo alla Francia nel 1940-1942.

Tutti i firmatari materiali dell'armistizio immaginavano tuttavia, sottotraccia e senza dirlo esplicitamente, che i tedeschi avrebbero reagito violentemente (come già avevano fatto contro l'Austria-Ungheria il 5 novembre 1918) dando corso ad atti di ostilità contro l'Italia in nome dell'impegno, tipico di ogni alleanza in guerra, di non sottoscrivere armistizi o paci separate. Gli inglesi, d'altra parte, avevano fatto lo stesso contro i francesi dopo l'armistizio del 24 giugno 1940 mentre i prussiani avevano tradito, il 21 luglio 1866, il trattato di alleanza con l'Italia durante la Terza guerra d'indipendenza firmando un armistizio che permetteva a Vienna di concentrare tutte le proprie forze, numericamente molto superiori, contro l'Italia. Non era quindi il caso, né da una parte né dall'altra, di sottilizzare troppo dal punto di vista giuridico. Il diritto internazionale è infatti dominato da una e una sola norma: *Salus populi suprema lex esto*.

Nel caso, dato per più che probabile, di aggressione germanica, il Regno d'Italia, la cui perdurante esistenza e residua capacità militare era stata riconosciuta, in seguito all'armistizio del 3 settembre 1943, dagli angloamericani e dai loro alleati, avrebbe ricevuto un appoggio militare (non meglio specificato) da parte di Washington e Londra. La situazione avrebbe magari potuto spingersi, per il seguito, fino a una dichiarazione di guerra da parte del Regno Governo, il quale restava tale e nella pienezza dei suoi poteri, dovendo solo rispettare i termini militari dell'armistizio nei confronti degli angloamericani.

Esisteva infine, in quanto aggiunta all'ultimo momento su insistenza inglese, una clausola generale finale che imponeva al Regno Governo, a pena della rottura dell'armistizio e della ripresa delle ostilità da parte anglosassone, di accettare in bianco qualsiasi ulteriore termine gli fosse stato comunicato dagli anglosassoni.

In tal modo il concetto di Resa incondizionata, espressamente escluso dal documento del 3 settembre 1943, salvando così l'onore delle Forze Armate e della nazione, tornava a far capolino, in maniera passabilmente ambigua e sibillina, dalla finestra. Il relativo strumento, detto comunemente "Armistizio lungo" fu infine sottoposto a Malta, il 29 settembre 1943, al Maresciallo Badoglio, e da lui firmato senza informare Re Vittorio Emanuele III (il quale non conobbe il testo di quest'ulteriore documento, non negoziato, come l'armistizio c.d. "corto" del 3 settembre, ma imposto, soltanto nel 1945). Gli statunitensi, ormai da oltre 6 mesi a capo della "strana alleanza" con Londra e Mosca e i cui interessi coincidevano ormai da un secolo, nel Mediterraneo e nel Medio Oriente, con quelli italiani piuttosto che con quelli dei loro rivali britannici, si erano opposti sin dalla primavera 1943 al cosiddetto armistizio "lungo" escludendolo, alla fine, dall'accordo del 3 settembre 1943 in quanto a loro interessava soltanto un atto di natura puramente militare che regolasse la fine delle ostilità combattute contro il Regno d'Italia. Costretti, in seguito a una breve coincidenza d'interessi tra il Regno

Unito e l'Unione Sovietica durata, sì e no, una settimana, a rispolverare l'armistizio "lungo", gli americani - veri e unici padroni del vapore nel proprio campo - lo resero - però - immediatamente non operativo al momento della sottoscrizione, in quanto contemporaneamente alla consegna materiale di quel documento da parte del vecchio e debole Maresciallo Badoglio, affiancato da due ufficiali della Regia Aeronautica in qualità di interpreti e segretari, il generale statunitense Eisenhower, Comandante supremo angloamericano nel Mediterraneo, consegnò al Primo Ministro italiano una lettera mediante la quale si riconosceva la non applicabilità, data la situazione, di quelle ulteriori clausole le quali, infatti, rimasero lettera morta e non entrarono mai in vigore.

Restava, tuttavia, un ultimo, delicato particolare. L'armistizio "lungo" includeva, sia pure a scoppio ritardato, le parole "resa incondizionata". Pur di farle rimuovere, ufficialmente, da qualsiasi atto, al di là della condizione di non esecuzione imposta dagli americani sia ai propri alleati sia ai non più ostili italiani, Badoglio supplicò per settimane l'ammiraglio Raffaele De Courten, Ministro e Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, affinché accettasse un emendamento all'accordo diretto che quest'ultimo aveva stipulato a Taranto, il 23 settembre 1943, con l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham in merito ai termini della collaborazione navale tra l'Italia e gli angloamericani. Quell'accordo tra marinai escludeva, infatti, la possibilità che gli anglosassoni e i loro alleati potessero reclamare, allora o in seguito, le navi italiane, fatta eccezione per i bastimenti, militari e mercantili catturati in precedenza dalla Regia Marina. Si trattava di un documento importante che confermava, da un lato, l'ordine sparso con cui procedevano, da mesi, i negoziatori anglosassoni, in pratica divisi su tutto salvo in merito al fatto che, comunque, agli statunitensi spettava, sempre e comunque, l'ultima parola e che evidenziava, dall'altro, la necessità anglosassone di avvalersi (data la perdurante guerra contro la Germania, ora nuovamente affiancata dal redivivo Mussolini) dell'appoggio italiano, Regia Marina in testa, senza la possibilità di imporre, con la forza, alcunché di pratico o utile nella parte meridionale della penisola.



11 settembre 1943. Il picchetto della corazzata *Warspite* presenta le armi all'ammiraglio Da Zara. Quella combattuta tra inglesi e italiani fu l'ultima guerra *en dentelle* europea (da Erminio Bagnasco, *In guerra sul Mare*, ed. Albertelli, Parma, 2005).

In seguito all'emanazione di un preciso ordine scritto che il settantaduenne Badoglio (l il quale, malconsigliato da tempo dal proprio *entourage*, si era rifiutato, fino a quel momento, di emettere quella precisa disposizione diretta allo scopo di non compromettere il proprio futuro politico), De Courten firmò, il novembre 1943, l'emendamento richiesto. In cambio, come da patti tra eguali, gli anglosassoni considerarono nulla e come mai apposta, la clausola della resa incondizionata, triste condizione che afflisce, per contro, con gravissime conseguenze per le rispettive popolazioni (a partire da un interminabile lustrò di fame nera, di inverni al freddo e di stenti) la Germania degli "anni zero" e il Giappone fino allo scoppio della Guerra di Corea.

L'armistizio italiano fu, pertanto, un evento puramente militare imposto da una situazione bellica da tempo impos-

sibile e dalla decisione personale di Hitler di rifiutare le soluzioni politiche del conflitto che il suo amico Mussolini gli aveva ininterrottamente proposto, nello spirito e nella lettera dell'alleanza stipulata nel 1939, già da non meno di due anni. Un possibile paragone (peraltro non attuato) è facilmente riassumibile nel celebre scambio di battute avvenuto il 1° luglio 1944 tra il Capo di Stato Maggiore generale tedesco, generale von Keitel, e il Maresciallo Karl von Rundstedt, Comandante supremo germanico in Occidente. All'angosciata domanda del primo: "Cosa possiamo fare dopo lo sbarco angloamericano in Normandia?", la secca risposta dell'altro, pronunciata con militare chiarezza, fu: "Fate la pace, imbecilli che non siete altro. Che altro potete fare?" (4)

I successivi frutti avvelenati, a partire dalla guerra civile in Italia, dall'inevitabile trattato di pace del 1947 e dalle parimenti scontate polemiche postbelliche, trascinate per due generazioni sulla base di accuse reciproche e incrociate, appartengono, per contro, al dominio della politica ed esulano, pertanto, dallo scopo di queste pagine. (5)

Nuovi e vecchi nemici

Dopo aver lasciato, la notte tra l'8 e il 9 settembre 1943, i porti di Spezia e Genova per trasferirsi alla Maddalena, in Sardegna, come ordinato da Supermarina e contrariamente alle disposizioni armistiziali (le quali indicavano l'ancoraggio di Bona come sede di riunione della flotta italiana, ma che furono immediatamente rifiutate dai vertici della Marina italiana¹), i quali le considerarono - al pari di quanto fece il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, generale Renato Sandalli - non necessarie, né consone e proponibili alla gente, in quanto la Forza Armata non era stata battuta sul campo, né si considerava sconfitta (6)), le Forze Navali da Battaglia appresero che i tedeschi avevano attaccato, a mezzogiorno del 9, quella base. Poco dopo le navi furono attaccate, fino al tramonto, da dozzine di bombardieri orizzontali tedeschi armati con bombe radioguidate e filoguidate dei tipi HS 293 e PC 1400 X. Fu la prima volta che queste armi vennero utilizzate, in mare aperto e contro navi in moto, nel Mediterraneo. Le unità della Regia Marina, prive dell'attesa protezione da parte dei caccia C. 202 della Regia Aeronautica di base in Sardegna, reagirono col tiro dei loro cannoni antiaerei e con la manovra. Due ordigni del tipo PC 1400 X affondarono la nave da battaglia *Roma* danneggiando, altresì, la gemella *Italia* (ex *Littorio*¹). Il miglior epitaffio dedicato alla morte, a bordo del *Roma* e assieme al suo Stato Maggiore, dell'ammiraglio Carlo Bergamini, comandante delle FF.NN.BB., la formulò l'ammiraglio Gino Ducci, due volte di capo di Stato Maggiore della Regia Marina quando disse al figlio, l'ambasciatore Roberto Ducci: "... quasi parlando tra sé e sé, che se avesse avuto lui il comando avrebbe desiderato per sé una morte come quella di Bergamini, colato a picco con il *Roma* e quasi tutto l'equipaggio nelle Bocche di Bonifacio, pugnalato come agnello sacrificale da un'incredibilmente fortunata bomba aerea tedesca" (7)

Poco prima di quell'inedito scontro aeronavale, la notizia, poi rivelatasi falsa, di un'avanzata tedesca verso Taranto, aveva indotto Supermarina a ordinare alle corazzate minori *Duilio* e *Doria* di base a Taranto e agli ordini dell'ammiraglio Da Zara, di trasferirsi a Malta senza abbassare la bandiera. Gli inglesi accolsero il 10 settembre, con tutte le dovute forme dell'etichetta, le navi di Da Zara, poi raggiunte l'11 dalle Forze Navali da Battaglia provenienti dal Mediterraneo occidentale. Il pomeriggio di quello stesso giorno la loro posizione fu definita, di comune accordo, secondo i medesimi termini, ben noti, concordati ad Alessandria, il 7 luglio 1940, dall'ammiraglio Cunningham con il collega francese Godfroy. In realtà la collaborazione navale italiana e anglosassone contro i tedeschi iniziò già il 13 settembre 1943 mediante una prima missione in Corsica eseguita da due cacciatorpediniere della Regia Marina in appoggio alle truppe del Regio Esercito impegnate laggiù in seguito all'aggressione tedesca scatenata pochi minuti dopo la conferma dell'annuncio alla radio dell'armistizio italiano.

Oltre al *Roma*, gli italiani persero in mare, in seguito all'armistizio, le seguenti navi da guerra: 5 cacciatorpediniere, 11 torpediniere, tra grandi e piccole, 1 corvetta, 5 sommergibili, 5 motosiluranti e 5 MAS. Andarono inoltre perdute, essendo immobilizzate ai lavori, una corazzata (il *Cavour*), 3 incrociatori (*Gorizia*, *Bolzano* e *Taranto*), 11 cacciatorpediniere, 14 torpediniere, 7 corvette, 16 sommergibili, 8 motosiluranti e 19 MAS.

La guerra di superficie nel Mediterraneo assunse, a questo punto, una dimensione diversa. Tanto per cominciare l'armistizio italiano, data la fine delle operazioni aeronavali con partenza dalla Sardegna, aveva permesso agli anglosassoni d'incrementare il traffico transmediterraneo, passando dalle 100 navi mensili del periodo intercorso tra la fine di maggio e la metà del settembre 1943 a ben 1.200 ogni 30 giorni, permettendo in tal modo di sfruttare al meglio l'avvenuta sconfitta, per il giugno 1943, dei sommergibili convenzionali in Atlantico (8). La Kriegsmarine, suddivisa ormai in tre bacini (Mediterraneo occidentale, Adriatico e Grecia), diede a sua volta vita con le siluranti e le unità di scorta ex francesi e italiane recuperate o completate tra il 1943 e il 1945, oltre che con le poche *Schnellboote* superstiti, a una brillante guerriglia navale costiera (*küstenvorfeld*) provvedendo, nel contempo, a mantenere fino all'ultimo i collegamenti marittimi, via via sempre più ridotti, con il Mar Nero, lungo le coste e perfino (fino al momento del grande sbarco alleato in Provenza del 15 agosto 1944) con la Spagna. Dall'11 settembre 1943 era inoltre incominciata, da parte italiana, su iniziativa del comandante della X Flottiglia MAS, il capitano di fregata principe Junio Antonio Borghese (il quale sostenne, come già aveva fatto l'ammiraglio Darlan l'anno precedente parlando di un maresciallo Pétain controllato dai tedeschi, che Re Vittorio Emanuele III era prigioniero, dalla sera dell'8 settembre, di Badoglio e che — pertanto — ciò che era avvenuto non pregiudicava future prerogative reali), la collaborazione navale coi tedeschi di quella che sarebbe diventata formalmente, dal 23 settembre 1943, la Marina Repubblicana del nuovo Stato annunciato quel giorno da Mussolini dopo che i paracadutisti germanici l'avevano liberato a Campo Imperatore, negli Abruzzi. Le operazioni dei MAS e dei mezzi d'assalto di superficie della X Flottiglia MAS repubblicana nel Tirreno rivestirono, anzi, un'importanza sproporzionata. Uniche unità di quel tipo rimaste nel Mediterraneo occidentale dopo il trasferimento, entro il dicembre 1943, delle motosiluranti tedesche (passate in Adriatico superando, per via di terra, le Alpi e proseguendo poi lungo il fiume Po), le unità veloci costiere italiane e i mezzi



La corvetta italiana *Sibilla* con la mimetizzazione statunitense adottata nel 1944 durante la cobelligeranza. Il compito principale della Regia Marina e della Marina mercantile italiana tra il 1943 e il 1945 fu quello di assicurare l'approvvigionamento alimentare dal Nordafrica salvando il Paese dalla fame (g.c. ANMI).

d'assalto rappresentarono, invero, la sola componente offensiva di superficie dell'Asse in quel bacino in quanto la dottrina della Kriegsmarine assegnava ormai alle proprie torpediniere solo compiti di guerra di mine o, tutt'al più, la possibilità di eseguire qualche fugace bombardamento notturno contro costa (9). Le missioni offensive della Marina Repubblicana (pari al 50% di quelle condotte dalla Marina dell'Asse tra il 9 settembre 1943 e l'8 maggio 1945) mantennero impegnate, fino all'aprile 1945, una quantità spropositata (oltre 50) di cacciatorpediniere avversari. E furono proprio i caccia a mancare alla Royal Navy, nel 1944, nell'Oceano Indiano, mettendo Londra nell'impossibilità materiale di recuperare, almeno in parte, le posizioni politiche (prima ancora che territoriali) perse nel 1942 nei confronti di Washington e agli occhi degli abitanti del proprio ex impero estremo orientale. La flotta concentrata a Colombo (Ceylon) il 27 marzo 1944 disponeva, per esempio, di appena 7 cacciatorpediniere, tra inglesi e olandesi, per altrettante corazzate, portaerei e incrociatori, tanto da essere costretta a chiedere l'aiuto statunitense, sotto forma di una portaerei e di una squadriglia di caccia, per poter effettuare, finalmente, una puntata offensiva contro i giapponesi sganciando, alla fine, sulle raffinerie di Sabang, in Indonesia, meno di 40 tonnellate di bombe coi propri velivoli. È appena il caso di notare, a titolo di confronto e rispetto a quell'operazione di carattere propagandistico effettuata nell'aprile 1944 nell'Oceano Indiano, che nel 1944 le bombe sganciate dai soli statunitensi sull'Italia ammontarono a 166.000 t a fronte di 321.000 t cadute, sempre nel 1944, sulla Germania e di altre 286.000 t precipitate sulla Francia. Nel 1945 i numeri furono: 69.000 t Italia, 291.000 t Germania e, ancora, 29.000 tonnellate sganciate contro le sacche portuali dei porti francesi sull'Atlantico rimasti in mano germanica e italiana.

L'armistizio dell'8 settembre 1943 confermava, così, la propria natura prevalentemente politica, più che militare, visto che la Germania riuscì ugualmente a sfruttare, fino alla fine, la produzione bellica italiana (mediamente mantenutasi, per tutto il conflitto, tra il 10 e il 20%, a seconda del tipo di prodotto, rispetto a quella germanica) e a impegnare nella penisola un numero doppio di avversari, oltre che molto maggiore in termini di mezzi, assicurandosi così, dopo il mancato contenimento (come era invece avvenuto ad Anzio, il 22 gennaio 1944) dello sbarco in Normandia, la possibilità di un ultimo poderoso colpo di coda, puntualmente tentato nelle Ardenne durante il dicembre 1944.

Importante, sotto questo profilo, fu la riuscita evacuazione, da parte tedesca e degli italiani (in primo luogo paracadutisti della Divisione Nembo) rimasti al loro fianco, dalla Sardegna e dalla Corsica, operazione completata per il 3 ottobre 1943. Le due divisioni germaniche tornate, in questo modo, nella penisola italiana fecero la differenza, nell'estate 1944, tra la tenuta della Linea Gotica e quello che avrebbe potuto essere il suo sfondamento da parte del gruppo d'armate degli Alleati nel corso di quella stagione. Spedita (e costellata di delitti ai danni dei prigionieri italiani) fu pure la conquista tedesca delle isole dell'Egeo, avvenuta tra il 9 settembre e il 29 novembre 1943, combattendo contro gli italiani e gli inglesi.

Nel corso di un'altra campagna anfibia combattuta in Dalmazia e nel Quarnaro, i tedeschi e gli italiani ripresero, tra il settembre e il febbraio 1944, le isole occupate dai partigiani jugoslavi dopo l'armistizio italiano eccezion fatta per Lissa e Lagosta, la cui invasione fu scartata, nell'aprile 1944, dal generale Jodl, come sempre perplesso davanti alle operazioni anfibie. Seguirono, fino al novembre 1944, una lunga campagna di colpi da mano anfibie combattuta tra tedeschi, italiani, inglesi, statunitensi e jugoslavi e, infine, tra il 5 e il 20 aprile 1945, l'invasione jugoslava, grazie ai mezzi forniti loro dagli inglesi, delle isole del Quarnaro e la successiva conquista, per via terrestre, dell'Istria e della caduta, rispettivamente il 4 e il 6 maggio 1945, di Fiume e Pola, difese fino all'ultimo dai tedeschi e dagli italiani.

Altre operazioni anfibie di taglia minore ebbero luogo, da parte angloamericana, a Termoli, sull'Adriatico, la notte tra il 2 e il 3 ottobre 1943, nell'isola d'Elba il 17 giugno 1944 a opera di truppe francesi e marocchine e a Lussinpiccolo, in Adriatico, il 3 dicembre 1944; quest'ultima operazione fu

tentata dagli inglesi allo scopo di tagliare la rotta del carbone che correva tra l'Istria e Trieste. Quel flusso di combustibile era vitale per la sopravvivenza della popolazione civile del Nord Italia, cui quell'ultima produzione di lignite era stata riservata durante il terribile inverno 1944-45, e fu assicurata da decine e decine di motovelieri italiani che procedevano lentamente e di notte, come ai tempi di Napoleone, tra ancoraggi protetti da batterie costiere.

