

Pier Paolo Ramoino

# Una storia «Strategica» della Marina Militare Italiana

RIVISTA MARITTIMA 2018

In Copertina: Camillo Benso Conte di Cavour, l'Ammiraglio Augusto Antonio Riboty, il Ministro Benedetto Brin, il Ministro Simone Antonio Pacoret de Saint-Bon, il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, l'Ammiraglio Giovanni Sechi, l'Ammiraglio Romeo Bernotti. Sullo sfondo la corvetta Magenta.



Copyright © 2018  
UFFICIO PUBBLICA INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE  
FABIO AGOSTINI, Capo dell'Ufficio

RIVISTA MARITTIMA  
DANIELE SAPIENZA, Direttore Responsabile  
DIEGO SERRANI, Capo Redattore  
PESOLA GIANLORENZO, Redazione

# INDICE

---

Presentazione .....	Pag.	5
Premessa .....	»	7
Capitolo I – La Regia Marina dalla fondazione alla Prima guerra mondiale (1861-1914) .....	»	9
Annesso al Capitolo I – Tecnologia e politica navale: il <i>Duilio</i> di Brin .....	»	29
Capitolo II – La Strategia Navale italiana nella Prima guerra mondiale .....	»	39
Primo Annesso al Capitolo II – Strumento Navale italiano allo scoppio del Primo conflitto .....	»	48
Secondo Annesso al Capitolo II – Le navi della Vittoria .....	»	50
Capitolo III – La Regia Marina tra le due guerre mondiali .....	»	55
Annesso al Capitolo III – Ringiovanire le «vecchie signore» .....	»	113
Capitolo IV – La Strategia Marittima italiana nella Seconda guerra mondiale ..	»	123
Capitolo V – L’impiego delle «Grandi Navi» della Regia Marina nella Seconda guerra mondiale .....	»	131
Capitolo VI – La Marina Militare dal 1946 alla «Legge Navale» .....	»	143
Annesso al Capitolo VI – Schema dei mutamenti Strategici del «Sistema» Navale italiano – Dalla fine della Seconda guerra mondiale a oggi .....	»	159



# PRESENTAZIONE

---

la Direzione

L'ammiraglio Ramoino, appassionato cultore di storia militare marittima e profondo conoscitore del pensiero strategico navale, possiamo sicuramente annoverarlo tra i maggiori esperti in ambito nazionale nel campo degli studi strategici. Titolare della cattedra di Strategia e di Storia Militare presso l'Istituto di Guerra Marittima (\*), fino ad assumerne il comando con il grado di contrammiraglio, con le sue conferenze e lezioni ha per molti anni appassionato e coinvolto generazioni di ufficiali di Marina, sempre stimolando una dialettica e una cultura del dibattito, del confronto di idee in stile *Bernottiano*, sul tema della strategia navale e marittima. Non possiamo poi non menzionare la lunga e preziosa opera di collaborazione dell'autore con la *Rivista Marittima*, attraverso numerosi articoli e supplementi. Un contributo di pensiero alla cultura marittima nazionale che trova, con questo volume, nuovo impulso e rinvigorismento.

*Una storia «Strategica» della Marina Militare Italiana*, come sottolinea l'autore, si rivolge *in primis* ai giovani Ufficiali di Marina ma anche «*a tutti coloro che si interessano alle problematiche navali del nostro Paese*». Il testo aiuta a stimolare, partendo da specifici approfondimenti storici, quel dibattito di pensiero che è fondamentale allorché si debba concretizzare una strategia marittima attraverso la costruzione di nuove unità navali. Un dibattito che occorre partecipare e condividere a tutto il Paese, perché una unità militare non è solo e soltanto una nave da guerra, bensì la migliore espressione delle capacità produttiva, della tecnologia, del grado di progresso e di civiltà talassica di una intera nazione.

(\*) Istituto di Guerra Marittima (IGM). Con il Decreto Reale 5 maggio 1921 viene costituito il nuovo Centro di studi che, il 18 maggio 1922, inizia la sua attività nella stessa sede dell'Accademia Navale di Livorno, assumendo la denominazione ufficiale di Istituto di Guerra Marittima, con questi criteri: «... affinché gli Ufficiali di Vascello possano meglio provvedere alla propria cultura negli studi che interessano la preparazione e la condotta della guerra marittima e possano acquistare maggiore attitudine e competenza per i servizi di Stato Maggiore». Nell'estate del 1999, nel quadro della generale riorganizzazione dei Comandi e delle strutture della Marina Militare e per tener conto dell'esigenza di valorizzare la sede di Venezia quale «polo culturale» della Marina, l'Istituto lascia la sede di Livorno e si trasferisce nella città lagunare. Contestualmente al trasferimento a Venezia la denominazione dell'Ente cambia da «Istituto di Guerra Marittima» a «Istituto di Studi Militari Marittimi».

Roma, settembre 2018

RIVISTA MARITTIMA  
*La Direzione*



# PREMESSA

---

*l'Autore*

Nello scorso 2011 anche la Marina Militare ha compiuto, come lo Stato unitario, i suoi centocinquanta anni e molto opportunamente sono stati ricordati i momenti salienti della sua storia. A nostro parere è mancato un esame critico dell'evoluzione del pensiero strategico della Forza Armata e in particolare delle sue scelte nel campo della cosiddetta «strategia dei mezzi». Come per tutte le Marine queste scelte furono dovute alle condizioni finanziarie, tecnologiche e industriali del Paese e anche se, qualche volta, portarono a un pubblico dibattito furono i capi, ministri prima e capi di Stato Maggiore poi, che ne portarono la responsabilità. Non avendo la nostra Nazione, come quella britannica, un «consiglio di ammiragliato», che svolga non solo funzioni consultive, ma una vera opera di Consiglio di Amministrazione della marineria è logico che il massimo responsabile di vertice non abbia potuto sottrarsi alla funzione decisionale nello stabilire le principali strategie della Marina e in particolare i programmi delle nuove costruzioni.

Alcune decisioni strategiche si sono ripetute negli anni e sono ricordate con brevi frasi significative, come quelle relative al «taglio dei rami secchi» o alla creazione di una «Marina di qualità», intese a significare la necessaria riduzione dello strumento in particolari periodi storici, o le altre relative alla «battaglia in porto» o «la penisola è una naturale portaerei» per sottolineare particolari scelte strategiche legate alla posizione geografica italiana in relazione a quella dei possibili avversari.

Per descrivere, soprattutto per i più giovani, alcune di queste scelte ho raccolto in questo breve lavoro alcuni miei saggi, interventi a convegni e articoli, scritti prevalentemente per la *Rivista Marittima*, riducendoli o aggiornandoli per permettere nel più puro spirito «bernotiano» una discussione aperta e costruttiva, che è una caratteristica importante dell'Ufficiale di Marina italiano. Romeo Bernotti (1) che, a mio parere rimane, a tutt'oggi il maggior pensatore marittimo italiano, infatti diceva: «... molti uomini pratici si vantano di ignorare la storia, perché i fatti non si ripetono mai allo stesso modo. Io sostenevo invece (e ancora così penso) che occorresse abituarsi a riflettere sulla storia delle condizioni strategiche per acquisire l'abitudine a ragionare nei casi concreti» (2).

Per facilitare l'approfondimento di taluni episodi ho preferito indicare una bibliografia essenziale al termine di ogni capitolo oltre che segnalare nelle note alcuni volumi importanti. Inoltre per permettere la discussione al termine di alcuni capitoli si è cercato di trarre qualche conclusione e proporre degli ammaestramenti.