L'attacco britannico del 3 dicembre 1944 fu respinto dal presidio della Marina Repubblicana, il quale danneggiò pure, con la batteria da 152 mm di Monte Asino, il cacciatorpediniere *Wilton* e la motocannoniera MGB 633. Quella stessa impresa fu tentata nuovamente, sempre tra i medesimi avversari, il 9 marzo 1945, ancora una volta senza successo.

Alla fine, lo sfondamento statunitense della Linea Gotica, avvenuto il 20 aprile 1945 al termine di undici giorni di offensiva contro le divisioni tedesche e italiane, mise termine alla campagna d'Italia. Erano però passate oltre tre settimane dal precedente sfondamento alleato avvenuto sul Reno, in Germania, a conferma del fatto che la strategia del preteso «ventre molle dell'Asse» elaborata dai britannici sin dal 1939 era sbagliata in partenza come — non a caso — quella di Gallipoli tentata da Churchill del 1915. Gli ultimi MAS della Marina Repubblicana nel Tirreno furono affondati in Liguria, assieme alle residue unità della Kriegsmarine, il 24 aprile 1945. Il 27 aprile si arresero, con l'onore delle armi reso dagli statunitensi, i forti di Genova (armati tra l'altro, con due torri binate da 381 mm) che avevano sparato, ancora il giorno precedente, contro due cacciatorpediniere inglesi spintisi in ricognizione davanti alla città. Gli equipaggi della Marina Repubblicana provenienti dalla Liguria si arresero, assieme ai tedeschi, agli statunitensi, l'8 maggio 1945, a Strambino Romano, nella zona franca delle Langhe, con l'onore delle armi. Lo stesso riconoscimento era stato fatto il 29 aprile, alle porte di Padova, dai neozelandesi ai battaglioni della Decima MAS provenienti dalla Linea Gotica.

Le restanti, piccole navi da guerra repubblicane ancora attive in Adriatico furono consegnate alla Regia Marina, a Venezia, il 29 aprile 1945. Gli uomini della Decima, riuniti al limite della laguna nella piccola isola di Sant'Elena, ricevettero dagli inglesi, il 2 maggio 1945, gli «*Honours of War*» quando deposero, dopo una tregua coi partigiani veneti durata tre giorni, le armi.

Sempre il 29 aprile veniva sottoscritta nella Reggia borbonica di Caserta, dopo oltre due mesi di trattative più o meno sottobanco, la resa delle Forze armate tedesche e repubblicane in Italia. Si trattò di una vicenda passabilmente ambigua caratterizzata da ben due ammutinamenti succedutisi nel giro di poche ore presso il comando generale germanico in Italia sito a Bolzano. Val la pena di notare che in quell'occasione il vecchio addetto navale tedesco a Roma, Löwisch (diventato finalmente, il 17 luglio 1944, comandante in capo delle forze navali dell'Asse nel Mediterraneo), votò senz'altro a favore della resa alle condizioni prospettate durante quell'incontro dal *gauleiter* nazista Franz Hofer: un'Austria indipendente tornata nei confini del 1938 con, in più, l'annessione dell'Alto Adige e un *pied-à-terre a Trieste, collegato con Vienna da un corridoio passante attraverso uno Stato satellite sloveno proclamato, non a caso, subito dopo*. Löwisch finì poi prigioniero in mano inglese, il giorno successivo, nella sede del proprio comando a Levico Terme, in provincia di Trento, con due giorni di anticipo rispetto all'occupazione, statunitense, dell'Alto Adige. Quello stesso 2 maggio la resa di Caserta fu infine riconosciuta come valida, dalle ore 14.00 in poi, dai comandi germanici a fronte di una tregua, rispettata dalle truppe inglesi, lungo il confine italo-austriaco e protratta fino al 5 maggio, quando finalmente i tedeschi capirono che gli anglosassoni non avevano alcuna intenzione, da almeno due anni a quella parte, di rispettare qualsiasi intesa in quel senso (10).

Sempre il 2 maggio 1945 una ventina di piccole unità, tra le quali 7 motosiluranti, della Kriegsmarine in Adriatico si consegnarono, alle foci del Tagliamento, a una squadriglia di motosiluranti britanniche. Per la verità i tedeschi erano salpati, il giorno prima, convinti di poter tornare a Trieste sotto la protezione britannica per appoggiare le truppe germaniche circondate dai partigiani titini e asserragliate nel castello di San Giusto che domina quel porto, ma scoprirono di essersi ingannati. Il

giorno dopo, la piccola flottiglia germanica arrivò, pertanto, ad Ancona con la bandiera della Royal Navy invergata sopra la propria, così come si usava ai tempi delle Marine a vela. L'8 maggio 1945 anche le guarnigioni germaniche rimaste tagliate fuori nell'Egeo si arresero ai sensi della capitolazione finale, senza condizioni, firmata, il giorno prima, dal generale Jodl a Reims.

L'elenco delle sole azioni navali combattute nel Mediterraneo tra unità di superficie di qualsiasi rango e dimensione tra il 9 settembre 1943 e l'8 maggio 1945, con l'esclusione dei bombardamenti costieri, delle operazioni anfibe e delle operazioni dei mezzi d'assalto, è riportato, qui di seguito, in forma tabellare.

A differenza di quanto è avvenuto in precedenza sono state inserite, nelle tavole che seguono, anche le vicende che non videro, in realtà, confronti, in quanto si trattò, per esempio, di attacchi o catture ai danni di navi ospedale. In questo caso la data della vicenda è racchiusa tra due parentesi.

(N.B. In verde sono evidenziate le azioni offensive tedesche, in rosso quelle italiane e in nero quelle angloamericane o dei loro alleati).

AZIONI NEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE (9 settembre 1943-27 aprile 1945)

Data	Zona	Unità tedesche e dell'Asse	Unità avversarie
9/9/1943	Livorno	Cinque motodragamine	VAS 238, 239 e 305; MZ 703, 709 e 740
La MZ 703 si autoaffonda, catturate le altre unità italiane			
9/9/1943	Isola della Gorgona	Due motodragamine	VAS 234 e 235
VAS 234 affondata			
9/9/1943	Bastia	UJ 2203, UJ 2219, F 623 C2 F 387, F459 e F 612; una motovedetta della Luftwaffe	Torpediniera <i>Aliseo</i>
Tutte le unità tedesche affondate o costrette a incagliarsi			
9/9/1943	Livorno	Posamine <i>Brandenburg</i> e <i>Pommern</i> e batterie costiere armate dai tedeschi	Incrociatore ausiliario <i>Pietro Foscari</i> e piroscalo <i>Valverde</i> e, in seguito, posamine <i>Buffoluto</i>
Incrociatore ausiliario <i>Pietro Foscari</i> , e <i>Valverde</i> affondati, <i>Buffoluto</i> catturato			
9/9/1943	Livorno	Posamine <i>Brandenburg</i> e <i>Pommern</i>	MZ 754 e 749 e dragamine D 1
Motozattere e dragamine catturati			
9/9/1943	Terracina	MFP F 345 e altre quattro motozattere	Corvette <i>Folaga</i> , <i>Ape</i> e <i>Cormorano</i>
MFP F 345 affondata; le altre motozattere si gettano in costa			

9/9/1943	Bocche di Bonifacio	Un motodragamine e tre mezzi da sbarco da fanteria (<i>I-Boote</i>); batterie costiere	CC.TT. <i>Da Noli e Vivaldi</i>
Le unità tedesche si portano all'incaglio; il tiro delle batterie costiere in mano ai tedeschi danneggia i due caccia che vanno in seguito perduti, il primo su mine e il secondo in seguito a un attacco aereo			
9/9/1943	Gaeta	Corvetta <i>Gabbiano</i>	
Dopo essere stata presa dai tedeschi, saliti a bordo con l'inganno e di sorpresa alle 2 e un quarto di notte del 9 settembre, l'equipaggio della corvetta, agli ordini dell'ufficiale in 2 ^a , riuscì, un'ora dopo, a gettarli a mare e ad allontanarsi strappando gli ormeggi raggiungendo, l'11, Bastia			
10/9/1943	Piombino	Torpediniere <i>TA 9</i> e <i>TA 11</i> di scorta al piroscafo <i>Corbet</i>	VAS 208, 214, 219 e 220
Segue uno scontro con le batterie costiere italiane nel corso del quale la <i>TA 11</i> è affondata, assieme alle VAS (catturate poco prima) in compagnia del piroscafo tedesco <i>Corbet</i> , mentre la <i>TA 9</i> è danneggiata			
10/9/1943	Mar Tirreno	Cisterna <i>Waltram</i>	MAS 543
Il MAS intercetta la cisterna e l'invia a Portoferraio			
10/9/1943	Isola d'Elba	Motozattere <i>F 249</i> , 456, 479, 509 e 587	Corvette <i>Folaga</i> e <i>Ape</i>
Le motozattere si gettano in costa			
10/9/1943	Civitavecchia	<i>F 513</i> , 514, 542 e 554	VAS 247 e 248
VAS 247 affondata			
11/9/1943	Salerno	Tre motosiluranti	Un convoglio statunitense
Il cacciatorpediniere USS <i>Rowan</i> viene silurato e affondato			
13/9/1943	Isola di Montecristo	Motozattere <i>F 249</i> , 488, 619 e 625	Corvette <i>Gabbiano</i> e <i>Pellicano</i>
Le motozattere si portano all'incaglio			
3/10/1943	Salerno	Motosiluranti	Convoglio
Attacco fallito			
11/10/1943	Isola d'Elba	Convoglio costiero	Motosiluranti inglesi MTB 76 e 79
La MTB 79 viene danneggiata			
15/10/1943	Isola d'Elba	Convoglio costiero	Motosiluranti inglesi
Affondate la SF 176 e la MTB 636			
19/10/1943	Livorno	Convoglio costiero scortato da tre motodragamine	Motosiluranti statunitensi <i>PT-208</i> , 211 e 217
Nessun esito			

22/10/1943	Santo Stefano	Posamine <i>Juminda</i>	Motosiluranti statunitensi <i>PT-206, 212 e 216</i>
<i>Juminda</i> affondato			
3/11/1943	Santo Stefano	Cacciasommergibili ausiliario <i>UJ 2206</i> e tre motodragamine	Motosiluranti statunitensi <i>PT-207 e 211</i>
<i>UJ 2206</i> affondato			
21-22/11/1943	Livorno	Una piccola cisterna	Motosiluranti inglesi
Cisterna data per affondata dagli inglesi. Mancano conferme			
29/11/1943	Riviera ligure di Ponente	Due motodragamine	<i>PT-204 e 211</i>
Nessun esito			
11/12/1943	Isola d'Elba	Due torpediniere	<i>PT-207 e 208</i>
Nessun esito			
18-19/12/1943	Mar Tirreno tra Bastia e l'Elba	Due torpediniere che rientrano dopo un tentato bombardamento navale di Bastia	<i>PT-206, 208, 209, 210 e 214; MGB 659 e 663</i>
Nessun esito			
24/12/1943	Tortosa (Spagna)	Mercantile <i>Nicoline Maersk</i>	CT francese <i>Le-Fantasque</i>
Il mercantile si getta in costa e, nonostante tentativi di recupero, è dato, infine, per perso			
29-30/12/1943	Golfo di Genova	Convoglio	PT statunitensi
Nessun esito			
4/1/1944	Isola d'Elba	Posamine <i>Oldenburg</i>	MTB britanniche e PT statunitensi
Il posamine viene portato all'incaglio a Livorno; sarà successivamente recuperato e riparato			
15/1/1944	La Spezia	Convoglio	PT statunitensi
Nessun esito			
22/1/1944	Civitavecchia	Motozattera <i>F 598 C2</i>	PT statunitensi
<i>F 592 C2</i> affondata			
22-23/1/1944	Anzio	MTSM <i>206, 224 e 304</i>	Dragamine di squadra statunitense <i>Prevail</i> e, successivamente, un CT
<i>Prevail</i> e MTSM <i>304</i> danneggiati			
24/1/1944	Costa laziale	Motozattera <i>F 523 C2</i>	PT statunitensi
<i>F 523 C2</i> affondata			

14-15/2/1944	Costa toscana	Torpediniere <i>TA 24 e 28</i>	PT statunitensi
Nessun esito			
17-18/2/1944	Isola del Giglio	<i>TA 24, 27 e 28</i>	<i>PT-202, 203 e 211</i>
Danni minori al <i>TA 28</i>			
18/2/1944	Golfo di Genova	Sei motodragamine di scorta a un convoglio costiero	<i>PT-202, 203 e 211</i>
Nessun esito			
20-21/2/1944	Anzio	MTSM 206, 226 e 304	Dragamine di squadra statunitense <i>Pioneer</i>
Danni minori al <i>Pioneer</i>			
22-23/2/1944	Anzio	MTSM 208, 208 e 236	Corvetta statunitense <i>PC 627</i>
MTSM 236 affondato, 208 danneggiato			
18-19/3/1944	Anzio	MAS e 'SMA italiani	PC 545
MAS 531 danneggiato e 'SMA 316 affondato			
25/3/1944	Anzio	MAS e 'SMA italiani	Cacciatorpediniere e PC statunitensi
PT 206 danneggiata, MAS 504 affondato			
27-28/3/1944	San Vincenzo	<i>F 609 C2, F 4785 e F 4795</i>	<i>PT 208, 212, 214 e 218; MTB 634, MGB 459, 660 e 662. HMS LCG 14 e 19 adibite a cannoniere</i>
Affondate <i>F 609, 4785 e 4795</i> . Danneggiata la MTB 634			
6/4/1944	Cecina	Motodragamine <i>R 192</i>	PT statunitensi
<i>R 192</i> affondato			
20-21/4/1944	Anzio	Tre 'SMA	Dispositivo costiero avversario
Data per colpita una corvetta			
20-21/4/1944	Anzio	37 mezzi d'assalto tedeschi del tipo Neger	Dispositivo costiero avversario
Persi 10 Neger dei quali 4 distrutti, 1 spiaggiato e catturato			
24/4/1944	Scalea	Motozattere <i>F 423 A, F 515 C, F 621 C2</i>	<i>PT-202, 209, 212, 213 e 218, MGB 655, 657, 660 e 662 e le HMS LCG-4, 19 e 20 adibite a cannoniere</i>
Affondate <i>F 423, 515 e 621</i>			

25/4/1944	Nord dell'isola d'Elba	Motozattere <i>F 610 C2</i> , <i>F 589</i> e <i>F 350</i> , rimorchiatore <i>Tabessa</i> e vedetta <i>Vp 7013</i>	PT 211 e 214, e MGB 649 e LCG inglesi 9, 14 e 29 adibite a cannoniere
<i>F 610 C2</i> , <i>Tabessa</i> e <i>Vp 7013</i> affondati			
25-26/4/1944	Alto Tirreno	<i>TA 23</i> , 26 e 29	<i>PT-202</i> , 213 e 214
Nessun esito			
30/4/1944	Anzio	MAS 557 e 561	Sette PT
Danni minori a tre PT, MAS 557 danneggiato e poi distrutto			
10/5/1944	Santo Stefano	Convoglio costiero	<i>PT-203</i> ; MTB 376, 377 e 378
Nessun esito			
11/5/1944	Secche di Vada	Convoglio costiero	<i>PT-214</i> ; MTB 375, 420 e 421
Nessun esito			
13-14/5/1944	Anzio	'SMA 308, 314 e 318	PC 626 e 627
Affondato 'SMA 308, danneggiato PC 626			
18/5/1944	Secche di Vada	Convoglio costiero	<i>PT-204</i> , 213 e 304
Nessun esito			
23-24/5/1944	Anzio	SMA 306 e 318	PC 626
'SMA 318 affondato			
23-24/5/1944	Alto Tirreno	<i>UJ 2223</i> e <i>UJ 2222</i>	<i>PT 202</i> , 213, 218, 302, 303 e 304
<i>UJ 2223</i> affondato e <i>UJ 2222</i> danneggiato			
26/5/1944	Alto Tirreno	Convoglio	MTB 421
Nessun esito			
27-28/5/1944	La Spezia	<i>UJ 2210</i>	<i>PT-218</i> ; MTB 419, 420 e 421
<i>UJ 2210</i> affondato; MTB 420 danneggiata			
29/5/1944	Anzio	MAS 562	PT statunitensi
Gli statunitensi ammettono il danneggiamento di una loro motosilurante			
30-31/5/1944	La Spezia	<i>TA 29</i> e <i>TA 30</i>	<i>PT-304</i> , 306 e 307
Tutte e cinque le unità coinvolte riportano danni			
14-15/6/1944	La Spezia	<i>TA 26</i> e <i>TA 30</i>	<i>PT-552</i> , 558 e 559
<i>TA 26</i> e <i>TA 30</i> affondate			
17/6/1944	Marina di Campo	Una motozattera	Vedetta inglese <i>HDML</i> 1301
Danni all'unità britannica			

17/6/1944	Isola d'Elba	<i>F 542 C</i>	Mezzi da sbarco inglesi adibiti a cannoniere HMS <i>LCA</i> «Y» e «Z» e <i>PT 211</i>
Nel tentativo di forzare il porto e di catturare la motozattera, le cannoniere «Y» e «Z» sono danneggiate; la <i>F 542</i> è, infine, affondata			
17-18/6/1944	Isola d'Elba	<i>TA 24 e 29</i>	<i>PT 207, MTB 633, 640, 655, MGB 658 e 663</i>
MGB 658 danneggiata			
20-21/6/1944	Foce dell'Arno	<i>TA 25 e 29</i>	<i>PT-203, 204 e 214</i>
Nessun esito			
21-22/6/1944	La Spezia	Mezzi d'assalto subacquei inglesi e nuotatori gamma italiani	Navi tedesche e italiane alla fonda
Viene affondato il relitto, in corso di demolizione, dell'incrociatore <i>Bolzano</i>			
24/6/1944	La Spezia	Convoglio	<i>PT-304, MTB 419, 420 e 423</i>
<i>PT-420</i> danneggiata			
29/6/1944	Isola d'Elba	<i>TA 24, 28 e 29</i>	PT statunitensi
Nessun esito			
29-30/6/1944	Portoferraio	<i>MAS 531 e 562</i>	<i>PT-306, 308 e 309</i>
<i>MAS 562</i> danneggiato e catturato			
13/7/1944	La Spezia	Convoglio	<i>PT-308, MTB 375, 378 e 421</i>
Nessun esito			
14/7/1944	La Spezia	Convoglio	<i>PT-308, MTB 375, 378 e 421</i>
Nessun esito			
15/7/1944	La Spezia	<i>TA 24, 28 e 29</i>	<i>PT-306, MTB 376, 377 e 419</i>
Nessun esito			
15/7/1944	Nizza	Una motovedetta tedesca	Tre PT
Nessun esito			
17/7/1944	Antibes	Una motovedetta tedesca	Tre PT
Nessun esito			
20/7/1944	La Spezia	<i>TA 24, 28 e 29</i>	PT statunitensi
Nessun esito			
26/7/1944	La Spezia	<i>TA 24, 28 e 29</i>	PT statunitensi

Nessun esito			
15/8/1944	Saint Tropez	Cacciasommergibili ausiliari <i>SG 21</i> e <i>UJ 6081</i>	CT USS <i>Somers</i> e cannoniere britanniche <i>Aphis</i> e <i>Scarab</i>
<i>SG 21</i> e <i>UJ 6081</i> affondati, <i>Aphis</i> danneggiata			
17/8/1944	La Ciotat	<i>UJ 6073</i> e <i>6082</i>	CT USS <i>Endicott</i>
<i>UJ 6073</i> e <i>6082</i> affondati			
17/8/1944	Saint Tropez	MAS tedeschi <i>SA 12</i> , <i>13</i> , <i>15</i> , <i>17</i> e <i>18</i>	CC.TT. USS <i>Satterlee</i> , <i>Harding</i> , <i>Frankford</i> e <i>Carmick</i>
<i>SA 18</i> catturata e affondata, <i>SA 12</i> , <i>13</i> , <i>15</i> e <i>17</i> affondati, <i>Frankford</i> e <i>Harding</i> danni minori			
21-22/8/1944	Golfo Juan (tra Antibes e Cannes)	Vedette antisom tedesche <i>RA 251</i> , <i>255</i> e <i>259</i> e italiana <i>RA 252</i>	CC.TT. USS <i>Charles F. Hughe</i> e <i>Hilary P. Jones</i>
<i>RA 251</i> , <i>255</i> e <i>259</i> affondate			
24-25/8/1944	Cap Ferrat	Due 'SMA italiani e uno tedesco	Due CC.TT. statunitensi
Nessun esito			
25/8/1944	Genova	Convoglio	<i>PT-559</i> , MTB <i>420</i> e <i>423</i>
Danneggiate <i>PT-559</i> ed MTB <i>423</i>			
25-26/8/1944	Villafranca	'SMA <i>3</i>	CC.TT. francesi <i>Le-Fantasque</i> e <i>Le-Terrible</i>
Danneggiato il <i>Le-Fantasque</i>			
26/8/1944	Genova	Convoglio	<i>PT-557</i> , MTB <i>421</i> e <i>422</i>
Nessun esito			
26-27/8/1944	Costa Azzurra	'SMA tedeschi	PT statunitensi
Nessun esito			
(27-28/8/44)	Nizza	Un peschereccio francese con a bordo l'equipaggio del sommergibile <i>U 230</i> autoaffondato a Tolone una settimana prima	Tre CT statunitensi
Il peschereccio è catturato mentre cercava di raggiungere l'Italia			
28/8/1944	Savona	Convoglio	<i>PT-559</i> , MTB <i>373</i> e <i>423</i>
Nessun esito			
28-29/8/1944	Costa Azzurra	Uno 'SMA tedesco	Una PT statunitense

Danneggiato lo 'SMA			
29/8/1944	Capo Mele	Convoglio	PT-302, 303 e 304
Nessun esito			
29/8/1944	Costa Azzurra	Un barchino esplosivo MTM tedesco	Due PT statunitensi
Affondato l'MTM			
5/9/1944	Cap Ferrat	5 mezzi d'assalto semisommersibili tedeschi del tipo Marder	CC.TT. USS <i>Tudlow</i> e <i>Le-Malin</i> (francese)
4 Marder distrutti			
7-8/9/1944	Costa Azzurra	Tre 'SMA italiani	Due PT statunitensi
Danni a uno 'SMA			
9-10/9/1944	Mentone	14 Marder tedeschi	CT USS <i>Madison</i> e <i>Hilary P. Jones</i> e alcune PT
Distrutti 10 Marder			
10-11/9/1944	Capo Mele	Convoglio costiero	PT-559, MTB 376 e 422
Nessun esito			
11/9/1944	Costa Azzurra	Due 'SMA tedeschi	Due PT
Uno 'SMA è affondato dalle PT			
12-13/9/1944	Sestri Levante	F 248, 249, 466, 486 e 616	PT-557, MTB 419 e 423
Affondata la motozattera F 249 A			
12-13/9/1944	Savona	Convoglio costiero	PT-559, MTB 378 e 421
Nessun esito			
12-13/9/1944	Punta Mesco	F 751, F 799 e piroscalo Ape	PT 559, MTB 378 e 421
Nessun esito			
13/9/1944	Savona	F 486 e F 748	PT statunitensi
Nessun esito			
13-14/9/1944	Portofino	Convoglio costiero	PT-559, MTB 376 e 422
Affondato l'UJ 2216			
14/9/1944	San Remo	KF 523, KF 596, F 486 e F 748	PT statunitensi
Nessun esito			

15/9/1944	Levanto	<i>RA 254, F 736, 771, 774 e 935, trasporti costieri Köln e Petsamo</i>	Due PT
Nessun esito			
17/9/44	Rapallo	<i>F 736, 774 e 935</i>	PT statunitensi
Nessun esito			
18/9/1944	Imperia	Cannoniere ausiliarie tedesche <i>KF 461</i> e <i>KF 597</i>	Incrociatore francese <i>Montcalm</i> e CT <i>Le Forbin</i>
Le due cannoniere tedesche sono affondate durante un bombardamento costiero			
18/9/1944	Sestri Levante	Convoglio costiero	<i>PT-558</i> e <i>MTB 423</i>
Affondate le motozattere <i>F 461 C</i> , <i>F 597 C2</i> e <i>F 475 I</i>			
19/9/1944	La Spezia	Convoglio costiero	<i>PT-557</i> , <i>MTB 377</i> e <i>378</i>
Nessun esito			
25-26/9/1944	Cap Ferrat	9 mezzi d'assalto tedeschi sommergibili tipo Molch	CT USS <i>Madison</i> e <i>Forbin</i> (francese)
7 Molch distrutti			
27/9/1944	Sestri Levante	Convoglio costiero	<i>PT-559</i> , <i>MTB 376</i> e <i>377</i>
Nessun esito			
27-28/9/1944	Mar Ligure	Due 'SMA tedeschi	PT statunitensi
Affondati i due 'SMA			
2/10/1944	Imperia	<i>TA 24, 29</i> e <i>32</i>	CT USS <i>Gleaves</i>
Danneggiate le <i>TA 24</i> e <i>29</i>			
2-3/10/1944	Mar Ligure	'SMA italiani	Due CC.TT. statunitensi
Nessun esito			
22-23/10/1944	Mar Ligure	MTM tedeschi	PT statunitensi
Affondati 4 MTM			
23/10/1944	Punta Mesco	Convoglio costiero	<i>PT-563</i> e <i>MTB 423</i>
Nessun esito			
24/10/1944	La Spezia	Convoglio costiero	Tre PT e le <i>MTB 378</i> e <i>420</i>
Nessun esito			
18-19/11/1944	San Remo	15 mezzi d'assalto tedeschi del tipo Marder	Cacciatorpediniere
7 Marder distrutti, 1 catturato			

20/11/1944	Sestri Levante	Convoglio costiero	<i>PT-308, MTB 421 e 377</i>
Affondato l' <i>UJ 2207</i> e danneggiata l' <i>MTB 377</i>			
11/12/1944	Mar Ligure	<i>MAS 531, 556 e 561</i>	PC ed SC (motovedette) francesi
<i>MAS 531</i> catturato e affondato, PC <i>Sabre</i> danneggiato			
15/12/1944	Riviera ligure di ponente	Convoglio costiero	<i>PT-310</i> e <i>MTB 422</i>
Nessun esito			
17/12/1944	Punta Mesco	Convoglio costiero	Due PT statunitensi e cacciasommergibili ausiliari <i>trawlers</i> HMS <i>Minuet Hornpipe, Twostep, Ailsa Craig e Gulland</i>
<i>Twister</i> danneggiato			
31/12/1944	Villafranca	5 Marder tedeschi	Dispositivo di vigilanza costiera avversario
1 Marder distrutto			
8-9/1/1945	Mar Ligure	Cinque 'SMA tedeschi	CT francese <i>Le-Fortuné</i>
Due 'SMA affondati			
11/1/1945	Mar Ligure	Convoglio costiero	Una PT statunitense e la <i>MTB 422</i>
Nessun esito			
16/1/1945	Mar Ligure	Convoglio costiero	Una PT statunitense e l' <i>MTB 378</i>
<i>MTB 378</i> danneggiata			
16-17/1/1945	Mar Ligure	33 mezzi d'assalto tedeschi del tipo <i>Linsen</i>	Dispositivo di vigilanza costiera avversario
10 <i>Linsen</i> affondati			
17-18/1/1945	Mar Ligure	Due 'SMA (uno italiano) e due MTM tedeschi	Il PC <i>Cimeterre</i> e lo SC <i>CH 105</i> francesi
Affondati uno 'SMA e un MTM tedeschi			
4-5/2/1945	Mar Ligure	MTM tedeschi	Un CT statunitense
Nessun esito			
5/2/1945	Portovenere	Convoglio	<i>PT-308</i> e <i>313</i>
Nessun esito			
8/2/1945	Savona	Convoglio	<i>PT-304</i> e <i>MTB 376</i> e <i>422</i>

Nessun esito			
9/3/1945	Riviera ligure di ponente	Convoglio costiero	<i>PT-304, 308 e 313</i>
Nessun esito			
16/3/1945	Vernazza	Convoglio	Due PT
Nessun esito			
15-16/3/1945	Mar Ligure	<i>MAS 505 e 556</i>	PC francese <i>Lansquenet</i>
PC <i>Lansquenet</i> danneggiato			
17/3/1945	Mar Ligure	Uno 'SMA italiano	PT statunitensi
Nessun esito			
18/3/1945	Capo Corso	<i>TA 32, 24 e 29</i>	CC.TT. inglesi HMS <i>Meteor</i> e <i>Lookout</i>
<i>TA 24 e 29</i> affondate. Danni minori al <i>Lookout</i>			
12/4/1945	Mar Ligure	Convoglio costiero	<i>MTB 377, 422 e 423</i>
<i>MTB 377</i> danneggiata			
16/4/1945	Mar Ligure	Convoglio	<i>MTB 307, 396 e 397</i>
Nessun esito			
17/4/1945	Mar Ligure	Uno 'SMA e 6 MTM italiani	CT <i>Trombe</i> francese
<i>Trombe</i> danneggiato			
18-19/4/1945	Genova	Mezzi d'assalto italiani	Scafo, in corso di smantellamento, della mai completata portaerei <i>Aquila</i>
La portaerei rimane a galla			
23-24/4/1945	Mar Ligure	<i>MAS 561</i>	<i>PT 305 e 307</i>
AZIONI IN ADRIATICO E NEL MAR JONIO (9 settembre 1943-2 maggio 1945)			
9/9/1943	Capo Santa Maria di Leuca	Motosiluranti <i>S 54 e 61, MFP 478</i>	Dragamine ausiliario <i>Vulcania</i>
Il dragamine ausiliario <i>Vulcania</i> viene affondato. Alla vista dell'incrociatore <i>Scipione Africano</i> , casualmente di passaggio in quella zona, l'MFP 478 viene autoaffondato e le due motosiluranti si allontanano			
9/9/1943	Venezia	<i>S 30 e 33</i>	Torpediniera <i>Audace</i>

Una volta avvistata, le motosiluranti si ritirano verso la base tedesca di Scoglio Ulivi a Pola senza più ostacolare il trasferimento via mare dell'Accademia navale da Venezia al Sud			
11/9/1943	Ancona	S 54 e S 61	Cannoniera <i>Aurora</i>
<i>Aurora</i> affondata			
11/9/1943	Venezia	S 54 e S 61	CT <i>Sella</i>
<i>Sella</i> affondato; in precedenza le due motosiluranti avevano catturato la motonave <i>Leopardi</i> e il piroscafo <i>Pontinia</i>			
21-22/9/1943	Valona	Navi alla fonda	Motosiluranti inglesi HMS <i>MTB 287, 290 e 295</i>
Affondato l'incrociatore ausiliario italiano <i>Rovigno</i> . Danneggiata la <i>MTB 295</i>			
26/9/1943	Canale d'Otranto	Torpediniera <i>Pilo</i>	
La notte tra il 25 e il 26 settembre 1943 l'equipaggio della torpediniera, presa il 10 settembre dai tedeschi a Durazzo e in quel momento diretta a Nord, riesce a sopraffare le guardie armate germaniche a bordo e ad arrivare, il 26, a Brindisi			
2/10/1943	Canale di Zara	Motovelieri armati italiani <i>San Simeone e Sant'Eufemia</i>	Motovelieri partigiani titini
Due motovelieri partigiani catturati			
3/10/1943	Canale di Zara	Motovelieri armati italiani <i>San Simeone e Sant'Eufemia</i> con due motobarche	Motovelieri partigiani titini
Tre motovelieri partigiani catturati			
5/10/1943	Canale di Zara	Motovelieri armati italiani <i>San Simeone e Sant'Eufemia</i> con una motobarca	Motovelieri e imbarcazioni partigiane titine
Due imbarcazioni partigiane catturate			
6/10/1943	Veglia	Torpediniera <i>TA 22</i>	Un motoveliero partigiano
Il motoveliero è catturato			
15-16/10/1943	Isola di Meleda	Piroscafo <i>Merano</i> , cisterna <i>Pozarica</i>	CC.TT. inglesi HMS <i>Tumult e Tyrian</i>
Il <i>Merano</i> viene affondato e la cisterna <i>Pozarica</i> catturata. Sarà resa agli italiani nel 1944			
21-22/10/1943	Dalmazia	Un motoveliero	CC.TT. HMS <i>Tumult e Tyrian</i>
Motoveliero affondato			
23/10/1943	Dalmazia	Un'imbarcazione non specificata	CC.TT. HMS <i>Tumult e Tyrian</i>
Imbarcazione affondata			

29/10/1943	Canale di Zara	Motovelieri armati italiani <i>San Simeone</i> e <i>Sant'Eufemia</i> con due motobarche	Motovelieri partigiani
Quattro motovelieri partigiani catturati			
31/10/1943	Costa albanese	Piroscafo <i>Bojana</i>	CT HMS <i>Tumult</i>
<i>Bojana</i> affondato			
7/11/1943	Valona	Convoglio costiero	CC. TT. HMS <i>Quilliam</i> e <i>Raider</i>
Da parte tedesca non viene confermato l'affondamento di un pontone tipo Siebel e di due motolance dichiarato dagli inglesi			
9/11/43	Valona	Pontone semovente <i>SF 112</i> e piccoli mezzi da sbarco <i>I-0-4</i> e <i>I-0-71</i>	CC.TT. HMS <i>Quilliam</i> e <i>Raider</i>
I tre mezzi tedeschi sono affondati			
13/11/1943	Quarnaro	Mezzi da sbarco tipo <i>I-Boote</i>	Battello armato partigiano <i>Partizan 3</i> e un motopeschereccio
Le due unità slave sono catturate			
19/11/1943	San Benedetto del Tronto	Convoglio costiero	CC.TT. HMS <i>Quilliam</i> e <i>Loyal</i>
Motozattera <i>F 483 C2M</i> affondata; i due CC.TT. vengono danneggiati, il <i>Quilliam</i> dal tiro delle batterie costiere e il <i>Loyal</i> dalle mitragliere delle motozattere			
2/12/1943	San Benedetto del Tronto	Motovelieri <i>Alba</i> , <i>Cinque Sorelle</i> , <i>Gemma</i> , <i>Regina B.</i> e <i>Domenico Padrei</i>	CC.TT. britannici
I motovelieri sono affondati			
7/12/1943	San Benedetto del Tronto	Imbarcazione non specificata	CC.TT. HMS <i>Queensborough</i> e <i>Raider</i>
Imbarcazione affondata			
15/12/1943	Cattaro	Un rimorchiatore	CC.TT. HMS <i>Tyrian</i> e <i>Teazer</i>
Il rimorchiatore è dato per affondato, ma manca la conferma tedesca			
17/12/1943	Civitanova Marche	Un'imbarcazione non specificata	CC.TT. HMS <i>Troubridge</i> e <i>Tumult</i>
Imbarcazione affondata. Mancano conferme tedesche o italiane			
19/12/1943	Brazza	<i>SF 193</i> e una goletta	<i>MTB 637</i>
L' <i>SF 193</i> viene affondato e la goletta catturata; danneggiata l' <i>MTB 637</i>			

20/12/1943	Capo Pellegrino (Isola di Lesina)	Due motovelieri	MTB 649 e un'altra motosilurante britannica
I due motovelieri sono catturati			
22/12/1943	Selve	Cannoniera <i>Niobe</i> e rimorchiatore <i>Parenzo</i>	MTB 276 e 298
<i>Niobe</i> affondato, <i>Parenzo</i> danneggiato			
23/12/1943	Ragusa	Un motoveliero	CC.TT. HMS <i>Tyrian</i> e <i>Teazer</i>
Gli inglesi danno per affondato il motoveliero. Mancano conferme tedesche o italiane			
31/12/1943	Isola di Isto	Posamine <i>Pasman</i>	Imbarcazioni partigiane
Il <i>Pasman</i> , con equipaggio misto tedesco e croato, si era precedentemente incagliato. Catturato dai partigiani è dato per perso il 13 gennaio 1944 in quanto ormai irrecuperabile			
31/12/1943	Porto Recanati	Motovelieri <i>Esterina N.</i> e <i>Rosa Madre</i>	CC.TT. britannici
I due motovelieri sono affondati			
3/1/1944	Civitanova Marche	Un mercantile	CC.TT. HMS <i>Tumult</i> e <i>Troubridge</i>
Gli inglesi danno per affondato il mercantile, ma mancano conferme da parte tedesca o italiana			
7/1/1944	Pesaro	Motoveliero <i>Nicola P.</i>	CC.TT. HMS <i>Jervis</i> e <i>Janus</i>
Motoveliero affondato			
9/1/1944	Porto San Giorgio	Motovelieri <i>Fulvio</i> e <i>Maria F.</i>	Motosiluranti inglesi
I due motovelieri sono affondati			
14/1/1944	Brazza	Convoglio costiero	MTB 226 e 651
Nessun esito			
16/1/1944	Tra Lissa e Brazza	Due <i>I-Boote</i>	Due motovelieri partigiani
I due motovelieri sono affondati			
19/1/1944	San Benedetto del Tronto	Motoveliero <i>Luigi V.</i>	Motosiluranti inglesi
Motoveliero affondato			
19/1/1944	Lissa	Quattro <i>I-Boote</i>	Due motovelieri partigiani
I due motovelieri sono affondati			
29-30/1/1944	Curzola	Cisterna portuale <i>Folgore</i> e trabaccolo <i>Roma</i>	MGB 662 e MTB 97
Affondati i due piccoli mercantili			