Spero che questo mio lavoro possa servire proprio a riflettere sulla nostra storia navale e sulla nostra strategia marittima. Questo testo, che come ho già detto è soprattutto una rac-

colta di scritti di difficile reperimento, è dedicato in primis ai giovani Ufficiali di Marina, ma spero possa trovare Lettori anche tra chi si interessa alle problematiche navali del nostro Paese.

---

**NOTE**

(1) P. P. Ramoino, *Romeo Bernotti*, Roma 2006.

(2) R. Bernotti, *Cinquant'anni nella Marina militare*, Milano 1971.

# LA REGIA MARINA DALLA FONDAZIONE ALLA PRIMA GUERRA MONDIALE (1861-1914)

## I primi anni della Regia Marina

A premessa di quanto dirò vorrei sottolineare, soprattutto per i neofiti, che ritengo opportuno trattare l'argomento di questo primo capitolo non solo dal punto di vista della storia militare, ma anche utilizzando un'ottica geopolitica per meglio comprendere l'evoluzione del pensiero navale italiano nel periodo in questione in relazione ai cambiamenti della politica estera del Paese.

Innanzitutto la data di nascita della Marina Militare Italiana non è, a nostro parere, il 17 marzo 1861, data di proclamazione del nuovo Regno, bensì il 17 novembre 1860, data di pubblicazione del Decreto Luogotenenziale (3) in cui il Cavour, Presidente del Consiglio e Ministro della Marina del Regno di Sardegna, organizzava la Forza Armata attraverso la fusione delle Marine Sarda, Toscana, Pontificia e Borbonico-Siciliana (4). Il suddetto Decreto ha in se molte novità organizzative e sembra soprattutto risentire del pensiero «geostrategico» del Cavour. Infatti, la nuova Forza Armata, chiamata ufficialmente «Marina Militare», appare organicamente suddivisa in tre settori periferici, i Dipartimenti che, se pur retti economicamente dalle stesse leggi e regolamenti, dovevano avere amministrazione separata (5). Le aree di giurisdizione dei tre Comandi sono chiaramente illustrate nel Decreto: il Dipartimento Settentrionale avrà responsabilità delle acque dal confine francese sino all'estremità delle province toscane, comprendendo la Sardegna e le isole dell'Arcipelago Toscano, il Dipartimento Meridionale parte dall'estremità nord delle «Province Napoletane» e giunge sino a Santa Maria di Leuca, comprendendo la Sicilia, infine il Dipartimento dell'Adriatico parte da Leuca per giungere alle Bocche del Po. I Comandanti Generali dei Dipartimenti dovranno essere viceammiragli o contrammiragli, con attribuzioni e doveri identici a quelli del Comandante Generale della Regia Marina sarda (6).

Genova, Napoli e Ancona sono i porti prescelti per essere sede dei Comandi, precisando che Genova verrà lasciata per la Spezia, quando in quest'ultima sede sarà completato l'Arsenale in progetto. I due Dipartimenti maggiori hanno un ruolo importante nella struttura tecnica, addestrativa e territoriale della nuova Forza Armata, il Dipartimento Adriatico ha invece soprattutto un ruolo «militare» in previsione di un impiego delle Forze Navali nazionali in supporto a una politica estera che vede verso nord-est e verso i Balcani i futuri obiettivi nazionali. Il Cavour quindi sembra avere una visione strategica di ampio respiro mirante certamente a una penetrazione commerciale nell'Impero Ottomano, che si affaccia nel lato meridionale dell'Adriatico e si estende nel Mar Nero e nel Levante, ove tradizionalmente ge-

novesi e veneziani hanno dimostrato i loro interessi, ma anche ad assumere un ruolo militare per eventuali «operazioni di completamento» dell'unità nazionale verso Venezia. Questo interesse strategico è dimostrato dalla volontà del governo di potenziare Ancona quale base navale principale in funzione antiaustriaca, anche dopo la morte del «Grande tessitore» avvenuta il 6 giugno 1861.

Il «problema adriatico» che, a nostro parere, ha rappresentato (e forse rappresenta tuttora) un invariante strategico della nostra Nazione era, al tempo del Cavour, ulteriormente complesso. Le basi maggiori della nostra flotta erano tutte nel Tirreno, mentre quelle austriache erano prossime alla zona di operazione (7); i porti adriatici dell'ex Regno delle Due Sicilie erano in pessime condizioni di manutenzioni e non potevano considerarsi delle vere basi navali.

Al problema geografico, difficilmente risolvibile in tempi brevi, si aggiungeva il problema tecnico. L'unità d'Italia coincide, infatti, nel campo della tecnologia navale, con il passaggio dalla vela al vapore e dagli scafi in legno a quelli in ferro, passaggio che mise in crisi tutte le Marine, compresa quella britannica, considerata giustamente la più importante e significativa. Il Cavour, sempre attento all'innovazione tecnologica, comprende l'importanza del momento e dedica energie anche al problema del vapore, impostando un programma navale di trasformazioni di vecchie unità e di nuove costruzioni, che i suoi successori porteranno a termine, ma la Marina Italiana del 1861 non è certo tecnologicamente evoluta per mancanza di

un'adeguata industria cantieristica alle spalle e per addestramento del personale proveniente da marinerie differenti per tradizioni e cultura.

Il Decreto del 17 novembre 1860 è però interessante anche per i risvolti organizzativi che contiene, ma in esso manca la creazione di un organo operativo centrale di pianificazione. Certamente la mancanza di uno Stato Maggiore centrale portò a una carente preparazione strategica delle successive operazioni belliche, a cui si sommò l'esclusività del potere politico nelle nomine di un Comandante in Capo effettivo o comunque designato per condurre l'Armata Navale in combattimento. Anche questa carenza potrebbe essere attribuita alla difficoltà di fusione del personale di alto grado delle Marine regionali e forse dalla mancanza di una figura di spicco, quale un Principe del Sangue o un eroe di guerra, a cui affidare questo compito di alto valore aggregante (8).



Camillo Benso Conte di Cavour (Fonte USMM)

La realtà politico-strategica degli anni Sessanta si presentava assai più difficile di quella gestita sapientemente dal Cavour degli anni dell'unificazione nazionale, «*nascendo senza tradizioni, tra difficoltà enormi, la marina italiana avrebbe avuto bisogno, per essere all'altezza dei tempi, di uomini eccezionali ... Purtroppo, il solo uomo eccezionale che presiedette alla sua nascita laboriosa era il suo ministro, troppo assorbito dalle questioni di stato per essere veramente ... il Colbert italiano*» (9).

Nel campo della strategia operativa la Marina si doveva, infatti, preparare a combattere in un teatro lontano dalle proprie basi maggiori con unità spesso obsolete, nel campo della strategia dei mezzi doveva rapidamente ristrutturarsi abbracciando nuove tecnologie non tutte in pieno possesso della Nazione (10). Il Mediterraneo, naturale palestra del potere marittimo della nuova Nazione, era certamente dominato dalla *Royal Navy* con cui la giovane Marina Italiana manteneva rapporti assai cordiali, ma verso cui subiva certamente un naturale senso d'inferiorità. La Marina vedeva possibili protagonisti mediterranei anche la Marina francese e quella spagnola, con cui era difficile misurarsi, e quella austriaca, con cui prima o poi si doveva confrontare in combattimento.

La giovane Marina Italiana non poteva che sostenere con i suoi mezzi antiquati la politica estera del governo, cercando di migliorare la sua organizzazione tecnica e operativa. La morte di Cavour l'aveva però privata di un eccezionale Ministro e la situazione politica interna del Paese non consentiva quella stabilità dei dicasteri, che sola avrebbe permesso la realizzazione di lunghi programmi navali (nuove costruzioni e raddoppi) e delle conseguenti pianificazioni operative e addestrative. Dal gennaio 1860 al giugno 1866 si alternarono alla Presidenza del Consiglio sei Capi del governo e il Ministero della Marina ebbe ben dieci titolari (11).

Ma la politica estera del Paese riusciva a dare con la sua non convenzionalità notevoli risultati sul piano strategico; saggiamente si rimandò il problema romano, che ci avrebbe visto contro il nostro vecchio alleato francese, dotato non solo di un Esercito considerato il migliore d'Europa, ma anche di una grossa Marina efficiente e basata a Tolone e in Corsica pronta quindi a intervenire nel delicato scacchiere del Tirreno settentrionale. La Convenzione con la Francia del 1864 e il trasferimento della capitale del Regno a Firenze, aveva allontanato le truppe francesi dal territorio pontificio, ma non aveva cambiato, di fatto, la relatività strategica a noi decisamente sfavorevole. Molto più promettente era una nuova possibilità di alleanza con lo Stato più militare della Germania, il Regno di Prussia, che contrastava all'Austria la supremazia sugli Stati tedeschi.

Le trattative tra l'Italia e la Prussia si conclusero con una convenzione militare l'8 aprile 1866 e nonostante i buoni uffici di Francia, Gran Bretagna e Russia, la guerra scoppiò nel giugno dello stesso anno. La convenzione non accennava all'impiego delle forze navali italiane, si trattava, infatti, di una *blitzkrieg* di tipo terrestre in cui i Prussiani dovevano premere da nord le forze austriache, mentre l'Italia doveva fissare nell'area veneto-padana il maggior numero di reparti avversari. L'idea strategica funzionò e la vittoria prussiana di Sadowa concluse, di fatto, il conflitto a favore degli alleati italo-prussiani, anche se nel teatro meridionale le nostre forze furono sconfitte a Custoza (24 giugno 1866) (12). Quando l'avviso a ruote *Esploratore* del Comandante Oregno alle 7.45 del 20 luglio 1866 si presentò davanti a Porto San Giorgio di Lissa con, a riva, il segnale «*Bastimenti sospetti in vista*», il Comandante in Capo italiano, Carlo Pellion di Persano, comprese che stava per iniziare la prima battaglia navale della nuova

Marina Italiana. Sappiamo che dalla scoperta del nemico alla conclusione della giornata la condotta tattica italiana fu confusa e inconcludente, due belle unità vennero perse nello scontro con la squadra del *Tegetthof* e al comandante italiano, alla fine della triste giornata, non rimase che dire l'infelice frase «Siamo rimasti padroni delle acque».

La decisione di cambiare la strategia operativa dal *sea control* alla *power projection ashore* con un'operazione anfibia ci pare comunque logica e Lissa appare un obiettivo molto promettente. Dista, infatti, 130 miglia da Ancona, base principale della flotta italiana e 165 miglia da Pola, ha in Porto San Giorgio un'ottima rada per crearvi una base passeggera per le operazioni di blocco della costa dalmata. Ma il cambio di strategia ha due importanti nei: le forze da sbarco italiane sono poco addestrate e il lungo periodo richiesto dal bombardamento dei forti e dall'azione delle fanterie di Marina fissa in un punto preciso dello scacchiere l'intera flotta, trasferendo quindi l'iniziativa all'avversario. Il *Tegetthof*, avvertito dai difensori dell'isola mediante telegrafo (13), può uscire in mare a forze riunite, dirigere sul punto di sicuro concentramento del nemico e attaccare le forze navali italiane nella sempre complessa fase di appoggio a uno sbarco. Le conseguenze della sconfitta italiana a Lissa furono molto più pesanti sul piano psicologico che su quello pratico; infatti, anche con due buone unità perdute la superiorità in numero di navi era ancora nelle nostre mani. Ma le vicende diplomatiche della rapida fine del conflitto, che nonostante Custoza e Lissa, ci fanno entrare in possesso del Veneto, non consentono un'operazione di rivincita; il Persano viene condannato dal Senato costituito in Alta Corte di Giustizia, l'opinione pubblica e lo stesso Sovrano perdono la loro precedente grande fiducia nella Marina, che cominciò a sentirsi poco amata e incompresa.

Il trattato di pace con l'Austria, firmato dal Generale Menabrea a Vienna il 3 ottobre 1866, fu seguito secondo la prassi consolidata tra il 1859 e il 1861 da un referendum del po-



L'ammiraglio Carlo Pellion di Persano (Fonte USMM)

polo veneto con risultato favorevolissimo (14) all'annessione al Regno e il Re Vittorio Emanuele II entrò trionfalmente a Venezia il 7 novembre.

La situazione internazionale vedeva però quasi immutato il sistema dell'equilibrio diplomatico-militare europeo: a due imperi militarmente forti (quello francese e quello austriaco) si affiancavano due imperi assai indeboliti (quello russo e quello ottomano), mentre l'Impero britannico dominava i mari con la sua catena di basi e la sua onnipotente flotta. Le due giovani nazioni, vincitrici dell'ultimo conflitto, che si affacciavano all'arengo internazionale, il Regno di Prussia, divenuto guida della Confederazione germanica del nord e tradizionalmente forte sul piano militare, e il Regno d'Italia sorto, a parere di molti, attorno al Piemonte con una politica di successive annessioni, sembravano destinate ad avvicinarsi per comunanza di molti interessi. In questo assai complesso sistema politico-strategico dovevano interagire le relazioni internazionali italiane e consolidarsi una strategia nazionale. La situazione geografica nazionale era quindi condizionante e la nostra politica estera presentava alcuni elementi critici. Non si trattò però di crisi «geostrategica», perché il risultato pratico della Terza guerra d'indipendenza aveva notevolmente migliorato la situazione adriatica, dandoci il possesso dell'intero Veneto, di tutta la foce del Po e, in particolar modo, di Venezia, con il suo ampio porto lagunare e il suo storico Arsenale. Il «problema adriatico», pur non risolto, si presentava in modo meglio gestibile, dati anche i buoni rapporti con la Sublime Porta e con il Montenegro.

Rimaneva il timore di un'improvvisa azione navale francese contro le coste tirreniche o la Sardegna, ma la situazione internazionale, dopo gli accordi diplomatici riguardanti lo Stato della Chiesa con la nazione d'oltralpe e la tensione crescente di quest'ultima nei riguardi della Prussia, sembrava sconsigliare a Napoleone III azioni militari contro l'Italia. Non si trattò neppure di crisi «militare» in quanto le limitate perdite della guerra del 1866 non avevano intaccato la superiorità italiana in forze da combattimento nei riguardi dell'Austria, mentre il piano di rinnovamento della flotta pensato dal Cavour e dal Persano iniziava a dare i suoi frutti. La crisi «d'immagine» nei riguardi dell'opinione pubblica aveva avuto però la triste conseguenza di far sì che il Parlamento assegnasse alla Marina «scarsi bilanci», che venivano a condizionare le impellenti necessità di cambiamento dello strumento in relazione alla rapidità delle innovazioni tecnologiche, sempre costose, si rendevano necessarie nel campo della costruzione degli scafi in metallo, delle nuove artiglierie rigate e, soprattutto, delle macchine a vapore.