1/2/1944	Selve	Due motovelieri	<i>MTB 85, 297 e 298</i>
I due motovelieri sono affondati			
3/2/1944	Lussino	Motovelieri <i>Bolzano e Giuseppe</i>	<i>MTB 242 e 298</i>
Affondati i due motovelieri			
8/2/1944	Tra Curzola e Meleda	Tre motosiluranti tedesche	Battelli armati partigiani <i>Proleter e NB-10</i>
I due battelli sono catturati			
8-9/2/1944	Isola di Meleda	Mezzi da sbarco <i>I-0-72, 73 e 76</i>	Battello armato partigiano <i>PC 66</i>
Il battello jugoslavo è catturato			
28/2/1944	Isola di Isto	Torpediniere <i>TA 36 e 37</i> , corvette <i>UJ 201 e 205</i> e motodragamine <i>R 188, 190 e 191</i> di scorta al mercantile <i>Kapitän Diederichsen</i>	CC.TT. francesi <i>Le-Terrible e Le-Malin</i>
<i>UJ 201 e Kapitän Diederichsen</i> affondati. <i>TA 36 e 37</i> danneggiate			
9/3/1944	Foci della Nerenta	Imbarcazioni partigiane	<i>MTB 651 e MGB 674</i>
Gli inglesi affondano per errore l'imbarcazione armata jugoslava <i>PC 59</i>			
10-11/3/1944	Istmo di Sabbioncello	Motoveliero <i>Rondinella</i>	Due MTB britanniche
Motoveliero affondato, <i>MTB 85</i> danneggiata			
12/3/1944	Isola Murter	Convoglio	<i>MTB 85 e 243</i>
Nessun esito			
12/3/1944	Pesaro	Motoveliero <i>Nuovo Guerrino</i>	Motosiluranti inglesi
Motoveliero affondato			
17-18/3/1944	Lastovo	<i>S 36 e 61</i>	Battello armato partigiano <i>NB 2</i>
Il battello jugoslavo è affondato			
19-20/3/1944	Katakolon (Navarino)	Motozattera e pontoni semoventi <i>F 124 A, SF 270, 273 e 274</i> e un rimorchiatore	CC.TT. <i>Le-Terrible e Le-Fantasque</i>
<i>F 124 A, SF 273 e 274</i> affondati, danneggiato l' <i>SF 270</i> , danni minori ai due caccia francesi			
21/3/1944	Parenzo	Motoveliero <i>Due Fratelli B.</i>	Motosiluranti britanniche
Motoveliero affondato			

29/3/1944	Curzola	Motoveliero <i>Fernando</i> e <i>I-0-45</i>	Motosiluranti britanniche
Il motoveliero è catturato, il mezzo da sbarco è affondato			
3/4/1944	Dulcigno	Un mezzo da sbarco tipo «I-B»	<i>MTB 81</i> e <i>242</i>
<i>MTB 242</i> danneggiata			
6/4/1944	Isola di Melada	Motoveliero <i>Libeccio</i>	Motosiluranti britanniche
Il motoveliero è catturato			
12/4/1944	Isola di Cocogliari	Quattro imbarcazioni armate dai <i>Küstenjäger</i> e il motoveliero <i>Anna</i>	Tre <i>MTB</i> e due <i>Motor Launches</i> (ML) britanniche
Il motoveliero è affondato			
1/5/1944	Punta Menders	<i>S 30</i> ed <i>S 61</i>	CC.TT. <i>Granatiere</i> e <i>Oriani</i>
Primo tentativo, fallito, di passaggio dall'Egeo all'Adriatico di due motosiluranti tedesche			
2/5/1944	Antivari	<i>S 30</i> e <i>61</i> ; <i>R 38</i> , <i>178</i> , <i>185</i> e <i>190</i>	CC.TT. <i>Granatiere</i> e <i>Oriani</i>
Le unità tedesche, dirette in Egeo, sono costrette a rientrare. Identica azione la notte dopo			
10-11/5/1944	Solta	<i>S30</i> e <i>61</i>	Nave armata partigiana <i>Marin II</i>
La nave partigiana è affondata			
21/5/1944	Zaglova	<i>I-0-73</i>	<i>Motor Launches</i> britanniche
Il mezzo da sbarco tedesco è affondato			
1-2/6/1944	Isolotto di Blitvenica	Sei motosiluranti tedesche	Sei imbarcazioni armate partigiane
Le imbarcazioni armate <i>Sokol</i> , <i>Palma</i> , e <i>Sloga</i> sono catturate			
1-2/6/1944	Isolotto di Blitvenica	<i>S 153</i> , <i>155</i> , <i>156</i> e <i>157</i>	Battelli armati partigiani <i>Mali Ante</i> , <i>Sv. Jurai</i> e <i>Tramontana</i>
Le motosiluranti, che navigano sotto falsa bandiera inglese, catturano le imbarcazioni partigiane			
12/6/1944	Lissa	Quattro motosiluranti tedesche	CC.TT. HMS <i>Blackmore</i> ed <i>Eggesford</i>
Affondata la <i>S 153</i> e altre due motosiluranti danneggiate			
17/6/1944	Alto Adriatico	Motodragamine <i>R 4</i> , <i>8</i> , <i>14</i> e <i>15</i> ; cisterna <i>Giuliana</i>	CC.TT. <i>Le-Fantasque</i> e <i>Le-Terrible</i>
La cisterna è affondata			

4/6/1944	Isola di Cocogliari	Torpediniera <i>T 7</i> (croata); <i>S 154</i> e <i>157</i>	MTB 670, MGB 659 e 662
La <i>T 7</i> è affondata			
24/7/1944	Curzola	<i>S 151, 154, 155, 156, 157</i> e <i>158</i>	MTB 81, 297, 372
MTB 372 affondata. MTB 81, <i>S 151</i> ed <i>S 154</i> danneggiate			
25/7/1944	Isola di Kanetza	Due mezzi da sbarco «I-B» e mercatile <i>Vega</i> scortati da <i>S 151, 155, 156</i> e <i>157</i>	Motosiluranti britanniche
Piroscalo <i>Vega</i> affondato, <i>S 151</i> danneggiata; MTB 243 danneggiata e mai più riparata			
30/7/1944	Lissa	Motovelieri <i>Tritone</i> e <i>Felice</i>	MTB 634 ed MGB 660 e 662
Il <i>Tritone</i> viene affondato e il <i>Felice</i> catturato			
5-6/8/1944	Isola Murter	Motodragamine <i>R 15</i> e <i>16</i>	Battelli armati partigiani
Nessun esito			
7-8/8/1944	Lissa	Motozattere <i>F 963 D, F 968 D</i> e <i>670</i>	MTB 662, 667, 668
<i>F 963 D, F 968 D</i> affondate			
17-18/8/1944	Parenzo	Mercantile <i>Numidia</i>	MTB 295, 297 e 371
Piroscalo affondato			
17-18/8/1944	Cattaro	Quattro motosiluranti di scorta ai motovelieri <i>Jota</i> e <i>Dora</i> , ai cisternini <i>Helga</i> e <i>Peter</i> e ai piccoli mezzi da sbarco <i>I-0-68</i> e <i>I-0-48</i>	MGB 657, 658 e 663
<i>Jota, Dora</i> e <i>I 48</i> affondati, <i>Peter I-0-48, MGB 657</i> e <i>658</i> danneggiati			
19/8/1944	Curzola	<i>S 30, 33, 57, 58</i> e <i>60</i> ; tre mezzi da sbarco tipo I-B	MGB 643, 659 e 663
<i>S 57</i> affondata			
23/8/1944	Ancona	Motosiluranti italiane MS 41 e 75	CT HMS <i>Brocklesby</i>
Nessun esito			
25/8/1944	Alto Adriatico	Un piroscafo non identificato	MTB 373
Nessun esito			
3/9/1944	Cefalonia	Convoglio costiero	Tre MGB britanniche
Nessun esito			

6-7/9/1944	Rimini	Motosilurante italiana <i>MS 75</i>	Tre MTB inglesi
Danneggiate le <i>MTB 289 e 298</i>			
8/9/1944	Brazza	Motoscafo 1038 dei Küstenjäger	Motocannoniere britanniche
Motoscafo affondato			
10/9/1944	Istria occidentale	Un galleggiante non specificato	MTB 295 e 374
Galleggiante affondato			
11-12/9/1944	Cittanova	Peschereccio italiano <i>Ampelea</i>	MTB 97 e 242
Il peschereccio è affondato			
14-15/9/1944	Brazza	<i>S 152 e 154</i>	Battelli armati partigiani
Nessun esito			
22/9/1944	Canale d'Otranto	<i>TA 37, 38 e 39</i>	CC.TT.HMS <i>Belvoir e Whaddon</i>
Nessun esito. I tedeschi riescono a trasferire nell'Egeo le tre torpediniere			
(22/9/1944)	Maslina	Nave ospedale <i>Bonn</i>	Battelli armati partigiani <i>PC 2 e PC 6</i>
Nessun esito			
23/9/1944	Baia di Rogac	Tre mezzi da sbarco I-B	<i>MGB 633 e 655</i>
Le unità britanniche dichiarano di aver affondato i tre mezzi da sbarco; mancano conferme da parte tedesca			
27-28/9/1944	Sebenico	Convoglio costiero	Motosiluranti britanniche
Affondato il motoscafo <i>KJ 213</i>			
8-9/9/1944	Punta Maestra	Convoglio costiero	<i>MGB 642 e 655</i>
Affondati i motovelieri <i>Brio e Riccardo B</i> . Danneggiata l' <i>MGB 632</i>			
20/9/1944	Canale d'Otranto	Incrociatore ausiliario <i>Pola</i>	
Il pomeriggio del 20 settembre 1943 l'equipaggio della nave italiana, presa l'11 settembre dai tedeschi a Valona e diretta, in quel momento, a Nord, riesce a sopraffare le guardie armate germaniche a bordo e ad arrivare, il 21, a Brindisi			
10-11/10/1944	Lissa	<i>F 625 C2, F 942 D, F 973 D</i> un mezzo da sbarco «I-B» e un motoveliero	<i>MGB 634, 637, 638 e 662</i>
<i>F 625 C2, F 942 D e F 973 D</i> affondati			

12/10/1944	Alto Adriatico	<i>TA 40</i> , piroscavo <i>Prometheus</i> , cannoniera ausiliaria <i>G 234</i> e due cacciasommergibili	Quattro tra MTB e MGB
Danneggiata la <i>TA 40</i>			
(12/10/1944)	Corfù	<i>SF 280</i>	HMS <i>LCP 735</i>
Il pontone è catturato; era stato peraltro abbandonato dai tedeschi quattro giorni prima perché in avaria e giudicato non riparabile			
12/10/1944	Corfù	Una bettolina	CT HMS <i>Belvoir</i>
La bettolina è catturata			
21/10/1944	Nord di Zara	Nave ausiliaria <i>MAL 7</i> , mezzi da sbarco <i>I-0- 6</i> e <i>31</i>	<i>MGB 637, 638, 662 e 674</i>
<i>MAL 7</i> affondato, <i>I-0- 6</i> e <i>31</i> catturati			
22/10/1944	Ancona	Un' imbarcazione non identificata	MTB britanniche
Imbarcazione è catturata			
23-24/10/1944	Incoronata	Corvette <i>UJ 202</i> e <i>208</i>	Battelli partigiani
Danneggiati alcuni battelli partigiani <i>PC 4, 14</i> e <i>24</i>			
24/10/1944	Jablanca	Motozattera <i>F 433 C2</i>	MTB britanniche
<i>F 433 C2</i> affondata			
1/11/1944	Isola di Pago	Torpediniera <i>TA 20</i> e corvette <i>UJ 202</i> e <i>UJ 208</i>	CC.TT. HMS <i>Avon Vale</i> e <i>Wheatland</i>
Tutte le unità tedesche sono affondate; danni minori all' <i>Avon Vale</i>			
12-13/11/1944	Antivari	Motovedetta <i>ADu 01</i> (ex <i>Satta della Guardia di Finanza</i>)	MS <i>56</i>
Danni all' <i>MS 56</i> , la vedetta tedesca è data per danneggiata, manca la conferma germanica			
29/11/1944	San Benedetto del Tronto	Motosiluranti tedesche	Motovelieri italiani <i>Stella</i> e <i>Adua</i>
I due motovelieri sono affondati			
5/1/1945	Parenzo	Convoglio costiero	MTB <i>298</i> e <i>374</i>
Nessun esito			
4-5/1/1945	Isola di Istò	<i>S 33</i>	<i>HDML 1163</i>
<i>HDML 1163</i> affondata			
19/1/1945	Canale di Zara	Due motosiluranti tedesche e sei mezzi da sbarco minori	Unità inglesi <i>ML 218</i> e <i>HDML 1305</i>

Affondato un mezzo da sbarco minore tedesco armato di siluri che tentava di forzare il porto di Zara, dove era dislocato l'incrociatore inglese <i>Colombo</i>			
6/2/1945	Daila	Convoglio costiero	<i>MTB 405, 406 e 407</i>
Nessun esito			
8/2/1945	Alto Adriatico	Convoglio costiero	<i>MTB 404, 406 e 407</i>
Nessun esito			
11-12/2/1945	Spalato	6 Mezzi d'assalto tedeschi del tipo «Linse»	Incrociatore britannico <i>Delhi</i> ; cannoniera d'appoggio <i>LCF-8</i> ; mercantile <i>Balcik</i>
Incrociatore <i>Delhi</i> e cannoniera <i>LCF-8</i> messi entrambi fuori combattimento e non più riparati			
13/2/1945	Caorle	Un mercantile non identificato	<i>MTB 404, 405 e 407</i>
Il mercantile è dato per affondato, ma manca una conferma tedesca o italiana			
13/2/1945	Canale dell'Arsa	Tre motosiluranti tedesche	<i>MGB 634, 660 e 710</i>
Danneggiate le tre unità britanniche			
15/2/1945	Pola	Convoglio	<i>MTB 647, 651 e 662</i>
Danneggiato il mercantile <i>Pluto</i>			
7/3/1945	Canale dell'Arsa	Un mercantile non identificato	<i>MGB 656, 703 e 705</i>
Danneggiata la <i>MGB 705</i>			
9/3/1945	Parenzo	Convoglio	<i>MTB 405, 406 e 407</i>
Nessun esito			
13/3/1945	Canale dell'Arsa	Convoglio costiero	<i>MGB 699, 703 e 710</i>
Nessun esito			
15-16/3/1945	Caorle	Convoglio costiero	<i>MTB 404, 406 e 407</i>
Nessun esito			
18/3/1945	Caorle	Convoglio costiero	<i>MTB 404, 405, 406 e 407</i>
Nessun esito			
9/4/1945	Quarnaro	Motozattere	<i>MTB 633 e 638</i>
Danneggiate tutte le siluranti britanniche			
9/4/1945	Caorle	Convoglio costiero	<i>MTB 408, 410 e 411</i>
Nessun esito			
9-10/4/1945	Canale dell'Arsa	Convoglio costiero	<i>MGB 633, 634, 638 e 662</i>
Danneggiate le <i>MGB 633 e 638</i>			
10/4/1945	Canale di Zara	Motosiluranti tedesche	<i>MTB 647</i>

<i>MTB 647</i> danneggiata			
11/4/1945	Alto Adriatico	Convoglio costiero	<i>MTB 408 e 409</i>
Nessun esito			
12-13/4/1945	Veglia	Convoglio costiero	<i>MGB 643 e 647</i>
<i>MTB 647</i> danneggiata			
13/4/1945	Canale della Morlacca	<i>TA 40 e 45</i>	<i>MTB 643, 658, 670 e 697</i>
<i>TA 45</i> affondata			
13/4/1945	Alto Adriatico	Convoglio costiero	<i>MTB 408, 409 e 410</i>
Nessun esito			
14/4/1945	Ancona	Motoscafo silurante <i>SMA K I</i> italiano	CT HMS <i>Avon Vale</i>
Nessun esito			
16/4/1945	Umago	Convoglio costiero	<i>MTB 409</i> e motocannoniere jugoslave <i>207 e 217</i>
Nessun esito			
AZIONI NELL'EGEO (9 settembre 1943-8 maggio 1945)			
17-18/9/1943	Stampalia	<i>UJ 2104</i> e mercantili <i>Paula e Pluto</i>	CC.TT. HMS <i>Eclipse</i> , <i>Faulknor</i> e <i>Vassilissa Olga</i> (greco)
L' <i>UJ 2104</i> , danneggiato, si consegna il giorno successivo agli italiani a Stampalia, andrà perduto per naufragio qualche giorno dopo. <i>Paula e Pluto</i> affondati			
23/9/1943	Rodi	<i>TA 10</i> di scorta al mercantile <i>Donizzetti</i>	CT inglese HMS <i>Eclipse</i>
Il <i>TA 10</i> viene portato all'incaglio e sarà distrutto dagli stessi tedeschi due giorni dopo. <i>Donizzetti</i> affondato			
3/10/1943	Coo	Cacciasommergibili ausiliari <i>UJ 2110</i> e <i>UJ 2111</i> di scorta a un convoglio	<i>MAS 520</i>
Nessun esito			
6/10/1943	Calimno	<i>UJ 2144</i>	CC.TT. HMS <i>Penn</i> e <i>Pathfinder</i>
<i>UJ 2144</i> danneggiato			
6-7/10/1943	Sud dell'isola di Levita	<i>UJ 2111</i> , <i>F 308 A</i> , <i>F 327 A</i> , <i>F 496 C</i> , <i>F 336</i> , <i>F 532</i> e piroscalo <i>Olympus</i>	Incrociatori HMS <i>Sirius</i> , <i>Penelope</i> e CC.TT. HMS <i>Faulkno</i> e <i>Fury</i>

Viene gravemente danneggiata la <i>F 496 C2</i> che si consegna agli italiani a Stampalia e andrà, in seguito, perduta. <i>UJ 2111</i> , <i>F 308 A</i> e <i>F 327 A</i> , <i>F 336</i> , <i>F 496</i> e piroscalo <i>Olympus</i> affondati			
7/10/1943	Symi	Un motoveliero	<i>MTB 309</i> e <i>311</i>
Il motoveliero viene catturato			
16-17/10/1943	Baia di Akti	<i>UJ 2109</i> di scorta alla motozattera <i>F 338 A</i> e al mercantile <i>Trapani</i>	CC.TT. HMS <i>Jervis</i> , <i>Penn</i> , <i>Hursley</i> e <i>Miaoulis</i> (greco)
<i>UJ 2109</i> e <i>F 338 A</i> affondati, <i>Trapani</i> e <i>Hursley</i> danneggiati			
17/10/1943	Tra Stampalia e Lero	//	Motoveliero armato inglese HMS <i>Hedgehog</i>
Marinai tedeschi prigionieri a bordo si impadroniscono della nave e raggiungono l'isola di Levita			
20/10/1943	Coo	<i>LS 5</i> , <i>F 131 A</i> e <i>F 330 A</i>	<i>MTB 307</i> , <i>309</i> e <i>315</i>
Affondate tutte le unità tedesche			
7/11/1943	Calino	Nave civetta <i>GA 45</i>	CC.TT. HMS <i>Penn</i> e <i>Pathfinder</i>
La nave tedesca è affondata			
12/11/1943	Lero	<i>TA 17</i> e <i>TA 19</i>	<i>MTB 307</i>
Nessun esito			
12/11/1943	Lero	Quattro mezzi da sbarco minori	<i>MAS 555</i> e <i>559</i>
I MAS sono sorpresi e catturati alla fonda andando poi perduti poche ore dopo, rispettivamente per sabotaggio e in seguito al tiro delle batterie costiere italiane			
12/11/1943	Lero	Cacciasommergibili ausiliari <i>UJ 2201</i> e <i>2102</i>	Dragamine inglese HMS <i>BYMS 72</i>
Il dragamine è catturato			
12/11/1943	Lero	Motodragamine <i>R 195</i> , <i>F 370</i> e <i>497</i> , nove mezzi da sbarco PiLb, due I-B e un motoscafo	<i>MAS 555</i> , HMS <i>ML 358</i> e <i>456</i>
Danneggiata la <i>ML 456</i> e affondata la <i>358</i>			
14/11/1943	Lero	Motobarca catturata «M» (in precedenza britannica)	CT HMS <i>Echo</i> , <i>MTB 266</i> e <i>315</i>
La motobarca viene affondata			
14/12/1943	Rodi	Convoglio costiero	<i>MTB 266</i> e <i>315</i>
Nessun esito			
14-15/12/1943	Lero	<i>PiLb 483</i>	CC.TT. HMS <i>Echo</i> e <i>Belvoir</i>