I Ministri della Marina che si succedettero tra il 1866 e il 1882 non poterono, quindi, occuparsi di strategia marittima in senso teorico, presi dal problema di far quadrare i bilanci del loro dicastero ma, di fatto, furono sempre occupati in problematiche di «strategia dei mezzi» (15) per sviluppare nuovi strumenti adeguati ai tempi, armarli con personale sufficientemente addestrato, impiegarli in missioni di rappresentanza nazionale non solo in Mediterraneo, ma anche in oceani lontani (16). In questa situazione il bilancio della Marina, che 1866 aveva toccato i 61,9 milioni, scese l'anno successivo a 45,6, continuò a scendere negli anni successivi sino ad arrivare nel 1870 al record negativo di 25,1 milioni con 11.980 persone in servizio; nei primi anni Ottanta vi è un miglioramento, ma si deve giungere all'anno finanziario 1886-1887 perché il Ministero si veda finalmente assegnati 95,3 milioni (17).

## Politica estera italiana e naval diplomacy

Il 1870 muta però a nostro favore la situazione internazionale. La Francia sconfitta a Sedan dalla Prussia, non è più in grado di ergersi a protettrice militare del Papato, e il sogno risorgimentale di annettere Roma si fa realtà. Le operazioni sono quasi esclusivamente terrestri, ma il 1870 vede comunque l'impiego della «Squadra d'evoluzione» in Tirreno per appoggiare dal mare il corpo di spedizione che conquista Civitavecchia (18) e, quindi, il 20 settembre, Roma, completando l'unificazione nazionale e il Risorgimento. Le operazioni rivelano il non perfetto addestramento della flotta e in alcuni casi l'obsolescenza dei mezzi, ma nel complesso dimostrano che lo strumento navale è in grado di svolgere i suoi compiti fondamentali di vigilanza costiera e d'altura, oltre che appoggiare lungo le coste l'attività operativa dell'Esercito.



Quadro celebrativo della Presa di Roma (Fonte Wikipedia)

Con la presa di Roma e il successivo spostamento della capitale, il problema strategico marittimo cambia ulteriormente. L'Adriatico rimane, di fatto, un condominio italo-austriaco, in cui alla dominante posizione di Pola nella parte settentrionale si contrappone il nostro buon controllo del Canale d'Otranto. In questo scacchiere si tratta di mantenere il più a lungo possibile lo status quo, mirando a compensi territoriali o commerciali nei Balcani in caso di avanzata verso sud dell'Impero asburgico. Più complessa è la situazione in Mediterraneo occidentale, dove la Marina francese, superiore in forze, ha una posizione geostrategica di privilegio con la sua ben collocata base di Tolone, dominante le nostre linee di comunicazione dalla Liguria verso Gibilterra, e con le basi minori in Corsica tiene sotto scacco le coste li-



Quadro celebrativo della Battaglia di Sedan (Fonte Wikipedia)

guri, toscane, laziali e le isole dell'arcipelago dell'Elba. Elemento di stabilità in Mediterraneo rimaneva la flotta britannica che, basata a Malta, dominava da posizione centrale questo mare, che, con l'apertura del Canale di Suez (avvenuta nel 1868), rappresentava, per il Regno Unito, la «via delle Indie». Con la *Royal Navy* i rapporti della nostra Marina, nati nel periodo della spedizione dei Mille, rimanevano ottimi, ma la politica britannica realmente marittima e imperiale non alimentava speranze di alleanze antifrancesi. Si dovevano cercare e trovare altre soluzioni politiche ai nostri problemi.

Le turbative costanti nei Balcani, che avevano messo l'Impero russo in perenne contrasto con Costantinopoli, portarono al Congresso di Berlino nel 1878. Il capolavoro diplomatico di Bismarck disegnò l'Europa degli equilibri ma, di fatto, per l'Italia non vi furono mutamenti strategici importanti. La minaccia francese diveniva ancora più sentita nel 1881, quando la Francia, con un'abile azione diplomatica, ottenne il protettorato della Tunisia. Con Biserta in mano francese, anche l'area meridionale del nostro Paese diveniva esposta a possibili operazioni di incursione contro le città marittime o di *arrasement* contro il traffico con le isole maggiori. Il possesso francese della Tunisia rappresentò certamente, per il giovane Regno d'Italia, la più sentita sconfitta diplomatica del cinquantennio; gli interessi nazionali a Tunisi, in quel periodo, erano, infatti, molto forti sia sul piano commerciale sia su quello dell'emigrazione, ma i molti tentativi di essere noi i protettori del Bey non poterono giungere a buon fine anche per l'ostilità britannica a vedere le due coste del Canale di Sicilia in mano alla stessa Nazione, con un'indiscussa posizione strategica dominante.

I Ministri della Marina, che si succedettero al Depretis dal 1867 al 1882, dovettero quindi affrontare due problemi strategico-politici tra loro ingarbugliati: rinnovare la Marina per metterla tecnologicamente e operativamente all'altezza dei tempi e sostenere la minaccia francese a ovest e a sud e quella (minore ma sempre possibile) austriaca a est. La situazione realmente difficile fu affrontata con grande realismo e intelligenza politica soprattutto da quattro personalità tra le più brillanti della storia della mariniera nazionale: Augusto Riboty (19), Guglielmo Acton, Simone Pacoret di Saint Bon (20) e Benedetto Brin. Le soluzioni del nostro «problema marittimo» dal punto di vista strategico potevano essere, a nostro parere, solo:

- una politica di riarmo navale con fortissimi investimenti (anche all'estero, viste le condizioni della nostra industria), per tentare una difficile parità con la Francia, con cui poi patteggiare successivamente un'improbabile alleanza; fare cioè quello che fece il Giappone alla fine del secolo per divenire una potenza marittima;
- una politica di ricerca di alleanze con gli avversari della Francia per garantirci, come nel 1866, una copertura internazionale anche in campo militare.

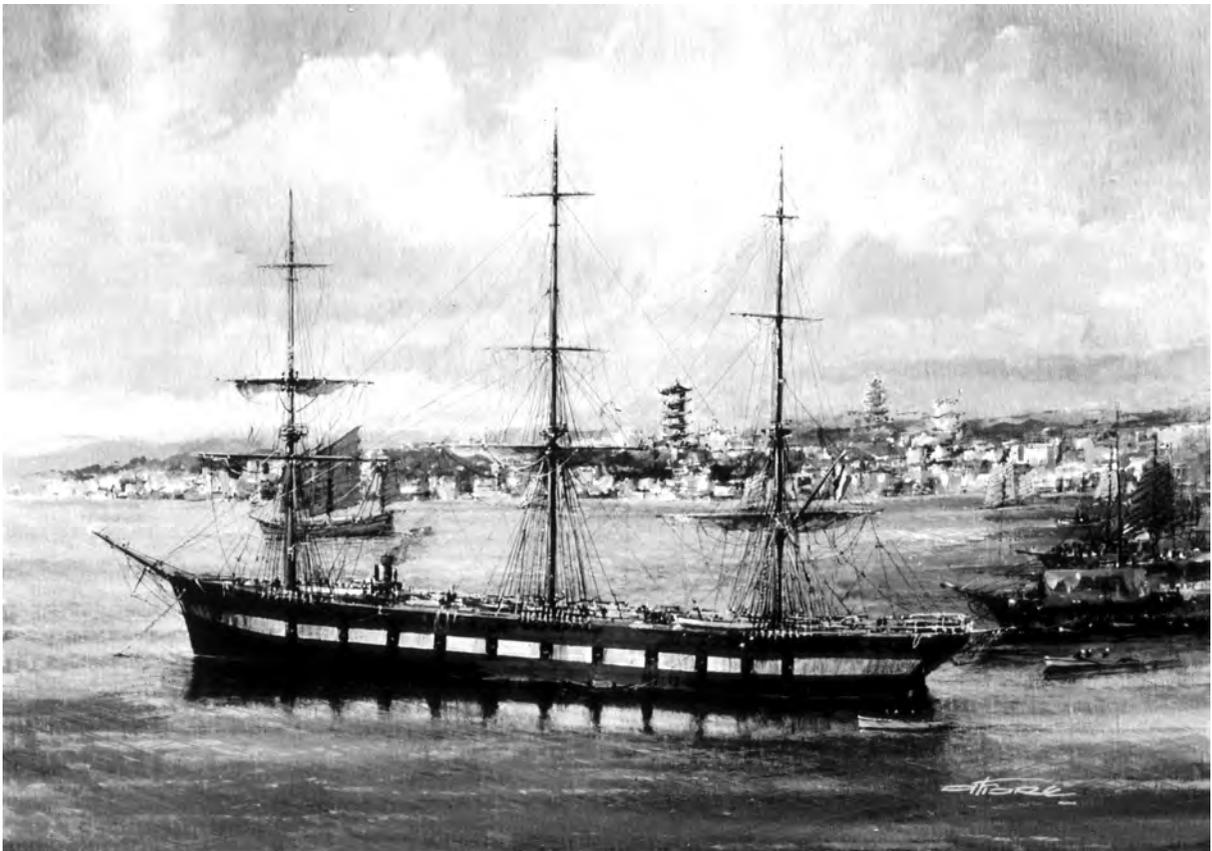
Logicamente solo quest'ultima via risultò realmente aperta e finalmente il 20 maggio 1882 fu firmato il trattato di alleanza con l'Impero austro-ungarico e con quello tedesco, che è storicamente noto come la «Triplice Alleanza». Esaminiamone i risultati in chiave marittima. All'atto della firma, l'Italia era la potenza terrestre meno forte delle tre, ma possedeva una Marina di tutto rispetto; l'alleanza garantiva un intervento terrestre dei nostri alleati in caso del temuto attacco preventivo alle nostre coste e questo rappresentava un sicuro deterrente contro la minaccia francese, ma in caso di fallimento della deterrenza l'intero sforzo militare in Mediterraneo sarebbe ricaduto sulla nostra Marina. Per ottenere un ulteriore motivo di equilibrio si cercò molto giustamente un accordo con la Gran Bretagna, potenza navale, di fatto, mediterranea in funzione dei suoi importanti interessi in questo scacchiere, ma in questo campo non si riuscì a ottenere che qualche dimostrazione di simpatia (21). Il Ministro Brin (22) (che non fu solo un abile amministratore e un geniale progettista, ma anche un ottimo Ministro degli Esteri), confermò questa visione strategica di alleanza con gli Imperi centrali e di amicizia con la Gran Bretagna, affiancandole una politica di costruzioni navali verso la creazione e il mantenimento di una *well balanced fleet* che portò nel 1887 a una «Legge navale» che prevedeva stanziamenti straordinari per la Marina per oltre nove anni. Il giovane Paese, da poco più di venti anni sulla scena internazionale, riconosceva la necessità (già indicata dal Cavour) di dover diventare una potenza navale per poter esercitare un ruolo internazionale adeguato alle sue aspirazioni. La Triplice rimaneva l'unica soluzione strategica perseguibile, ma era importante anche perseguire la realizzazione di un potere marittimo.



L'ammiraglio Augusto Antonio Riboty (Fonte USMM)

La politica estera del nostro Paese tra la fine della Terza guerra di indipendenza e la conquista della Libia fu più «continentale» che «marittima», in quanto il problema dell'insicurezza dei confini con i forti vicini francesi e austriaci richiedeva molta prudenza e sagacia diplomatica. Certamente il «cerchio» più importante delle nostre relazioni esterne rimase quello europeo, in cui non potevamo avere una *Grosse Politik*, ma in cui con saggezza e perspicacia vi erano spazi per una politica d'espansione commerciale, coloniale e navale in aree oceaniche (23).

I governi del giovane Regno d'Italia, forti della relativa sicurezza internazionale che dava loro la Triplice Alleanza, seguirono per le aree extraeuropee una politica estera e, di conseguenza una politica marittima, molto simile a quella del Regno di Sardegna per ciò che riguarda le cosiddette «stazioni» all'estero della Marina Militare. L'area di maggior interesse nazionale rimaneva quella sudamericana, dove numerose colonie di immigrati italiani si erano stabilite a Montevideo e anche in altre località uruguayane, paraguaiane e argentine (24). Inoltre la marineria genovese aveva mantenuto fiorenti linee di navigazione con collegamenti importanti con i porti dell'intera America meridionale sia sulla costa atlantica che pacifica. Nel 1871 si calcolava che vivessero oltre 200.000 italiani in Argentina, Uruguay e Paraguay, altre migliaia erano in Cile e in Perù. In questi ultimi Stati le nostre «colonie» (25) erano piuttosto influenti e non avevano necessità di una protezione immediata, sulla costa atlantica le nostre rappresentanze diplomatiche erano invece costantemente interessate a



La corvetta Magenta (Fonte USMM)

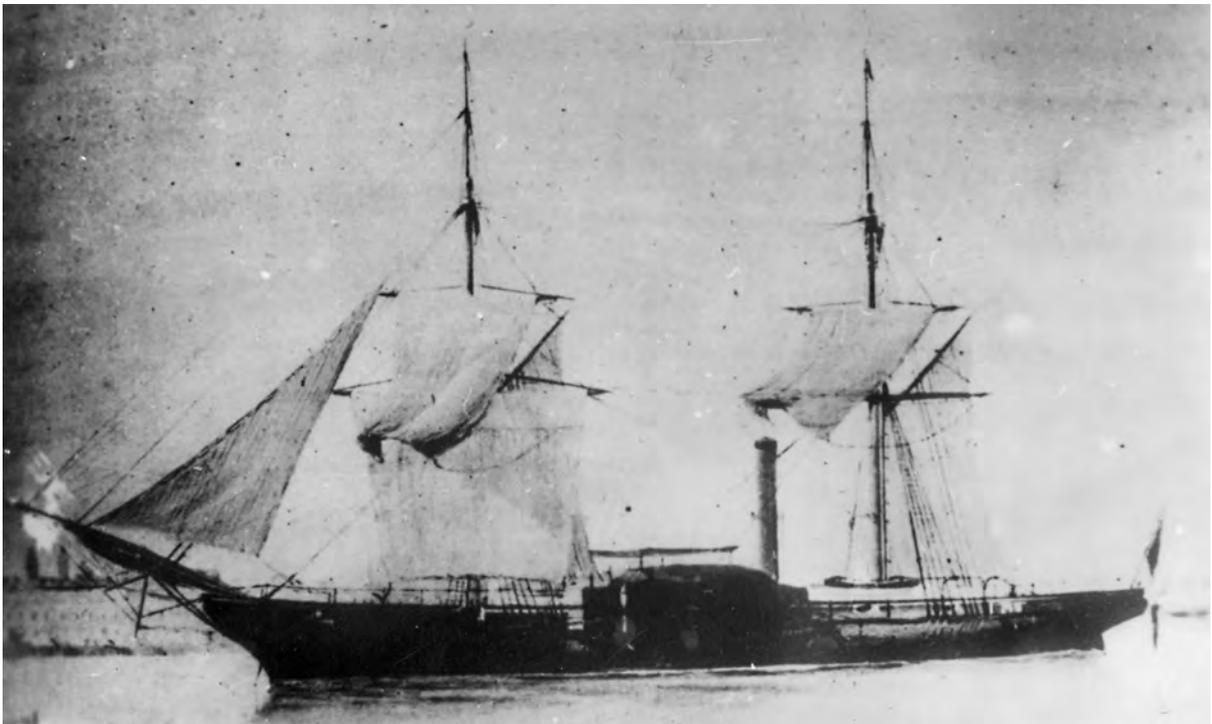
una protezione militare che poteva essere esercitata solo da navi da guerra. Nel settembre 1865 fu così costituita, al comando del contrammiraglio di Netro, la Divisione navale dell'America meridionale, che con vari nomi a seconda della forza del naviglio schierato e degli obiettivi assegnati rimase in quelle acque sino al dicembre 1906. Si trattò quindi di un'importante attività di presenza navale o di *naval diplomacy*, che dette alla nostra Marina l'occasione di un impiego più politico che operativo, forgiandone le qualità diplomatiche e addestrandolo Stati Maggiori ed equipaggi a lunghe attività oltremare (26).