Il mezzo da sbarco è affondato			
29/12/1943	Scarpanto	Motoveliero <i>Laurana</i>	Motosiluranti inglesi
Il motoveliero è affondato			
13/1/1944	Isola di Piscopi (Nord di Rodi)	Un motoveliero	<i>MTB 260 e 303</i>
Nessun esito			
9/2/1944	Isola di Piscopi	Un motoveliero	<i>ML 357 e 836</i>
Gli inglesi danno per affondato il motoveliero. Manca la conferma tedesca o italiana			
3/3/1944	Rodi	<i>TA 15, 16 e 19</i>	<i>MTB 307 e 315</i>
Nessun esito			
7/3/1944	Isola di Kuchi	Convoglio civetta costiero	<i>ML 1226</i>
<i>ML 1226</i> danneggiata			
10/3/1944	Egeo	Convoglio costiero	<i>MTB 260 e 266</i>
<i>MTB 266</i> danneggiata			
11/3/1944	Isola di Piscopi	Due motovelieri	<i>ML 357 e 836</i>
Gli inglesi danno per affondato un motoveliero. Manca una conferma tedesca o italiana			
7/4/1944	Alimnia	Due motoscafi dei Küstenjäger	Motoveliero armato inglese HMS <i>S 24</i>
Il motoveliero viene catturato			
15/4/1944	Coo	Motovedette tedesche <i>GR 02 e GR 94</i>	MTB britanniche
Affondate le due motovedette			
17/4/1944	Coo	Convoglio scortato dall' <i>UJ 2126</i>	<i>MTB 309 e 315</i>
<i>UJ 2126</i> e <i>MTB 315</i> danneggiate			
17-18/6/1944	Lero	Incursori inglesi a bordo di canoe	Cacciatorpediniere tedeschi <i>TA 14, TA 17 e TA 19</i> , oltre a unità minori
Cacciasommergibili ausiliario <i>GD 91</i> e rimorchiatore portuale <i>Titan</i> affondati. Le <i>TA 14</i> e <i>17</i> , danneggiate, non fecero in tempo a rientrare in servizio prima di essere messe definitivamente fuori combattimento, il 15 settembre 1944, da bombardieri statunitensi a Salamina			
14-15/7/1944	Symi	Cacciasommergibili ausiliario <i>UJ 2152</i> e peschereccio armato <i>KFK 196</i>	MTB britanniche
Le due unità tedesche vengono catturate			
25-26/8/1944	Syrina	Mezzi da sbarco <i>I-0-9, I-0-62 e I-0-110</i>	Motovedetta inglese <i>HDML 1381</i>

La HDML 1381 viene catturata e ribattezzata KJ 25			
13/9/1944	Nord di Creta	Mercantile <i>Toni</i>	CC.TT. HMS <i>Troubridge</i> e <i>Tuscan</i>
Mercantile affondato			
15/9/1944	Capo Spada	Cacciasommergibili ausiliario <i>UJ 2171</i> e trasporto <i>KT 26</i>	Incrociatore HMS <i>Royalist</i> e CT <i>Teazer</i>
<i>UJ 2171</i> e <i>KT 26</i> affondati			
17/9/1944	Isola di Simi	Motoveliero <i>Simi II</i>	Motosiluranti inglesi
Motoveliero catturato			
24/9/1944	Scarpanto	Motoveliero <i>Castello</i> e mezzi da sbarco <i>I-0-62</i> e <i>I-0-110</i>	CC.TT. inglesi <i>Termagant</i> e <i>Terpsichore</i>
Affondate le tre navicelle tedesche			
24-25/9/1944	Milos	Un'unità non identificata	MTB britanniche
Le MTB dichiarano di aver costretto l'imbarcazione nemica a incagliarsi; mancano conferme da parte tedesca o italiana			
28/9/1944	Scarpanto	<i>SF 269, 291, 292</i> e <i>294</i> e il motoveliero <i>Esperia</i>	CC.TT. HMS <i>Liddesdale</i> <i>Zetland</i> e <i>Brecon</i>
Pontoni e motoveliero affondati; la reazione delle batterie costiere danneggia il <i>Liddesdale</i> e lo <i>Zetland</i>			
28-29/9/1944	Scarpanto	Traghetto <i>TLC16-Lokfähre A</i>	CC.TT. HMS <i>Terpsichore</i> e <i>Termagant</i>
Traghetto danneggiato			
3-4/10/1944	Rodi	Cinque mezzi da sbarco tipo PiLb	CC.TT. HMS <i>Calpe</i> e <i>Cleveland</i>
I mezzi da sbarco sono affondati			
6/10/1944	Isola di Zoea	<i>TA 38</i> e <i>39</i>	<i>ML 1227</i>
La <i>ML 1227</i> dopo aver scambiato le torpediniere tedesche per caccia inglesi, viene affondata			
6-7/10/1944	Golfo di Salonicco	<i>TA 37, UJ 2102, GK 32</i> e posamine <i>Zeus</i>	CC.TT. HMS <i>Termagant</i> e <i>Tuscan</i>
<i>TA 37, UJ 2102</i> e <i>GK 32</i> affondati			
7/10/1944	Skiathos	Convoglio	Incrociatore HMS <i>Black Prince</i> e CT HMS <i>Terpsichore</i>
Le unità britanniche dichiarano di aver distrutto due navi del convoglio; mancano conferme da parte tedesca o italiana			
7-8/10/1944	Sporadi settentrionali	Due motozattere	//

Le unità britanniche dichiarano di aver distrutto due motozattere; mancano conferme da parte tedesca			
8/10/1944	Isola di Psara	Convoglio	<i>MTB 307, 397 e 399</i>
Le tre motosiluranti sono danneggiate			
8-9/10/1944	Sporadi settentrionali	Due motozattere	MTB britanniche
Come in precedenza le motosiluranti inglesi dichiarano di aver affondato altre due motozattere, ma non ci sono conferme			
16/10/1944	Psathura (Sporadi settentrionali)	Motoveliero <i>Lerche</i>	Incrociatore HMS <i>Argonaut</i>
Il motoveliero è affondato			
16/10/1944	Psathura (Sporadi settentrionali)	Un pontone Siebel	CT HMS <i>Termagant</i>
Il pontone è dato per affondato			
18/10/1944	Lemno	Motozattera <i>F 370 A</i>	Incrociatore HMS <i>Argonaut</i>
Motozattera affondata			
19-20/10/1944	Golfo di Salonicco	<i>TA 18</i>	CC.TT. HMS <i>Termaganjt e Tuscan</i>
Torpediniera <i>TA 18</i> affondata			
23/10/1944	Canale di Caso	Nave ospedale <i>Freiburg</i>	CT HMS <i>Lamerton</i>
La nave ospedale tedesca è catturata			
29/10/1944	Piscopi	<i>PiLb 260</i>	Un CT britannico
Il mezzo da sbarco tedesco è affondato			
4-5/11/1944	Piscopi	Motoveliero <i>Helmut</i>	CT HMS <i>Kimberley</i>
Il motoveliero è affondato			
22/11/1944	Rodi	Due mezzi da sbarco	CT HMS <i>Kelvin e Tuscan</i>
Gli inglesi danno per affondati due mezzi da sbarco, ma mancano conferme da parte tedesca			
5/12/1944	Symi	Motoveliero italiano <i>Dante Alighieri</i>	CT HMS <i>Liddesdale</i>
Il motoveliero è affondato			
15-16/12/1944	Alimnia	Motovelieri <i>Coca e Calavarda</i>	CT HMS <i>Marne</i>
Affondati i due motovelieri			
1/3/1945	Isola di Tilos (Dodecaneso)	Due mezzi da sbarco tipo PiLb	CC.TT. britannici
I due mezzi da sbarco sono affondati			
13-14/4/1945	Castelrosso	Motovedetta <i>KJ 25</i>	Motoveliero armato inglese HMS <i>LS 43</i>
Il motoveliero britannico viene catturato			

Il bilancio finale delle perdite verificatesi nel periodo 9 settembre 1943-8 maggio 1945, una volta che si non si considerino quelle subite dalla Regia Marina nei giorni immediatamente successivi all'armistizio e ricordate in precedenza, fu di:

Alleati e Italia cobelligerante

Incrociatori 5 (*Abdiel, Carlisle, Spartan, Penelope e Dehli* andati perduti rispettivamente per: mina tedesca il 10/9/1943; radiato in seguito ad attacchi aerei tedeschi verificatisi il 9/10/43; affondato da bomba aerea radioguidata tedesca il 29/1/44; affondato dal sommergibile *U 410* il 18/2/44 e danneggiato il 12 febbraio 1945, non riparato e, infine, radiato in seguito a un'azione di mezzi d'assalto tedeschi)

Cacciatorpediniere	22
Fregate, Destroyer Escort e torpediniere	7
Sommergibili	6
Unità veloci costiere	30

Asse

Cacciatorpediniere e torpediniere	34
Corvette	18
Sommergibili	39 (10 dei quali Repubblicani)
Unità veloci costiere	32 (16 delle quali Repubblicane)

NOTE

(1) «Sia il ministro Galli che il ministro Guariglia sono letteralmente con la bava alla bocca per il modo di agire di Badoglio che non li ha minimamente informati di quel che stava trattando e preparando, tanto che ancora alle 18.00 di ieri ignoravano ogni cosa». Andrea Ungari, "Il crollo del fascismo in presa diretta. Il diario di Roberto Suster, Direttore della Stefani", *Nuova Storia contemporanea*, luglio-agosto 2003, pagina 109.

(2) Cordell Hull, *The Memoirs of Cordell Hull*, ed. Hodder & Stoughton, Londra 1948, pagina 1571.

(3) Robert Murphy, *Un diplomatico in prima linea*, ed. Mondadori, Milano 1967, pagina 288.

(4) *I generali di Hitler*, De Agostini, Novara, 1973, pagina 83.

(5) Elena Aga Rossi, *Una nazione allo sbando. L'armistizio italiano del settembre 1943 e le sue conseguenze*, Il Mulino, Bologna, 2006. Giovanni Bernardi, *La Marina, gli armistizi e il trattato di pace (set. 1943-dic. 1951)*, ed. Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1979. Claudio Pavone, *Una Guerra Civile. Saggio storico sulla moralità nella Resistenza*, Bollati Boringhieri, Torino, 1991.

(6) Identico, d'altra parte, era stato il comportamento della Marina e dell'Aeronautica francese nel giugno 1940, una scelta orgogliosa che provocò, a sua volta, la micidiale reazione degli ex alleati britannici e il rispetto degli italo-tedeschi con immediate ricadute a favore dei francesi, sia nella madrepatria sia oltremare.

(7) Roberto Ducci, *La bella gioventù*, Il Mulino, Bologna, 1996, pagina 33.

(8) S.E. Morison, *The Atlantic Battle Won: May 1943-May 1945*, ed. Little Brown and Company, Boston 1956. *Rivista Marittima*, 1956, pagina 563.

(9) Furono in tutto 14, tra il 2 marzo e il 31 agosto 1944, a fronte di un numero praticamente incalcolabile, e pressoché quotidiano, di ben maggiori bombardamenti navali avversari, peraltro solitamente inefficaci.

(10) Maurizio Dal Lago, Giorgio Trivelli, "La capitolazione tedesca in Italia", *STORIA militare*, luglio 2000. Enrico Cernuschi, "Le rese della Germania", *STORIA militare*, marzo 2014.

Gibilterra

Posta all'estremità occidentale del Mediterraneo, la Rocca di Gibilterra rivestì un'importanza decisiva per la Gran Bretagna. Protetta dal mare dalla propria squadra da battaglia e da 8 cannoni da 233 mm in compagnia di altri 12 pezzi da 152 mm (per tacere dei cannoni antiaerei) e, dal lato di terra, dalla neutralità, senza alternative, spagnola, visto che Madrid continuò a dipendere, per tutta la durata della guerra, dai viveri e dal petrolio che il blocco navale inglese lasciava (o meno) passare, quella base inglese dovette vedersela solo con gli attacchi aerei e con le azioni, ricordate nel testo, dei mezzi d'assalto italiani, oltre che con le minacce dello spionaggio e del sabotaggio. Il primo piano italiano contro la Rocca fu quello elaborato nel giugno 1940 dalla Regia Aeronautica. L'azione era prevista per il 3 luglio 1940, ma fu annullata il giorno prima in seguito alla decisione spagnola, notificata all'ultimo minuto, di non voler più far partire dal campo trampolino di Cartagena i 20 bombardieri italiani S.79 arrivati lì il pomeriggio del 2 luglio. Quegli aerei avrebbero dovuto attaccare le navi da guerra inglesi mediante bombe dirompenti da 250 kg, due per ogni trimotore, agganciate sotto il ventre di quei velivoli e da lanciare in modo che «spiatellassero» contro le fiancate delle navi da guerra. Esperimenti condotti nel 1935 davano, per questa forma d'attacco, un 50% di possibilità di colpire, anche se quel tipo di ordigni non poteva causare danni gravi alle cinture corazzate delle unità maggiori. Data questa mancata opportunità, la prima incursione aerea fu, così, quella francese eseguita la notte tra il 4 e il 5 luglio 1940. Nove bimotori dell'Aviazione e dell'Aéronavale attaccarono, in quell'occasione, il porto a titolo di rappresaglia dopo le aggressioni britanniche avvenute quello stesso giorno. L'azione francese, data per scontata da Londra, non ebbe effetti di rilievo. Destò viceversa sorpresa l'attacco notturno effettuato dalla Regia Aeronautica il 17-18 luglio, in quanto non si pensava che la Rocca fosse alla portata dei velivoli italiani. Si trattò, comunque, di 3 trimotori S. 82; un'azione di disturbo, pertanto, come quelle — tutte notturne — che seguirono il 25 luglio e il 21 agosto 1940. Nel corso di quest'ultima, fu danneggiato il rimorchiatore inglese *St. Omer* (1). Il 24 settembre 1940 Gibilterra fu bombardata, in pieno giorno e ancora una volta a titolo di rappresaglia in seguito all'attacco inglese contro Dakar, da 59 bimotori francesi, i quali sganciarono 45 tonnellate di bombe. In quell'occasione la nave da battaglia *Renown* riportò danni minori in seguito a un *near miss*. L'azione fu rinnovata, il giorno dopo, da altri 81 aerei transalpini con altre 56 t. Neppure allora furono causati danni gravi, trattandosi di un bersaglio difficile e ben difeso dall'artiglieria antiaerei. Gli S. 82 italiani tornarono, mai più di 3 apparecchi per notte, il 5 e 12 giugno 1941, l'11, 13 e 14 luglio 1941 e il 1° aprile 1942. Dal 28 giugno 1942 fu poi la volta, sempre durante le ore di oscurità, di 4 nuovi quadrimotori P. 108 della Regia Aeronautica mentre le incursioni del 3 luglio, 24 settembre e 20 e 21 ottobre di quello stesso anno furono opera di 2-3 aerei per volta. Sin dal 13 febbraio 1943 Mussolini dapprima, e il Grande ammiraglio Dönitz dal 15 maggio di quello stesso anno, proposero al dittatore tedesco di entrare in Spagna (volente o nolente che fosse il generalissimo Franco, giudicato nell'impossibilità materiale di reagire davanti a una mossa del genere) allo scopo di arrivare a Gibilterra e chiudere lo Stretto, tagliando così fuori gli angloamericani in quanto la ferrovia dal Marocco non avrebbe mai potuto alimentare un'invasione dell'Europa partendo da sud. Il Cancelliere non ebbe peraltro difficoltà a respingere quel programma, pressoché disperato, cui l'Italia avrebbe dovuto contribuire con le divisioni Piave e Nembo, il quanto l'Esercito tedesco non disponeva più delle forze necessarie (stimate in non meno di 10 divisioni, un terzo delle quali corazzate e motorizzate) per una simile impresa così azzardata, per tacere della presenza della fino ad allora inoperosa 5ª Armata statunitense di guardia, in Marocco, sin dal novembre 1942 proprio allo scopo di parare una simile mossa. (2)

Nel giugno 1943 il Grande ammiraglio Dönitz tornò alla carica davanti a Hitler, chiedendo (sempre senza successo), di utilizzare - quantomeno - partendo dagli aeroporti francesi le appena introdotte, nuove bombe filoguidate, da lanciare contro le navi da battaglia e la portaerei della Forza H di base, in quel momento, a Gibilterra. Ma il cancelliere rifiutò per motivi politici (forzato sorvolo della Spagna) e strategici (timore che le nuove armi potessero cadere in mano avversaria). Non ebbe a sua volta esito un attacco notturno condotto da 9 aerosiluranti S. 79 italiani decollati da Istres il



Un bombardiere quadrimotore italiano P 108 nel 1942. Notare la presenza, evidenziata al numero 3, di un'ausiliaria della Regia Aeronautica addetta al servizio meteorologico (da Storia Illustrata).

pomeriggio del 19 giugno 1943, 2 dei quali arrivarono, la notte, al lancio sganciando delle armi di nuovo tipo a corsa finale circolare contro i piroscafi ormeggiati nell'ancoraggio davanti alla base navale. Un'ultima, analoga azione fu effettuata, la notte tra il 4 e il 5 giugno 1944, da 9 aerosiluranti dell'Aeronautica Repubblicana italiana, sempre contro i mercatili e, anche in quest'occasione, senza risultati. Due soli aerei italiani furono abbattuti dalle difese di Gibilterra tra il 1940 e il 1944; 6 altri plurimotori andarono perduti per incidenti, oppure finirono internati in Spagna.

NOTE

(1) ADM 199/255, 15th August 1940, 21st August 1940.

(2) (Lucio Ceva, "Momenti della crisi del Comando Supremo" in *L'Italia in Guerra. Quarto anno, 1943*. Commissione italiana di storia militare, Roma 1994.

Somalia

La porzione dell'immenso territorio del Corno d'Africa nota, a quel tempo, come Somalia italiana non disponeva, nel 1940, fatta eccezione per Chisimaio, di veri e propri porti né, tantomeno, di navi da guerra. Erano infatti presenti solo qualche rimorchiatore e alcuni mercantili impegnati in traffici costieri. I britannici inviarono a loro volta un paio di incrociatori col compito di pattugliare quelle acque e di bloccare, senza successo, Chisimaio.

I britannici effettuarono, a ogni modo, diversi bombardamenti costieri visto che lungo i 2.000 chilometri di coste somale appartenenti all'Italia esistevano solo 3 batterie da 120 mm, poste a difesa di Chisimaio e di Mogadiscio. La tutela delle coste somale fu pertanto affidata ai soli «bombardieri» CA 133, lenti trimotori ad ala alta da 260 km all'ora di velocità massima di stanza in quella colonia. La prima azione ebbe luogo il 20 luglio 1940, quando un Ca 133 di una pattuglia di quattro avvistò al largo l'incrociatore inglese *Colombo*, piazzando, alla fine, le proprie 6 bombe da 50 kg a 50 yard da quella nave, causandole danni minori da schegge (1). Il 17, 18 e 19 agosto 1940 gli inglesi bombardarono le coste della propria porzione della Somalia¹ nel corso dell'invasione di quella colonia britannica da parte degli italiani; un'operazione terrestre su vasta scala conclusa, il 19 di quello stesso mese, con l'occupazione della città portuale di Berbera, capitale del Somaliland. Durante quelle azioni l'incrociatore australiano *Hobarth* subì, assieme all'incrociatore ausiliario *Chakdina*, danni da schegge di bombe d'aereo l'8 agosto e, nuovamente, il 15 (2).

Seguì un curioso episodio. Il 15 settembre 1940, dopo lunghe e laboriose trattative diplomatiche e commerciali, il piroscafo nipponico *Yamayuri Maru* partì dal Giappone con 2.500 t di benzina avio e 6.000 copertoni per autocarro (oltre a un carico di copertura formato da viveri) alla volta di Chisimaio. Supermarina informò della cosa, in termini generici, l'addetto navale tedesco Löwisch e l'ammiraglio Weichold, il 29 settembre. Il 12 novembre l'Ammiragliato di Londra comunicò in maniera altrettanto vaga il comando di Aden circa il previsto arrivo, di lì a poco, di un mercantile giapponese diretto in Somalia. Il comandante in capo della Royal Navy nelle Indie orientali rispose a sua volta affermando di non avere risorse disponibili, ma la secca replica da Londra fu di dare la caccia a quella nave attesa a Chisimaio. L'incrociatore *Colombo* fu così inviato, il 15 novembre, davanti a quella località attaccando, il successivo giorno 16, senza successo, il piroscafo italiano *Somalia*, scambiato per quel violatore di blocco, salvo essere respinto dal tiro delle batterie costiere da 120 mm dell'Isola dei serpenti e attaccato in seguito, quello stesso giorno, da una sezione di Ca 133, sia pure senza riportare danni. In realtà lo *Yamayuri Maru* era felicemente arrivato poche ore prima per poi ripartire, senza danni, 8 giorni dopo. Il 18 novembre l'Ammiragliato inviò anche l'incrociatore *Dorsetshire* alla caccia di quel violatore di blocco (il quale aveva incrementato di oltre 2 mesi sia la scorta di combustibile per gli aerei italiani di base in Africa orientale, sia l'operatività degli autocarri di tipo piccolo) mentre l'Aeronautica sudafricana inviava 2 bombardieri Fairey Battle a compiere una ricognizione su Chisimaio, perdendone però uno a opera di una sezione di caccia Fiat CR 42 inviati appositamente da Addis Abeba, in Somalia, per proteggere dal cielo quella delicata e importante operazione. Sempre il 18 novembre il *Colombo*, tornato in zona, fu nuovamente attaccato e respinto dai soliti trimotori della Regia Aeronautica mentre l'incrociatore *Dorsetshire* bombardava l'indifesa località di Ras Dante. Il 22 di quello stesso mese l'incrociatore *Leander* cannoneggiò la località di Ras Alula; contrattaccato dai soliti Caproni 133 lamentò un *near mis*, con danni — minori — riparati in bacino a Bombay (3). Il 10 dicembre, infine, l'incrociatore *Southampton*, sempre alla caccia dell'ormai lontanissimo *Yamayuri Maru* (nave di cui Londra aveva ormai comunicato anche il nome) cannoneggiò, senza risultati, la cisterna italiana *Pensilvania* davanti a Mogadiscio. La batteria costiera da 120 mm causò a sua volta, con la propria prima salva, qualche danno alle alberature di quell'unità britannica, tosto ritiratasi (4).

È evidente che le informazioni di cui disponevano i britannici erano abbastanza vaghe, per quanto fondamentalmente corrette. Una circostanza, questa, che induce a formulare qualche sospetto, se non nei confronti dell'Ufficio di collegamento della Kriegsmarine a Roma, quantomeno nell'ambito di elementi, solo parzialmente a giorno della questione, legati alla cerchia dell'addetto navale germanico. Gli effetti strategici di quella vicenda navale in acque tanto lontane si tradussero, come abbiamo visto, nel prolungamento della resistenza italiana in Africa Orientale. In pratica, dopo la resa dell'Amba Alagi, la prosecuzione fino a luglio della lotta nel Gimma e, soprattutto, l'ultima resistenza di Gondar, conclusa appena il 29 novembre 1941, vincolò per tutto quell'anno non meno di un gruppo di brigata anglosassone (equivalente, come forza, a una divisione italiana binaria), trattenendo in Africa orientale truppe e mezzi che vennero, in tal modo, a mancare sia durante l'offensiva inglese in Egitto del giugno 1941 sia, e ancor più, durante la successiva operazione Crusader del novembre-dicembre di quello stesso anno. I britannici si consolarono, in seguito, in merito a



Giugno 1940. Un bombardiere trimotore Ca 133 in Somalia (g.c. Archivio Francesco Farina).

quello scacco scrivendo, in sede storica, di aver catturato il mercantile giapponese prima che arrivasse in Somalia. Tutto falso, una volta di più (5).

Il **22 dicembre** l'incrociatore ausiliario inglese *Sagitta*, battente falsa bandiera italiana, affondò, davanti a Los Khorch, due sambuchi. Avvicinatosi alla costa per bombardare quella località fu colpito dal tiro di una sezione di vecchi cannoni da campagna da 70 mm e si allontanò. In occasione dell'attacco sudafricano alla Somalia, iniziato alla fine di gennaio del 1941 e che determinò, il 14 febbraio, l'abbandono di Chisimaio, l'incrociatore *Capetown* fu bombardato, l'8 febbraio, dai Ca 133 senza riportare danni. Degli 8 mercantili che tentarono, salpando da Chisimaio, di forzare il blocco, quattro furono presi dai britannici mentre gli altri riuscirono a raggiungere l'Eritrea, il Madagascar o l'Estremo Oriente.

Il *Pensilvania* fu nuovamente attaccato, il **13 febbraio**, davanti a Mogadiscio, dall'incrociatore *Shropshire*. Il mercantile italiano andò all'incaglio salvando, in questo modo, il proprio prezioso carico di nafta mentre i Ca 133 attaccavano, sia pure senza risultati la nave avversaria. Seguirono due bombardamenti navali dell'indifesa località di Brava eseguiti il **15** e il **22 febbraio** a opera, rispettivamente, degli incrociatori *Capetown* e *Shropshire*.

Il **27 febbraio** l'incrociatore neozelandese *Leander* avvistò, a sud dell'Atollo di Addu, l'incrociatore ausiliario italiano *RAMB I*, partito una settimana da Massaua alla volta del Giappone. Dopo che la nave anglosassone si era avvicinata a meno di 3.000 metri, nonostante la presenza in bella vista su un mensolone dei due cannoni di prora dell'unità italiana (concepita sin da prima della guerra come una «cacciatrice di traffico» isolato, e non come un incrociatore ausiliario mascherato da innocuo mercantile come erano invece gli incrociatori ausiliari tedeschi) il *RAMB I* abbassò la bandiera mercantile inglese e issò quella da guerra italiana iniziando un breve combattimento. Il *Leander* fu colpito nel fumaio da uno dei sei proiettili da 120 mm, tirati dalla nave italiana, oltre che dalle schegge di almeno un altro colpo, prima che il fuoco della nave da guerra avesse ragione di quell'avversario (6).

Il **16 marzo** gli inglesi sbarcarono a Berbera, mentre il resto della Somalia, dopo l'occupazione di Mogadiscio (avvenuta il 25 febbraio) fu occupato entro il 29 maggio 1941.

NOTE

(1) Alan Raven, *British Cruiser Warfare. The Lessons of the Early War, 1939-1941*, ed. Pen and Swords Books, Londra 2019, pagina 56.

(2) ADM 199/255. 15th August 1940.

(3) ADM 199/255. 29th November 1940.

(4) NAA 004.0261, *Weekly Intelligence*, December 1940, pagina 23.

(5) Donald A Bertke, Gordon Smith e Don Kindell, *World War II Sea War, Volume 3: The Royal Navy is Bloodied in the Mediterranean*, ed. Bertke Publication, Dayton, Ohio 2009, pagina 169.

(6) S.D. Waters, *H.M.N.Z.S. Leander*, ed. Lulu Com, Raleigh, North Carolina, 2008, pagine 20-21. Jack S. Harker, *Well Done Leander*, ed. Collins, Londra, 1971 pagine 104-107. <http://nzetc.victoria.ac.nz/tm/scholarly/tei-WH2Navy-c7.html>.



L'Ammiragliato britannico nell'autunno 1939. Intorno a quel tavolo fu decisa la guerra contro l'Italia. Si notino Churchill, all'epoca Primo Lord dell'Ammiragliato, e l'ammiraglio Sir Dudley Pound, Primo Lord del mare fino al 9 settembre 1943 (Rivista Marittima).

CONCLUSIONI

Al termine di questa lunga narrazione di azioni di superficie, maggiori e minori, sul mare e dal mare, è possibile trarre una serie di conclusioni.

È evidente, tanto per cominciare, che la regola non è rappresentata dalla mitica «grande-battaglia-navale-decisiva» di mahaniana memoria propugnata dai vari manuali navalisti, ma da una lotta quotidiana di navi e, addirittura, imbarcazioni armate.

Si sbaglierebbe, però, commettendo un errore di analoghe proporzioni (anche se di segno contrario), liquidando la lotta sul mare alla sola difesa del proprio traffico e all'attacco di quello avversario sottovalutando l'importanza decisiva delle squadre da battaglia, formate un tempo da corazzate e, oggi, da portaerei. In realtà queste operazioni sono possibili solo in presenza di un dominio, magari localizzato e temporaneo, del mare. Accadde per la Regia Marina tra il giugno 1940 e il maggio 1943 nel Mar Jonio e nel Canale di Sicilia; successe per gli anglosassoni in quelle medesime aree dal giugno 1943 in poi, rendendo così possibili le invasioni dell'estate di quell'anno.

Il contrasto, pertanto, tra le opposte squadre da battaglia è inevitabile. Può tradursi in uno scontro, oppure in un confronto a distanza quando gli opposti termini numerici sono tali da escludere a priori la possibilità stessa di un'azione generale. In quest'ultimo caso al dominio del mare da una parte corrisponde una guerriglia navale dall'altra.

Diversa è, per contro, la teoria della c.d. *Fleet in being*. Quest'interpretazione della realtà fu fatta propria dalla Marina Imperiale tedesca nel 1914 allo scopo di rifiutare il confronto con la Royal Navy britannica nel Mare del Nord e nella Manica dato il rapporto in essere, a quel tempo, di 4 a 3 a favore delle navi di linea inglesi salvo combattere, due anni dopo, la battaglia dello Jutland in condizioni di 2 a 1 a favore della Marina britannica in quanto la guerriglia navale combattuta nel frattempo mediante le unità insidiose non aveva modificato i termini della questione. Il successivo arrivo in Gran Bretagna, nel novembre 1917, di 10 moderne navi di linea statunitensi fece tracimare definitivamente dalla parte anglosassone la bilancia navale fino alla mancata uscita, a fine ottobre del 1918, della squadra da battaglia germanica nel tentativo di eseguire quella puntata in forze nella Manica scartata quattro anni prima e che, alla fine, non fu possibile realizzare a causa dell'ammutinamento della Marina del Kaiser Guglielmo II.

La severa critica formulata, dopo la Grande Guerra, dall'ammiraglio Erich Raeder nei confronti della strategia navale della flotta da battaglia germanica tra il 1914 e il 1918 identificò nel concetto di *Fleet in being* (in effetti, richiamato espressamente dai vertici politici e navali tedeschi di quel tempo a propria giustificazione) l'errore fondamentale commesso, nell'estate 1914, dalla *Kaiserliche Marine*.



Un'efficace illustrazione, pubblicata dagli inglesi nel 1941, che evidenzia l'aumento delle distanze (e quindi della riduzione del tonnellaggio mercantile disponibile per le importazioni britanniche) causato dal "Mediterranean Stoppage". La fine dei transiti attraverso il Canale di Sicilia, in atto dal maggio 1940, proseguì fino alla fine dello stesso mese del 1943 (da Signal).

Nel tentativo di compiacere l'ormai Grande ammiraglio Raeder, comandante in capo della Kriegsmarine, i suoi rappresentanti a Roma, Löwisch dapprima e Weichold poi, ripresero pari pari i commenti scritti da Raeder nel 1926 nel proprio *Kreuzerkrieg In Den Ausländischen Gewässern* (tradotto in italiano e pubblicato a Roma nel 1927 sotto il titolo *La guerra degli incrociatori nelle acque straniere*) appiccicando alla Regia Marina le medesime etichette, a partire dalla pretesa volontà di conservare le navi in vista delle trattative di pace, concetto questo che era stato espresso dallo stesso Imperatore e dal suo governo e fatto proprio, senza difficoltà, dallo Stato Maggiore germanico tra il 1914 e il 1918, ma che non fu mai formulato a Roma tra il 1940 e il 1943. I sempre severi e spesso sprezzanti giudizi tedeschi ebbero inevitabilmente un'eco negli ambienti romani e presso alcuni esponenti del Partito che li avrebbero poi ripresi, pari pari, durante e, soprattutto, dopo la guerra alimentando una pubblicistica destinata a essere sempre replicata, con poche varianti, per mezzo secolo.

Un altro esempio di questa tendenza a riprodurre (alla fine con la tecnica del copia incolla) giudizi infondati è ravvisabile nell'annosa questione relativa alle artiglierie navali italiane. Ferma restando la mancanza, da qualsiasi parte della barricata, delle armi perfette sempre invocate dai tecnici, rimane il fatto che — come abbiamo visto — i cannoni delle navi italiane tirarono, durante i 7 maggiori scontri combattuti nel Mediterraneo tra il 1940 e il 1942, metà dei proietti sparati dai britannici. Ciò non di meno le ricerche condotte fino a oggi registrano 25 colpi in pieno e altri 21 *near miss* (ossia colpi caduti entro 15 yard dal bersaglio causando danni sia all'opera viva, sia all'opera morta) incassati dalle unità britanniche a fronte di 16 centri e 5 *near miss* lamentati dagli italiani. Navi perdute due, una per parte: l'incrociatore sproietto *Colleoni* e il grosso cacciatorpediniere *Bedouin*, entrambi immobilizzati da proietti che avevano messo fuori uso l'apparato motore e finiti poi da siluri.

Posto poi che, a quel tempo, il Potere Marittimo si esercitava di giorno mentre la notte era casomai il tempo, sempre fugace, del *Sea Denial*, soltanto il *Sea Control* poteva

permettere, oltre allo svolgimento del traffico (più o meno insidiato), le grandi operazioni anfibie e bombardamenti costieri efficaci in appoggio alle proprie truppe. In assenza di questa condizione decisiva, infatti, non potevano aver luogo che punture di spillo anfibie e inutili cannoneggiamenti notturni, ossia missioni prive di valore militare. Quanto ai mezzi d'assalto, i risultati che potevano ottenere erano d'ordine tattico, ma mai strategico e decisivo.

D'altra parte lo stesso ammiraglio Andrew Browne Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet, aveva ammesso, tranquillamente, subito dopo la battaglia di Punta Stilo, che: «... *solo le loro forze navali principali possono interferire seriamente con le nostre operazioni laggiù*» per poi aggiungere, nel luglio 1941 (in un documento riservato), che: «... *il materiale nemico si è dimostrato superiore al nostro*», «... *bisogna trovare una soluzione rispetto alla precisione di tiro del nemico nelle fasi iniziali nei confronti dei nostri apprezzamenti in cursore e in gittata*», in quanto: il materiale per la Direzione del Tiro si è dimostrato generalmente soddisfacente, salvo che per la resa dei telemetri sia per gli incrociatori armati con i cannoni da 152 mm, sia per i cacciatorpediniere, essendosi dimostrato complessivamente inferiore sia rispetto ai caccia italiani, sia a quelli francesi, i quali hanno sparato con una discreta («*fair*») precisione in gittata a distanze di 15-20.000 yard (tra gli altri casi il combattimento del 28 giugno 1940 e il nostro cacciatorpediniere *Janus* contro le siluranti francesi il 9 giugno 1941), per poi concludere augurandosi che lo sviluppo dei radar di tiro permettesse, infine, di superare questo stato di cose, circostanza — in effetti — realizzatasi soltanto dall'autunno 1943 in poi in seguito all'adozione di nuovi radiotelemetri centimetrici per la direzione dei grossi calibri in grado di misurare le distanze oltre i 19.000 m. Neppure la tradizionale, maggiore celerità di tiro delle navi britanniche rappresentava un vantaggio, poiché: «*L'efficienza e l'alta cadenza di tiro dei nostri incrociatori armati con pezzi da 152 mm richiedono la massima attenzione quanto al consumo del munizionamento da parte di queste navi. Nel giugno 1940 il Liverpool e il Gloucester hanno causato la cancellazione di un'importante operazione tirando il 75% dei loro depositi in 50 minuti mentre stavano dando la caccia ad alcune unità sottili italiane*» (1).

Né diverso fu il quadro delle azioni cosiddette minori, durante le quali le navi italiane — sempre in condizioni d'inferiorità numerica e tattica a causa delle mai cambiate deficienze della ricognizione aerea — colpirono sempre per prime, di giorno (eccezion fatta, forse, per l'azione del *Da Mosto* del 1° dicembre 1941) le unità avversarie. Anche nel corso degli scontri notturni, purché in assenza del radar da parte avversaria — i marinai italiani generalmente avvistarono per primi — e, soprattutto, attaccarono ogni volta d'iniziativa — il nemico, a conferma dell'impostazione etica impartita in Accademia e perseguita fino alla fine della guerra, nel 1945. Il discorso non cambia, infine, quando si parla dei numerosi duelli tra batterie costiere della Marina italiana e le navi avversarie riuniti e ricordati, per la prima volta, in queste pagine.

Ridotta, dal 9 luglio 1940 fino al 9 luglio 1943, a condurre una semplice guerriglia navale contro il traffico avversario, la Royal Navy non tagliò mai, per quanti sforzi facesse, le comunicazioni marittime e aeree avversarie. Spettò, pertanto, all'Esercito britannico (noto, in Inghilterra, col nomignolo di «Servizio — *alias* Forza armata — Cenerentola») venire a capo del *Mediterranean Stoppage* nel Canale di Sicilia dopo tre anni di sanguinose campagne terrestri.

Le cose cambiarono — naturalmente — in occasione dello sbarco in Sicilia. Quell'operazione e le altre che seguirono furono però possibili (come d'altronde l'invasione del Nordafrica francese e la campagna in Tunisia) solo in virtù dell'aiuto statunitense.

Il prezzo politico ed economico (ossia strategico) pagato da Londra per quest'indispensabile sostegno americano si tradusse, tuttavia, nel definitivo naufragio degli stessi scopi di guerra britannici ovvero, come insegna Von Clausewitz, nella sconfitta geopolitica inglese. Già nel 1917, l'arrivo delle corazzate dell'US Navy in Europa costrinse il Regno Unito a riconoscere formalmente agli Stati Uniti,

di lì a meno di un lustro, la parità navale tra la Royal Navy e l'US Navy. Si trattò di un risultato tanto più notevole se si pensa che nel 1914 il rapporto, in termini di moderne navi di linea, tra le due Marine anglosassoni era di 3 a 1 a favore dei britannici e che Wall Street non era certo paragonabile alla City londinese, data l'inaffidabilità del sistema finanziario americano (2). Nella primavera 1943 il decisivo contributo statunitense alla vittoria anglosassone pose, a sua volta, le basi per l'attuale ordine economico mondiale sovvertendo il precedente inglese che aveva retto, a beneficio della classe dirigente del Regno Unito, il pianeta durante i due secoli e mezzo precedenti.