Dal punto di vista politico-strategico questo impegno costante della Marina nella classica missione del «mostrar bandiera» fu certamente tipico del tempo, ma rappresentò, soprattutto dopo Lissa, un costante e importante collegamento con la diplomazia nazionale e straniera, dando rilievo nell'opinione pubblica e in Parlamento alla necessità di avere forze navali efficienti e pronte. Anche la strategia dei mezzi ne fu influenzata con la progettazione di incrociatori leggeri adatti all'impiego in quello che oggi viene definito il *constabulary role* della Marina. Nei primi venti anni della vita del Regno furono utilizzate fregate, corvette e cannoniere considerate non più militarmente impiegabili in squadra, successivamente si pensò di progettare unità di tipo «coloniale» come del resto facevano le altre Marine europee. In particolare l'entrata in servizio degli incrociatori classe Regioni (27) dette alla nostra Marina navi idonee a essere impiegate a lungo fuori dal Mediterraneo pur con limitato valore militare (del resto non richiesto dal tipo di missione) ma perfettamente adatte all'impiego in mari lontani dove, del resto, furono impiegati anche gli incrociatori protetti di fine secolo. A titolo d'esempio, la lunga crociera del Dogali tra il 1904 e il 1907 fu particolarmente significativa, avendo l'unità risalito per oltre 4.000 chilometri il Rio delle Amazzoni con una lunga sosta nel porto fluviale peruviano di Iquitos. In questo quadro di «presenza» politico-strategica dobbiamo considerare le molte circumnavigazioni del globo condotte nella seconda metà del XIX secolo da nostre unità navali. Tra il 1866 e il 1868 la corvetta Magenta iniziò questo tipo di missione, che aveva il primario compito di mostrare la nuova bandiera del Regno in terre lontane; a questa missione di ottimo successo diplomatico seguirono altre tredici crociere, che permisero ai nostri equipaggi di percorrere gli oceani e farsi un'ottima esperienza nautica e diplomatica. Questa pratica continuò sino allo scoppio della guerra italo-turca, impegnando non solo le unità tipo Regioni, ma anche incrociatori di maggiori caratteristiche belliche, come l'ottimo Piemonte. Le campagne oceaniche duravano mediamente due anni e, a nostro parere, rappresentarono un significativo momento strategico per la nostra Marina, che veniva così meglio conosciuta nel mondo, dando anche una maggiore apertura culturale ai suoi ufficiali con lavori di tipo scientifico soprattutto nel campo idrografico.

L'Estremo Oriente fu anche esso teatro di numerose missioni, con stazioni navali prolungate soprattutto in Cina e importanti visite in Giappone. Dobbiamo ricordare che, alla fine del secolo XIX, le potenze navali avevano stabilito in Cina delle «concessioni», vere basi di sovranità per permettere una migliore penetrazione commerciale nel Celeste Impero. Il primo tentativo italiano di ottenere una concessione fu però un fallimento, in quanto il governo cinese, forte anche dell'appoggio delle altre Potenze europee, che non vedevano di buon occhio una nostra penetrazione in aree ormai di loro esclusivo sfruttamento, rifiutò di assegnarci la baia di San Mun. L'operazione politico-diplomatica fu certamente mal condotta sul posto dai nostri inviati e, di fatto, costò le dimissioni del governo, in cui era Ministro degli

Esteri l'ammiraglio Felice Napoleone Canevaro (28) e dovremo arrivare al termine della cosiddetta «Guerra dei Boxer» per avere finalmente, nel 1901, la concessione di Tien-Tsin, che conservammo sino alla Seconda guerra mondiale.

Anche in Estremo Oriente le nostre unità svolsero comunque utili missioni di rappresentanza diplomatica e di presenza navale, costituendo spesso una Divisione navale quando retta da un ammiraglio o un Comando superiore se agli ordini di un capitano di vascello (29). Certamente queste missioni di mostrar bandiera risultarono più complesse e difficili di quelle in Sudamerica, non solo per la lontananza del teatro operativo, ma per la costante presenza in quelle acque di più poderose unità britanniche, francesi, tedesche e statunitensi con alle spalle politiche estere più decise e più costanti. Fu comunque utile per la giovane Marina italiana mantenere contatti formali e informali con le forze navali degli altri Stati marittimi, ottenendo una «sprovvincializzazione» tutto sommato pagata a prezzi bassi. Anche in questo caso la Marina rappresentava bene all'estero la nazione, integrando la difficile opera dei nostri diplomatici con missioni di presenza nei vari sorgitori asiatici e sui fiumi cinesi, dimostrando che la strategia della *naval diplomacy* si può avvalere anche di mezzi non troppo sofisticati quando direttive e preparazione delle varie attività sono di buon livello.



La corvetta Ettore Fieramosca (Fonte USMM)

Il terzo teatro ove l'Italia riuscì a muoversi fu quello africano, scegliendo, perché la sola possibile, l'area del Mar Rosso e l'adiacente sezione dell'Oceano Indiano. La Marina partecipò da protagonista a questa pur modesta espansione coloniale con la prima visita a Massaua nel marzo 1868 della corvetta *Fieramosca*, continuando per tutto un decennio a esercitare sulle coste eritree una discreta presenza navale, sino alla costituzione di una Divisione navale

in Mar Rosso, che con le sue dieci navi maggiori e tre torpediniere procedette all'occupazione di Massaua e assistette le forze terrestri nella successiva occupazione dell'intera costa tra questa città e il porto di Assab con la conseguente proclamazione della piena amministrazione italiana della nuova Colonia Eritrea. Le spedizioni puramente militari videro sempre un'intensa attività di esplorazione dei territori e un'importante attività idrografica; inoltre la Marina acquisì benemeritenze in campo internazionale partecipando in forze con le sue unità stazionarie e con una flottiglia di «sambuchi armati» alla repressione della tratta degli schiavi e del contrabbando di armi. Anche i negoziati con i sultanati dell'Oceano Indiano furono prevalentemente condotti a Zanzibar, Merca e Mogadiscio da unità navali e portarono alla proclamazione del protettorato sulla Migiurtinia e quindi alla colonizzazione della costa somala (30).

Anche in queste operazioni furono impiegate unità militarmente «minori» e furono curati con grande scrupolo i rapporti con la Marina britannica, in una visione strategica di *gun-boat diplomacy* razionale e moderata. Anche nella crisi politico-diplomatica che seguì la sconfitta di Adua, la Marina fu presente per appoggiare le forze terrestri e continuare a mostrar bandiera nelle acque del Mar Rosso e sulla costa somala. Possiamo dire che la politica coloniale italiana si appoggiò molto sull'impiego di limitate forze navali sfruttando la flessibilità di un *local sea-power* che mise in luce quasi in ogni occasione la capacità diplomatica dei nostri ufficiali e la relativa efficacia dei mezzi impiegati. Logicamente, come per le attività in Sudamerica, anche la strategia dei mezzi ne fu influenzata, con lo stabilire buone basi navali nei porti eritrei e con l'impiego di unità da crociera di discrete caratteristiche di autonomia e abitabilità, in relazione soprattutto alle difficili condizioni climatiche. La «nave da guerra» fu utilmente usata quale mezzo di pressione e di rappresentanza nazionale nei riguardi dei Sultani e delle popolazioni locali in costanti operazioni di polizia marittima, che a poco a poco resero sicure le acque del Corno d'Africa.

Dal punto di vista geopolitico non possiamo trascurare però il fatto che le nostre prime colonie africane erano poste a notevole distanza dai nostri porti principali e si trovavano, di fatto, controllate dalla maggiore potenza marittima, che dominava il Canale di Suez e gli Stretti tra il Mar Rosso e l'Oceano Indiano, rendendoci quindi sempre soggetti agli umori della politica britannica. Ben diversa sarebbe stata una colonizzazione di province dell'Impero ottomano sulle coste mediterranee. In questo campo però la nostra politica estera si scontrò con quella francese e anche con una certa resistenza dei nostri alleati triplicisti e con la politica navale britannica. Il nostro maggior scacco fu, come abbiamo già detto, la mancata conquista della Tunisia, ove esisteva un'importante e ricca comunità italiana e forti interessi commerciali nazionali, che avrebbe concesso all'Italia il completo controllo del Canale di Sicilia, posizione geostrategica di enorme valore. La nostra Marina fu spesso impegnata in compiti di presenza navale nelle acque tunisine in una chiara continuità con la politica degli Stati preunitari, ma tutti i nostri sforzi furono inutili e il 13 maggio 1881, con il trattato del Bardo, la Francia proclamò il suo protettorato sulla Tunisia. Cadde per questo il governo Cairoli e cambiò in modo definitivo il quadro politico-strategico-navale del Mediterraneo con il possesso da parte francese degli ottimi porti di Tunisi e di Biserta (31).

Due particolari attività di *peacekeeping/peace-enforcing* debbono, infine, essere ricordate per l'efficace partecipazione delle nostre forze navali. Nel 1896 scoppiò la cosiddetta «crisi di Cre-

ta» a seguito dell'aperta ribellione della popolazione greca contro il dominio ottomano. Francia e Gran Bretagna, da sempre filo-elleniche, inviarono unità da guerra per proteggere i propri interessi e limitare le repressioni; anche l'Italia inviò l'incrociatore Piemonte quale stazionario. Si costituì nel tempo una vera forza internazionale con il compito di pacificare l'isola, che per posizione rappresentava un importante elemento della geopolitica del Mediterraneo. La nostra Marina partecipò con forze consistenti a tale attività e il comandante delle nostre navi, l'Ammiraglio Canevaro (32), fu nominato Presidente del «Consiglio degli Ammiragli» delle Potenze coalizzate. L'equilibrio e la competenza sia militare che diplomatica del Canevaro fecero sì che l'impresa di Creta possa annoverarsi tra le più riuscite della nostra diplomazia navale (33); da quel momento, infatti, la nostra Marina ebbe un importante ruolo internazionale e la nostra politica navale si poté considerare uscita dalla sua laboriosa infanzia.

Altra importante partecipazione delle nostre forze navali si ebbe nella grande attività internazionale per la repressione della rivolta dei Boxer in Cina all'inizio del secolo XX. Pur non avendo in questo caso la direzione dell'impresa (logicamente affidata a un ammiraglio britannico), le nostre unità e le nostre forze da sbarco (34) si comportarono egregiamente sia nell'epica difesa delle Legazioni a Pechino sia nell'azione internazionale di ripresa di controllo delle aree d'interesse in Cina (35). Il contributo della Marina a queste missioni, che oggi chiamiamo di «supporto alla pace», fu certamente importante, ma soprattutto dimostrò come una nazione, che vuole un suo posto nel «concerto» internazionale, ha realmente bisogno di una politica e una strategia marittima reattiva e flessibile con uno strumento pronto all'integrazione con altre forze navali, utilizzando al meglio i mezzi disponibili.

In conclusione possiamo vedere come la politica estera e coloniale del primo cinquantennio del Regno abbia potuto contare sulla sua Marina, che nel tradizionale ruolo di «mostrar bandiera» ha saputo pensare una «strategia di presenza» adeguata alle necessità del suo tempo. Il cinquantennio vide, infatti, più successi sugli oceani che in Mediterraneo e in tutti questi episodi la Marina fu protagonista; gli insuccessi diplomatici di San Mun e di Tunisi non possono, infatti, essere attribuiti alla strategia navale nazionale, ma solo alla debolezza intrinseca dell'Italia nel quadro delle maggiori Potenze.

## Le costruzioni navali

Il Giorgerini scrive che «*Il Regno d'Italia e la sua Marina, all'indomani dell'unificazione e contrariamente ai propositi, si trovarono nelle condizioni proprie di un paese marittimo, ma nell'incapacità reale di esercitare una qualsiasi forma credibile di potere marittimo*» (36). A nostro giudizio questa incapacità aveva una sua fondamentale base nello scarso sviluppo industriale della nazione soprattutto nel campo delle costruzioni navali. I primi Ministri della Marina, a cominciare dallo stesso Cavour, furono costretti a far costruire all'estero le nuove unità da guerra con cui realizzare un primo strumento navale, facendo spesso scelte obbligate, ma che non portarono a una *well balanced fleet*. L'utilizzazione, anche essa obbligata, dei cantieri militari degli Stati preunitari e delle unità ex sarde, borboniche e toscane creò, di fatto, una forza navale troppo eterogenea non solo come mentalità e criteri addestrativi, ma anche e soprattutto come filosofia d'impiego dei mezzi. La «strategia marittima» dei primi

anni del Regno ebbe quindi le sue maggiori limitazioni nell'impossibilità di effettuare grandi investimenti industriali nel campo marittimo, proprio nel momento tipico del «cambiamento», che si manifestava con l'introduzione in servizio degli apparati motori a vapore, della corazzatura degli scafi e delle artiglierie rigate.

Per superare il «complesso di Lissa» si fece giustamente ogni sforzo per rinnovare lo strumento navale e dobbiamo al Riboty (37) l'impegno per modernizzare la Marina attraverso provvedimenti legislativi con investimenti di tipo pluriennale che avessero la caratteristica dell'organicità e dell'innovazione. Certamente innovativo fu il progetto dovuto a Benedetto Brin (38) delle navi da battaglia della classe «Duilio» (39), passato tra discussioni che si protrassero per oltre un decennio. Le due unità furono certamente, per il loro tempo, dei colossi e letteralmente «nuove» come concezione tecnica, tanto da dare un certo primato all'Italia tra tutte le Marine delle maggiori potenze navali. Ma anche per queste unità, potentemente armate, ben protette e veloci, i tempi di costruzione dovuti alle lunghe attese di prodotti esteri (quali le piastre delle corazze e le artiglierie) rivelarono l'insufficienza della nostra industria (40). Il Riboty, il Saint Bon e lo stesso Brin, resisi conto di tale insufficienza compirono ogni sforzo perché nascesse in Italia un'industria degli armamenti e una corrispondente industria cantieristica in mano privata. L'idea di assegnare ai nuovi complessi industriali (soprattutto all'Ansaldo di Genova e all'Orlando di Livorno) la costruzione delle nuove unità in programma, lasciando agli arsenali (anch'essi potenziati) il compito di effettuare i lavori di manutenzione al naviglio appare certamente in linea con una visione strategica di ampio respiro, che coinvolge l'intera nazione nel potenziamento della Marina. Il successo (anche se molto criticato in Parlamento) delle acciaierie di Terni e delle fabbriche d'artiglierie e di munizioni, fa parte di questi piani di sviluppo, che in circa vent'anni porta alla quasi completa indipendenza dalle forniture estere, confermando che il potere marittimo non è fatto solo di navi da guerra, ma anche da porti, arsenali, industrie e marina mercantile.