Nel frattempo, il recupero italiano dopo la crisi dell'armistizio dell'8 settembre 1943 era in pieno svolgimento sotto il malinconico sguardo, tra gli altri, del generale britannico Alan Brooke, Capo di Stato Maggiore Imperiale, il quale confidò al proprio diario, il 25 ottobre 1943: «*Quando guardo al Mediterraneo mi rendo conto anche troppo bene di quanto grandemente ho fallito*». Sir Alan aveva, infatti, visto svanire le proprie ultime speranze in vista di un colpo di Stato risolutivo tedesco provocato dall'armistizio italiano, vedendo profilarsi — per contro — lo spettro, esorcizzato fino a quel momento, di uno sbarco in Normandia da eseguire, di lì all'anno prossimo, sotto il comando americano. Il successivo «Miracolo economico» italiano, favorito in misura determinante dall'attività della Marina tra il 1940 e il 1945, fu a sua volta la logica conclusione di un lungo processo iniziato sin dall'estate 1936 al momento del coinvolgimento italiano nella Guerra civile spagnola. Nel corso di quella stagione, infatti, i maggiori imprenditori italiani (una dozzina di persone in tutto) forzarono la mano a Mussolini affinché la partecipazione italiana a quell'inatteso conflitto andasse oltre l'ipotesi, angusta, di una sterile intesa in senso antifrancese con la Gran Bretagna del pur ben disposto nuovo Re Edoardo VIII. Il loro scopo era, infatti, quello di arrivare a importare, pagando finalmente in lire (e non con le sempre contingentate e scarse valute pregiate disponibili) oppure mediante beni e servizi *Made in Italy*, i minerali spagnoli e marocchini (in primo luogo ferro, zinco, piombo e stagno) che avrebbero incrementato del 50%, nel giro di appena 5 anni, il patrimonio industriale italiano disponibile nel 1938. Quegli stessi imprenditori, dopo aver osservato, nel 1939-40, l'evoluzione bellica europea, avrebbero infine dismesso, nel marzo 1943, il regime ancora al potere in Italia avendo ormai giudicato, correttamente, che i nuovi equilibri finanziari e mercantili globali escludevano per sempre la possibilità di un ritorno di fiamma britannico (come era invece avvenuto, con grande delusione e irritazione di Washington, nel 1917-18) e che per il seguito le basi di una felice collaborazione italo-statunitense non avrebbero potuto essere scalzate da chicchessia, in quanto basate sul più solido dei sentimenti: il comune interesse (3).

Una volta tratteggiato questo quadro generale resta da valutare e comprendere il perché di una certa storiografia violentemente critica nei confronti della Marina italiana (non solo di quegli anni) e dei suoi uomini.

Prendiamo, come esempio, l'andamento della Seconda battaglia della Sirte del 22 marzo 1942. Sappiamo, grazie alle fonti tecniche inglesi e alla memorialistica, che in quell'occasione furono danneggiati 3 incrociatori britannici:

- a) il *Cleopatra* colpito da un proietto da 152 mm;
- b) l'*Euryalus*, attraversato da uno scheggia da 381 mm, del peso di un quintale, proveniente da un *near miss* da 381 mm del *Littorio* che cadde a 10 yard di distanza da quell'incrociatore britannico. Il grosso pezzo d'acciaio in parola attraversò nove paratie per poi arrestarsi dalla parte opposta del bastimento schiacciandosi contro la faccia interna della cintura corazzata di quella nave. Ripulito e montato su una tavola, completata da un'iscrizione in argento, quella scheggia finì in seguito, a titolo di cimelio, nel Quadrato ufficiali di quell'unità;
- c) il *Penelope*, il quale subì i cospicui danni ricordati in precedenza nel Capitolo 8 a causa di due altri *near miss*, uno sempre da 381 mm del *Littorio* e un altro a opera di un proietto da 203 mm del *Trento*.

Il Diario di Supermarina riferisce, il 22 aprile 1942, che l'Abwehr, il Servizio Informazioni tedesco, aveva comunicato che solo un incrociatore inglese, il *Cleopatra*, aveva subito danni in seguito al tiro italiano, mentre il *Penelope* era stato danneggiato dai velivoli della Luftwaffe. Questa versione fu in seguito ripresa dai britannici nei vari *Battle Summary*, oltre che sugli *Official Report* pubblicati d'autorità sul *London Gazette* dopo la guerra e sulle successive *Admiralty Staff Histories*, per tacere di una massa di storie e memorie inglesi, tutte copiate l'una sull'altra con poche varianti.

È evidente che la versione addomesticata degli avvenimenti, redatta come le altre storie sulle azioni navali britanniche di quella guerra dal grande scrittore Cecil Scott Forester, mobilitato a questo scopo dal *Ministry of Information* (il dicastero della propaganda del Regno Unito), era stata concepita e diramata subito dopo lo scontro sovrapponendosi a qualsiasi altro resoconto, anche interno. D'altra parte la prassi della Royal Navy di confiscare le fotografie scattate dai marinai durante i combattimenti e l'ordine di non narrare mai cosa era successo a pena di severissime pene, permisero sempre (complice talvolta la lontananza dei teatri di operazione) di mimetizzare ben altro. È però affascinante notare che queste stesse informazioni, convenientemente adulterate, fossero lasciate trapelare ai tedeschi i quali, grazie a una *forma mentis* comunque ostile agli italiani, non esitarono mai a prenderle per buone visto che confermavano puntualmente i loro notevoli pregiudizi. Dopo la guerra l'ammiraglio Weichold scrisse, per i propri carcerieri britannici, una velenosa storia della guerra navale nel ricorso ai diari della *Seekriegsleitung* (il Supermarina tedesco) i quali si basavano, a loro volta, sulle notizie che una legione di infiltrati (o peggio) avevano rimesso all'*Abwehr*. Il cerchio, così, si chiudeva perfettamente consacrando le successive, innumerevoli rimasticature della stessa polpetta, legittimamente avvelenata in tempo di guerra e rimasta in seguito, tale.

Poiché, però, è materialmente impossibile sopprimere davvero ogni traccia, nel corso degli ultimi trent'anni nuove ricerche hanno permesso di appurare oltre 100 casi di danni, più o meno gravi, ignorati e inferti a navi britanniche, tra il 1940 e il 1945, dalla Marina e dall'Aeronautica italiana e documentati, sulla solida base delle stesse fonti inglesi, in queste pagine.

Non diverso, d'altra parte, fu il successivo caso delle pretese decrittazioni britanniche messe a segno ai danni della macchina cifrante C 38 m della Regia Marina e vantate, a partire dal 1979, nell'ambito della celebre opera in più volumi intitolata *British Intelligence in the Second World War*. Anche in questo caso ci sono voluti più di trent'anni per ridimensionare queste rivelazioni, subito riprese in Italia, identificando, alla fine, il vero colpevole — casomai — nell'uso, sbagliato, della macchina cifrante tattica C 35 della Regia Aeronautica (4).

Quanto alle pretese accuse di tradimento mosse, dal 1943 in poi, da un variegato nucleo di autori nei confronti di una dozzina almeno di ammiragli italiani, si è trattato di un fenomeno più politico che storico basato, *more solito*, sull'accettazione a scatola chiusa di qualsiasi versione, più o meno abborracciata, apparsa sulla stampa straniera in omaggio a un principio generale che impone di prendere per buono e senza nessun vaglio critico qualsiasi pezzo di carta stampata, purché sia scritto in lingua forestiera.

E proprio questa violazione dei più elementari principi storiografici. Tesa com'è a utilizzare ed esaltare solo le comode fonti secondarie (*alias* compiaciuti riassuntini scritti a bocce ferme) rispetto ai ben più interessanti, ma difficili da rintracciare, documenti originali del tempo, rappresenta il nocciolo della questione.

I trent'anni di ricerche alla base di questo volume hanno pertanto l'ambizione (non piccola) di mettere in discussione questo stanco paradigma.

La raffigurazione distorta della guerra italiana combattuta tra il 1940 e il 1945 esige, infatti, una «versione ufficiale» codificata nei decenni, in Italia e all'estero, a metà tra l'insipiente e il buffonesco.

In quest'ambito generale, peraltro, due precise e peculiari circostanze hanno contribuito in modo straordinario a determinare quest'esito infausto, in quanto opposto alla verità.

Né si tratta — sia ben chiaro — soltanto di rispetto, per quanto doveroso, di vecchie memorie, ma degli interessi correnti, in primo luogo economici, di tutti noi. Nel 1980, per esempio, a Venezia, durante un celebre summit internazionale, l'allora presidente del consiglio Francesco Cossiga si sentì dire, dopo aver messo in chiaro che la lira non era, forse, di ferro, ma neppure d'argilla e che, pertanto, certe richieste di perdita della sovranità monetaria non erano giustificate né giustificabili, un brutale «*Ma voi avete perso la guerra*» pronunciato, paradossalmente, dal cancelliere tedesco Helmut Schmidt. Quella volta le cose, alla fine, andarono per il verso giusto grazie anche al fatto che Cossiga, innamorato della Marina italiana, non soffriva di complessi d'inferiorità.

La prima delle due circostanze negative di cui sopra risiede senz'altro nel profondo, radicato, verrebbe da dire antropologico, disinteresse di larga parte della popolazione italiana nei confronti della storia militare, propria e altrui e, in generale, delle questioni militari. Massima poi, in questo panorama desolato, è la condizione, particolarmente negletta, delle questioni navali e del Potere Marittimo.

L'altro ingrediente micidiale di questo piatto avvelenato risiede a sua volta nel fatto — ineludibile — che prima della e durante la Seconda guerra mondiale l'Italia fu fatalmente governata da un regime totalitario contrapposto alle liberaldemocrazie occidentali sue avversarie. Il fatto che queste ultime fossero sempre molto più forti, dal primo all'ultimo giorno di quel conflitto, in termini di risorse, popolazione e mezzi, oltre che geograficamente invulnerabili, non riduce di un grammo le responsabilità tragiche del fascismo, a conferma del fatto che una democrazia è sempre più potente e vivace, in quanto tale, rispetto a qualsiasi sistema dittatoriale.

Date queste premesse, la vicenda politica italiana che corre tra il 1922 e il 1945 ha fortemente condizionato la storiografia militare postbellica. Tutto ciò ha comportato, dagli anni Settanta in poi, alla costante ripetizione del tema della condanna senza appello del paese e delle sue Forze armate in seguito (vero sofisma del genere *post hoc ergo propter hoc*) alla «prova del nove» della sconfitta.

Da tutto ciò discende, in perfetta coerenza e per forza di cose, la condanna, un po' tartufesca, di qualsiasi tentativo volto a leggere quegli eventi con serenità e obbiettività (dati gli anni trascorsi). Parimenti messa all'indice è la ricerca di percorsi diversi rispetto alla vulgata, così comoda e bella e pronta, rispetto alla fatica degli studi. Come ha scritto lo storico aeronautico Gregory Alegi: «*Si viene così approfondendo il divario tra la pubblicistica di settore, che nelle sue opere migliori offre sempre più spesso importanti spunti interpretativi, e quella accademica, che da troppo tempo si limita a declinare verbi regolari all'interno di una ristrettissima cerchia caratterizzata, innanzitutto, dall'elevato grado di omogeneità culturale. Da qui ripetizioni stantie, studi ignorati, autori ostracizzati, errori materiali e, in ultima analisi, una produzione largamente autoreferenziale, disgiunta da qualsiasi ricerca continuativa e non in grado di andare oltre l'assemblaggio di interventi occasionali in volumi disomogenei. Tutto questo mentre si avverte con sempre maggiore urgenza il bisogno di una riflessione che, andando oltre le categorie della storiografia ideologica postbellica, affronti la parabola della Regia Aeronautica, in tutti i suoi aspetti, senza gravarla, in positivo o in negativo, dei miti fascisti. In altre parole, di ricominciare da capo*» (5).

In effetti, l'unica risposta formulata davanti a questo genere di osservazione è stata quella di accusare di revisionismo chiunque si allontanasse dalla via tracciata a cavallo tra gli anni Quaranta e Cinquanta.

Posto, tuttavia, che la parola revisionismo, di per sé prova di valore scientifico in quanto di matrice puramente politica (6), fu coniata da Karl Marx per bollare d'infamia chiunque non la pensasse come lui, non è un caso che Indro Montanelli, nome che non ha certo bisogno di presentazioni al cospetto del lettore, abbia scritto: «... *qui urge un altro chiarimento. Che significa "revisionismo"? Non c'è — da sempre — libro o saggio di storia, antica o recente, che non sia una revisione — in senso aggiuntivo, o correttivo, o interpretativo — di quella scritta in precedenza. E ringraziamo Iddio che di que-*

Il documento dell'Ammiraglio del 20 ottobre 1947, oggi custodito nel TNA (FO 371/67751), mediante il quale le loro Signorie riconoscono che gli italiani sono stati battuti, ma che prima della loro sconfitta essi causarono danni irreparabili al Regno Unito "che noi non possiamo e che loro non devono dimenticare. Per colpa di queste perdite noi ora siamo poveri come loro". Seguirono il miracolo economico e l'attuale ordine mondiale (Col permesso del Controller dell'H.M. Stationary Office).



-4-

As it is, we can presumably shelter behind them and follow their lead in resisting Russian demands.

Whether such decisions will not have wider consequences, and provide the Russians with a ready made excuse for cheating over other clauses in any of the Treaties, is a further question. It may be that such conduct on the part of the Russians is inevitable anyhow.

8. Return of VENETO as a bargaining counter.

While there are strong practical reasons for retaining VENETO, as described above, its return might be considered if thereby it is possible to obtain other strategic benefits, e.g., in respect of the Italian colonies. The importance of our retaining control in certain Italian colonies, particularly Cyrenaica, has been pointed out in numerous C.O.S. papers, (e.g. D.O. (47) 44; J.P. (47) 120; and C.O.S. (47) 208 (O)). There are direct strategic benefits from the use of Cyrenaica as a base, and the progressively increasing uncertainty of our position in Egypt and Palestine makes this requirement more and more cogent. There is also an indirect reason; the Chiefs of Staff have pointed out (J.P. (47) 127 (Final) and C.O.S. 27th Meeting, minute 5), that in their opinion it is not possible to prevent Soviet Russia from occupying Western Europe in about 4 months; should this happen, actual occupation of Cyrenaica would be the best guarantee that Tripolitania (if in Italian hands) and French North Africa (if still under French control), do not automatically come under Soviet control.

9. Need for a decision now.

It is obvious that a decision whether we are or are not to follow the American lead should be made, and made public, as soon as possible. In particular, it is undesirable that Count Sforza should go on making protests such as those described in Rome telegram 1888 to our Charge d'Affaire, without the latter being able to give any answer.

10. Possible Solutions.

Alternative A. To confirm our final retention of the VENETO, and make this clear to all concerned.

(1) To the Italians, a reminder is required that they declared war on us and we beat them. But before their defeat, they did us irreparable harm, which we cannot and they should not forget. Because of this harm, we are now a poor nation, as poor as they, and cannot give charity gifts like the U.S. do. Apart from wealth, they never stabbed the U.S. in the back, and our motives and memories are conditioned differently to those of the Americans.

(11)/



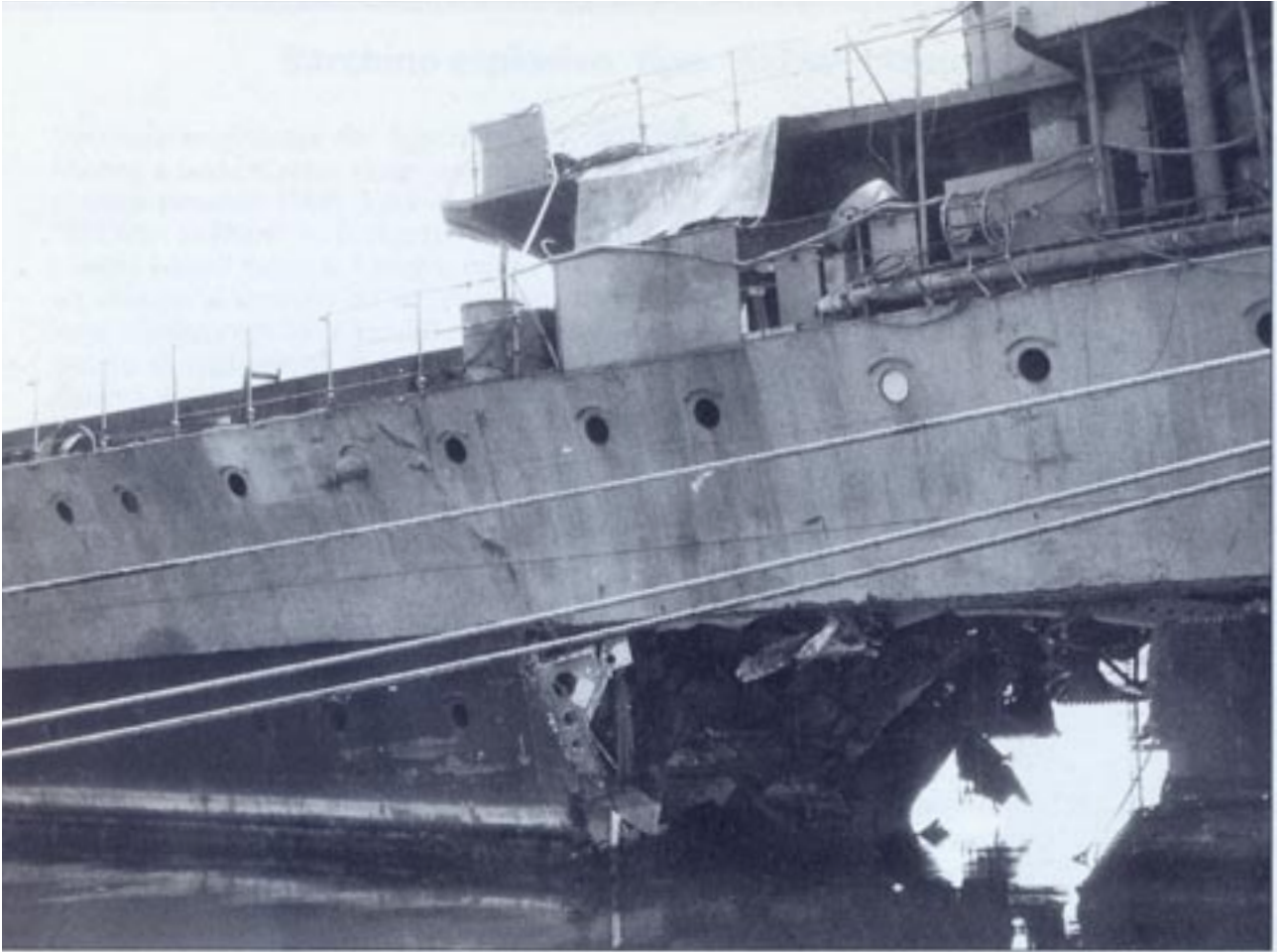
Bordeaux, 5 marzo 1941. L'ammiraglio Angelo Parona e i comandanti Aldo Cocchia e Adalberto Giovannini. I sommergibili oceanici italiani di BETASOM causarono circa metà delle perdite inflitte dalle Forze Armate italiane al tonnellaggio avversario tra il 1940 e il 1943 fino ad arrivare alla rottura degli equilibri politici anglosassoni della primavera 1943. Come aveva previsto e scritto l'ammiraglio Domenico Cavagnari, la guerra dei sommergibili avrebbe "... fatto sentire il suo peso soltanto a notevole distanza di tempo dall'inizio, com'è caratteristica propria della guerra subacquea" (U.S.M.M.).

ste revisioni ce ne siano sempre state e continuino a essercene anche in Italia. Altrimenti saremmo ancora inchiodati ai più ingannevoli (e rovinosi) miti del nostro passato» (7).

Non diverso è il parere del professor Giovanni Belardelli, il quale scrive: «Secondo un'opinione diffusa, progressista nella forma e conservatrice nella sostanza, la funzione degli storici dovrebbe risiedere nel preservare immodificata la memoria del passato, la cui conoscenza e interpretazione sarebbero, quindi, date una volta per tutte. Sfugge a questo neoconformismo che la storia è continua revisione, continua proposizione di nuove interpretazioni: da accettare o meno, non da scomunicare» (8).

In effetti, certi ambienti tendono a giocare con le parole cercando di sottintendere, con il termine revisionismo, ben altri e più cupi fenomeni, come i cosiddetti negazionismo e riduzionismo, che nulla hanno a che vedere con gli studi navali, marittimi, militari, geopolitici ed economici in generale.

La molla che fa scattare questo risentimento a gamba tesa giocato sulla pelle del lettore e della Storia è probabilmente da ricercare nel fatto che, come è stato scritto parlando dell'ambasciatore, e noto storico, Sergio Romano: «Romano è molto più pericoloso di François Furet e di Ernst Nolte perché i due intellettuali revisionisti sostenevano le sue stesse tesi, ma in modo erudito. Mentre Romano si fa capire grazie a una prosa molto chiara» (9). Insomma, come già aveva notato Montanelli scri-



Il cacciatorpediniere francese *Trombe*, messo fuori combattimento la notte sul aprile 1945 da un barchino esplosivo MTM pilotato dal Sottocapo Sergio Denti. La nave non rientrò più in servizio (U.S.M.M.).

vendo la propria *Storia d'Italia*, la vera colpa di certi autori è quella di scrivere bene e in modo comprensibile, ovvero rivolto a tutti. *«Ci diranno anche che il nostro modo di raccontare non rispetta abbastanza i canoni della storiografia ufficiale e accademica. E noi rispondiamo che non li rispetta affatto perché di proposito non intendiamo rispettarli. Noi ci rivolgiamo a quella grande massa di lettori che solo ora si svegliano alla coscienza della propria Storia appunto perché la storiografia ufficiale li ha sempre da essa esclusi. E in che misura siamo riusciti a raggiungerli lo dimostrano le tirature di questi libri (...) Il successo, siamo d'accordo, non è l'unico metro su cui si debba misurare il valore di un'opera; ma la sua efficacia, sì»* (10).

Al di là degli affreschi a macchie di colore a opera di penne argute e fulminee, non c'è dubbio che il lavoro di ricostruzione della storia sia complesso e non facile. Maestro indiscusso tra i giornalisti e gli storici italiani fu, in questo campo, Franco Bandini, mio amico e maestro, la cui genialità nell'intuizione e lo scrupolo nella ricerca documentale, e sul campo, del dettaglio (magari invisibile al primo sguardo o, addirittura, occultato, ma sempre rivelatore) ha sempre permesso alla ricerca di fare molti passi avanti.

Quanto allo scopo stesso della storia e delle ricerche, come quelle che caratterizzano questo studio,

la definizione migliore è forse quella affermata, senza esitazioni, da Sergio Romano in occasione di un vecchio dibattito circa l'opportunità del ritorno in Italia della salma di Vittorio Emanuele III: «*Nel bene e nel male i Savoia sono indissolubilmente legati alla storia nazionale italiana. I loro errori e le loro colpe sono strettamente intrecciati con gli errori e le colpe di un popolo in cui nessuno, quali che siano le sue convenzioni politiche, ha il diritto di scagliare la prima pietra. Sono interamente "nostri", in altre parole, e dovrebbero stare tra noi, come in una sorta di specchio in cui gli italiani possono leggere meglio la propria storia*» (11).

A questo punto è evidente che le stanche e monotone riscritture del medesimo, vecchio copione, lasciano il tempo che trovano. L'unica via, pertanto, è quella di continuare a studiare i problemi storici, che pure esistono, e a sporcarsi le mani tra la polvere degli archivi.

Certe massicce e ripetute compilazioni, basate su fonti da lungo tempo pubblicate e inserite, in mancanza di meglio, nel *web* hanno, infatti, un difetto e un limite: il pubblico.

I lettori sono, infatti, di palato assai più fino di quanto non si creda. Capiscono benissimo quando si vuol far trangugiare loro la solita, insipida minestra e non si fanno ingannare da recenti etichette appiccicate alla bell'è meglio su vecchie bottiglie. Oltrepassano distratti la giungla della rete e quelli che il grande storico Franco Cardini liquidava come «i teppisti dei blog» (12), preferendo pagare per quello che leggono senza dare la mancia a nessuno. Né è un caso che tra costoro i più culturalmente preparati e intellettualmente vivaci siano proprio i cultori di cose marine. Ed è grazie a loro se le cose, da trent'anni a questa parte, sono nettamente cambiate permettendo, tra l'altro, di raddrizzare la barca della storia navale italiana da noi e all'estero, primi tra tutti i paesi di lingua anglosassone, sempre pronti ad apprezzare le novità, purché rigorosamente documentate.

Benvenute siano la polvere, pertanto, e le carte ingiallite vecchie di quasi un secolo. Esse, infatti, come è stato ampiamente dimostrato, anche da chi scrive, dal 1991 a oggi, nascondono ancora, nonostante tutto, non poche sorprese per chi abbia la voglia e la pazienza di soffiare sopra i faldoni del tempo alla ricerca delle tracce e della scia di uomini e navi ben degni di gloria e di memoria.

NOTE

(1) <http://naa12.naa.gov.au/scripts/Imagine.asp?B=394723&I=1&SE=1>.

(2) Michele Maria Gaetani ed Enrico Cernuschi, *Dollari, sterline e corazzate*, Rivista Marittima, dicembre 2019.

(3) (Valerio Castronovo, Giovanni Agnelli, ed. Tea, Milano 1994, pagine 551-560. Rolf Petri, *Storia economica d'Italia*, ed. Il Mulino, Bologna 2002, pagine 113-217.

(4) (Enrico Cernuschi, *Molto rumore per nulla. La vera storia delle macchine cifranti Hagelin italiane, 1940-1943*, Rivista Marittima, giugno 2020.

(5) *Le ali del ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945. Bilanci storiografici e prospettive di giudizio* (a cura di Massimo Ferrari), ed. Franco Angeli, Milano 2005, pagina 145.

(6) In occasione del Convegno storiografico romano dell'aprile 1998 su rimozione, revisione e negazione, lo storico Claudio Pavone propose, in sede di apertura dei lavori, di estromettere *tout court* il termine revisionismo perché di origine politica. Il Giornale, 23 aprile 1998.

(7) Corriere della Sera, 30 maggio 1998.

(8) Corriere della Sera, 29 maggio 1998.

(9) Il Foglio, 16 maggio 1998.

(10) Indro Montanelli, Roberto Gervaso, *L'Italia dei secoli d'oro*, ed. Rizzoli, Milano 1970, pagina 6.

(11) Corriere della Sera, 23 dicembre 2007.

(12) Franco Cardini, *Il caso Ariel Toaff*, ed. Medusa, Milano 2007, pagina 75.

Indice cronologico delle azioni di superficie: Tomo II

Si elencano qui di seguito, per pronto riferimento del Lettore, le azioni di superficie descritte nell'opera.

La prima cifra in grassetto indica il numero della pagina, il secondo gruppo di cifre è relativo, invece, alla data (giorno, mese ed anno) dell'azione combattuta tra le varie navi di superficie. Sono escluse dall'elenco le vicende nel corso delle quali solo una delle due parti era armata in quanto, in quel caso, si tratta di un'intercettazione da parte di una nave di superficie e non di un combattimento.

Il nome dell'azione è indicato nel solo caso di scontri maggiori, diurni o notturni, che abbiano coinvolto, da entrambi i lati, navi da battaglia o incrociatori.

La sovrapposizione degli avvenimenti ha comportato, a sua volta, alcune postergazioni nell'ambito della successione delle pagine, ciò allo scopo di rispettare strettamente la cronologia. Le azioni postarmistiziali sono, per contro, indicate direttamente nelle rispettive tabelle del Capitolo XII.

20 20 7 41	29 4 12 41	40 17 5 42
20 23-24 7 41	29 10 12 41	40 24 5 42
20 27 7 41	29 11 12 41	40 26-27 5 42
20 28 7 41	27 13 12 41	41 28-29 5 42
20 31 7-1 8 41	30 17 12 41 Prima Battaglia della Sirte	41 3 6 42
22 29-30 8 41	30 19 12 41	41 4-5 6 42
22 20 9 41	29 30 12 41	41 6-7 6 42
23 27-28 9 41	29 31 12 41	42 14-15 6 42
24 16 10 41	29 8 1 42	42 15 6 42 Battaglia di Pantel- leria
24 23 10 41	36 17-18 1 42	47 21 6 42
29 18 10 41	36 6-7 2 42	52 11-12 7 42
29 22 10 41	36 13 3 42	52 14 7 42
29 24 10 41	37 15 3 42	52 18-19 7 42
26 8-9 11 41 Convoglio Duisburg	36 17 3 42	52 19-20 7 42
26 13-14 11 41	37 22 3 42 Seconda Battaglia della Sirte	56 22 7 42
26 17 11 41	39 13 4 42	52 23-24 7 42
29 18 11 41	39 15-16 4 42	56 26 7 42
26 24 11 41	39 27 4 42	55 11-12 8 42
29 26 11 41	39 7 5 42	55 12-13 8 42
26 1 12 41	39 11 5 42	56 12-13 8 42
27 1-2 12 41	40 12-13 4 42	56 13 8 42
29 2 12 41	40 13 5 42	

56 14-15 8 42	73 19 1 43	81 9 4 43
56 15 8 42	73 19 1 43	81 14 4 43
57 25-26 8 42	73 19-20 1 43	82 14 4 43
57 27 8 42	72 20 1 43	82 14-15 4 43
57 27-28 8 42	73 23-24 1 43	82 15-16 4 43
58 3-4 9 42	73 28 1 43	83 16 4 43
59 4 9 42	73 28-29 1 43	83 17 4 43
59 13-14 9 42	73 29-30 1 43	83 17 4 43
52 15 9 42	73 31 1-1 2 43	83 17 4 43
60 2 10 42	73 31 1-1 2 43	83 18 4 43
61 8 10 42	73 1 2 43	83 17 4 43
60 24 10 42	73 6 2 43	83 18 4 43
60 28-29 10 42	73 6 2 43	83 20-21 4 43
60 1-2 11 42	73 13 2 43	83 21-22 4 43
66 8 11 42	73 15 2 43	83 24 4 43
66 8 11 42	74 18 2 43	83 25 4 43
68 11 11 42	74 19 2 43	83 26 4 43
68 15 11 42	72 21-22 2 43	83 28 4 43
69 1 12 42	74 22 2 43	84 28-29 4 43
71 1-2 12 42	74 24 2 43	84 29-30 4 43
71 2 12 42	74 27-28 2 43	84 3-4 5 43
70 7-8 12 42	74 28 2 43	84 4 5 43
68 9 12 42	76 1 3 43	84 7-8 5 43
70 10-11 12 42	76 2 3 43	84 8-9 5 43
72 20-21 12 42	76 8 3 43	84 8-9 5 43
68 31 12 42	76 8 3 43	84 9 5 43
72 2-3 1 43	76 12 3 43	84 9-10 5 43
68 3 1 43	76 13 3 43	84 10-11 5 43
72 6 1 43	76 14 3 43	91 12 5 43
72 7-8 1 43	76 15 3 43	91 13-14 5 43
72 8-9 1 43	76 22 3 43	92 22 5 43
72 14 1 43	76 22 3 43	91 24 5 43
72 16 1 43	76 23 3 43	91 29 5 43
72 16 1 43	76 24 3 43	92 30 5 43
72 16 1 43	76 27 3 43	91 30-31 5 43
72 16 1 43	81 31 3-1 4 43	92 1-2 6 43
72 18 1 43	81 6 4 43	92 1-2 6 43
72 18-19 43	81 7 4 43	93 2-3 6 43

93 6-7 6 43
93 8 6 43
93 11 6 43
93 2-3 6 43
95 11-12 6 43
95 11-12 6 43
97 22 6 43
97 22 6 43
97 27 6 43
98 9-10 7 43
109 10 7 43
109 10 7 43
105 10-11 7 43
105 11-12 7 43
105 11-12 7 43
101 11 7 43
101 11 7 43
101 11 7 43
102 11 7 43
108 11 7 43
110 11-12 7 43
109 12 7 43
102 12 7 43
103 12 7 43
108 12 7 43
103 12-13 7 43
110 13 7 43
108 13 7 43
103 13-14 7 43
105 13-14 7 43
105 14 7 43
105 14-15 7 43
103 14-15 7 43
103 15 7 43
105 16-17 7 43
105 17 7 43
109 19 7 43
106 19-20 7 43

108 20 7 43
106 20-21 7 43
106 20-21 7 43
110 21 7 43
106 25 7 43
107 27-28 7 43
107 28-29 7 43
107 30 7 43
107 31 7 43
108 3-4 8 43
108 4 8 43
110 5 8 43
108 5 8 43
108 5 8 43
108 6 8 43
110 7 8 43
109 8 8 43
110 9 8 43
108 9-10 8 43
109 11 8 43
108 11-12 8 43
108 14 8 43
114 14-15 8 43
114 14-15 8 43
108 15 8 43
109 15-16 8 43
109 15-16 8 43
109 16 8 43
114 17-18 8 43
115 17-18 8 43
115 18-19 8 43
115 19 8 43
114 19-20 8 43
115 19-20 8 43
115 25 8 43
115 28-29 8 43
115 26 8 43
115 26-27 8 43

115 27 8 43
115 28-29 8 43
115 28-29 8 43
115 31 8 43
115 1-2 9 43
115 3 9 43
116 3 9 43
116 3-4 9 43
116 8 9 43
117 9 9 43

BIBLIOGRAFIA

Per non appesantire inutilmente questo Supplemento si riportano qui di seguito, in aggiunta alle fonti riportate in nota, i principali e più recenti riferimenti generali, primari e secondari.

Fonti primarie

TNA (The National Archives), Kew Garden, Surrey, Fondo ADM 199 Mediterranean Command War Diaries, cartelle 414, 415, 445, 446, 648, 649, 650, 651, 677, 679 e 681.

Ufficio Storico della Marina Militare (USMM), Roma, Fondo Scontri navali e operazioni di guerra, cartelle da 1 a 101.

USMM Fondo Supermarina Marina Germanica in Italia.

USMM Fondo Supermarina, Diari.

Fonti secondarie

Collana Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina Italiana nella Seconda guerra mondiale*.

Enrico Cernuschi e Andrea Tirondola, *Mediterraneo e oltre. Analisi di alcuni grandi successi della Marina alla luce delle nuove fonti d'archivio*, USMM, Roma 2015.

Enrico Cernuschi e Alessandro Gazzì, *Sea Power The Italian Way*, USMM, Roma 2017.

Enrico Cernuschi, *ULTRA la fine di un mito*, Mursia, Milano 2013.

Enrico Cernuschi e Andrea Tirondola, *Quando tuonano i grossi calibri, 9 luglio 1940*, USMM, Roma 2016.

Enrico Cernuschi e Andrea Tirondola, *Comando Centrale*, USMM, Roma, 2018.

Gaetani Michele Maria (con Cernuschi Enrico), *Stive ed egemonia*, supplemento Rivista Marittima, novembre 2007.

Vincent P. O'Hara, *Struggle for the Middle Sea*, Naval Institute Press, Annapolis 2009.

Vincent P. O'Hara, *In Passage Perilous. Malta and the Convoy battles of June 1942*, Indiana University Press, 2013.

Vincent P. O'Hara, *Torch. North Africa and the Allied Path to Victory*, Naval Institute Press, 2015.

Vincent P. O'Hara, *Six Victories*, Naval Institute Press, Annapolis 2019.

On Seas Contested, (a cura di Vincent P. O'Hara, Richard Worth e W. David Dickson), Naval Institute Press, Annapolis 2010.

Vincent P. O'Hara ed Enrico Cernuschi, *The Other ULTRA*, Naval War College Review, Summer 2013.

Robert C. Stern, *The U.S. Navy and the war in Europe*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2012.

Robert C. Stern, *Big Gun Battles*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2015.

Articoli (elencati in ordine cronologico rispetto agli avvenimenti narrati)

Franco Prosperini, "Il primo e l'ultimo", *STORIA militare*, ago. 2008 e sett. 2008

Pierre Hervieux, "Il bombardamento navale del 14 giugno", *STORIA militare*, nov. 2002

Franco Prosperini, "L'estate degli Swordfish", *STORIA militare*, gen. e feb. 2011

Antonio Langiu, "Da alcune pagine dei miei diari di guerra 1940/45" (Punta Stilo), *Notiziario della Marina*, dic. 1981

Enrico Cernuschi, "Un'azione navale dimenticata", *STORIA Militare*, nov. 2002

Aldo Fraccaroli, "Il combattimento navale di Gaudio", *STORIA militare*, gen. 2001

Cernuschi Enrico, "I sette dello Zara", *Lega Navale*, sett.-ott. 2013.

Claudio Rizza e Anthony Vitali Hirst, "Il bombardamento navale di Tripoli del 26 aprile 1941", *STORIA Militare*, ago. 2015.

Fabio Bianchi e Antonio Maraziti, "L'operazione Tiger", *STORIA Militare*, nov. 2013.

Antonio Casanova Fuga, "L'azione della torpediniera *Sagittario*, foto storiche", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, mar. 1993

Aldo Cocchia, "Aspetti navali dello sbarco a Creta", *Rivista Marittima*, ago./sett. 1951

Aldo Fraccaroli Aldo, "L'affondamento del *Città di Livorno*", *STORIA militare*, nov. 1999

Eberhardt Weichold, "A proposito del parallelo fra le battaglie del mare di Barents e della Seconda Sirte", *Rivista Marittima*, febbraio 1959 (si veda anche, nello stesso numero, la replica dell'ammiraglio Iachino)

Francesco Tamburini, "1942 Operazione Postmaster", *STORIA militare*, apr. 2008

Giuseppe Lupo, "I chariots della Royal Navy a Palermo nel 1943", *Rivista Marittima*, ott. 1980

Ferruccio Ferrucci, "La bandiera del *Santarosa*", *Aria alla rapida*, n. 39, set. 1999

Enrico Cernuschi, "Un piccolo successo ignorato" (MZ 745), *Rivista Marittima*, gennaio 2015.

Enrico Cernuschi, "Uno scontro rimasto senza nome", *STORIA militare*, apr. 1999

Antonio Scialdone, "Tre azioni di unità minori italiane nel Secondo conflitto mondiale", *Rivista Marittima*, mar. 1960

Enrico Cernuschi Enrico, "La squadra dimenticata", *STORIA militare*, apr. 2001

Enrico Cernuschi, "Obiettivo Palermo", *STORIA Militare*, ago. 2003

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

PROPRIETARIO



MINISTERO
DELLA DIFESA

EDITORE **DIFESA SERVIZI SPA**

UFFICIO PUBBLICA INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

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

DIRETTORE RESPONSABILE

Capitano di vascello Daniele Sapienza

CAPO REDATTORE

Capitano di fregata Gino Lanzara

REDAZIONE

Capitano di corvetta Danilo Ceccarelli Morolli

Guardiamarina Giorgio Carosella

Sottocapo di prima classe scelto Luigi Di Russo

Tel. + 39 06 36807254

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Primo luogotenente Riccardo Gonizzi

Addetto 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

STR PRESS Srl

Piazza Cola di Rienzo, 85 - 00192 Roma

Tel. + 39 06 36004142 - info@esstr.it

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 2022