Anche in Italia il problema degli incrociatori viene affrontato con un certo interesse e si passa dagli incrociatori protetti a quelli corazzati con discreti risultati militari e industriali. Nel



La nave da battaglia Conte di Cavour (Fonte USMM)

1893 vengono ordinate due unità di caratteristiche molto equilibrate, i Garibaldi (41), progettate dal Ten. Gen. GN Masdea, che riscuotono subito un grande successo in campo internazionale. Le prime due unità vengono acquistate sullo scalo dall'Argentina, che ne acquista poi una terza e una quarta, mentre un incro-

ciatore della stessa classe viene comprato dalla Spagna e due dal Giappone. Solo nel 1898 la nostra Marina potrà far entrare in servizio i suoi tre «Garibaldi», Varese e Ferruccio di questa classe ben riuscita, che ha iniziato la lunga serie delle vendite all'estero di navi da guerra da parte dei nostri cantieri. In poco più di trenta anni, l'Italia è quindi divenuta da importatrice di tecnologia navale a riconosciuta e apprezzata esportatrice, risultato che dobbia-



La nave da battaglia Dante Alighieri (Fonte USMM)

mo soprattutto alla lungimiranza dei reggitori del ministero della Marina in quegli anni.

Per la compagine marinara non sono però sempre rose e fiori: nel 1903; il deputato socialista Enrico Ferri accusa il Vice Ammiraglio Giovanni Bettolo (da poco Ministro) di aver favorito la Terni e altre industrie nazionali. Inizia una campagna che oggi definiremo di moralizzazione, che si conclude con un'inchiesta parlamentare. Le conclusioni dell'inchiesta, presentate nel 1906, sono di massima favorevoli alla Marina, ma vengono sottolineate carenze addestrative, logistiche, organiche e soprattutto amministrative (42). Il Ministro Vice Ammiraglio Carlo Mirabello farà tesoro di queste indicazioni per migliorare, con appositi stanziamenti, la situazione degli approvvigionamenti e iniziare un piano di rafforzamento della Marina, eliminando le unità ormai usurate o obsolete e per mettere in cantiere quelle unità su cui poi si dovrà fare affidamento nella Prima guerra mondiale. L'impostazione della monocalibro *Dante Alighieri* nel 1909 chiude questo brillante, se pur controverso, periodo di sviluppo della Regia Marina.

Nei primi cinquant'anni del Regno d'Italia la politica estera e la politica navale seguirono strade non sempre parallele; di fatto, la Marina fu spesso usata in compiti «diplomatici», ma il nostro Ammiragliato influenzò poco la strategia globale del Paese. Nella realtà, la giovane Potenza europea, venuta fuori da rivoluzioni e da interventi stranieri (Francia, Gran Bretagna e Prussia sono, ognuna suo modo e con obiettivi particolari, co-protagoniste dell'indipendenza italiana), guardava più alla sicurezza della valle del Po che a una sua espansione al di là dei mari. Anche quando i Ministri degli Esteri sono ammiragli, non ci sentiamo di affermare che l'influenza di una *lobby* navale si sia fatta sentire sulla pianificazione dei rapporti internazionali, come era avvenuto spesso in Gran Bretagna (43). A cinquant'anni dalla fondazione del Regno le cose cominciarono a cambiare.

Il 1911 vede, infatti, la Regia Marina in uno dei suoi più interessanti periodi di cambiamento. Il decennio trascorso è stato difficile da ogni punto di vista ma, sotto la guida dell'Ammiraglio Bettolo, più volte Ministro o Capo di Stato Maggiore, si era superata l'inchiesta parlamentare del 1906 e si era iniziata un'importante ripresa delle costruzioni navali, ottenendo stanziamenti straordinari da un Parlamento divenuto più favorevole a una politica navale (44). L'Annuario Ufficiale della Regia Marina per l'anno in questione (45) descrive un'organizzazione centrale molto articolata, con un Ufficio di Stato Maggiore (retto, appunto, dal Bettolo) e un'organizzazione periferica ancora su tre Dipartimenti e due Comandi Militari Marittimi (46), ma ormai modernizzata con grandi arsenali ed enti responsabili dei servizi logistici in ogni grande base nazionale. Lo stesso *Annuario* vede in servizio, oltre al Principe Tommaso di Savoia con il grado apicale di ammiraglio, nove vice ammiragli, sedici contrammiragli e cinquantasei capitani di vascello nel «Corpo dello Stato Maggiore Generale» e un buon numero di generali e colonnelli dei Corpi Tecnici. È Ministro della Marina del governo presieduto da Giolitti il Senatore Contrammiraglio Pasquale Leonardi Cattolica; in Parlamento la Marina è rappresentata da dodici Senatori e da sei Deputati. Lo strumento navale si sta modernizzando con l'impostazione di nuove navi da battaglia del tipo «monocalibro»: la *Dante Alighieri* (47) è stata impostata nel 1909, mentre la *Conte di Cavour*, la *Giulio Cesare* e la *Leonardo da Vinci* sono ordinate l'anno successivo. Il naviglio minore ha avuto anch'esso un notevole incremento: sono sullo scalo l'esploratore *Quarto* e i due «Bixio» e *Marsala*, i caccia tipo «Indomito» e le torpediniere tipo «PN», oltre ai sommergibili tipo «Atropo» e «Medusa». Questa rinnovata efficienza della Marina permise, a nostro parere, al governo una politica estera innovativa, certamente meno timida di quella che era seguita alle nostre prime imprese africane della fine del secolo precedente. Assicuratoci le spalle dall'alleanza difensiva con gli Imperi centrali e migliorati i rapporti con la Francia, potevamo guardare a un'espansione coloniale in Mediterraneo con qualche probabilità di successo. L'unica zona dell'Africa settentrionale non ancora sotto protettorato europeo rimaneva quella, sotto dominio turco ma prospiciente alle nostre coste, della Tripolitania e della Cirenaica. I nostri interessi commerciali nell'area erano promettenti, ma la sovranità turca con la sua amministrazione da «grande malata» non sembrava permetterne un adeguato e pacifico sviluppo. Il nostro potere marittimo poteva essere esercitato per sostituire la Turchia nell'area della Sirte.

### **Dalla guerra di Libia alla Prima guerra mondiale**

La nostra diplomazia aveva ottenuto, dopo la soluzione della crisi internazionale di Agadir tra Tedeschi e Francesi, con molta tenacia e intelligenza, l'assenso a una nostra occupazione della Tripolitania e della Cirenaica, e anche una «diplomazia parallela» (quella delle banche e delle industrie nazionali) era al lavoro per ottenere un risultato geoeconomico di rilievo (48). Qualche timore serpeggiava tra i nostri più accorti diplomatici per un effetto destabilizzante, che la guerra con la Turchia avrebbe potuto portare nella sempre turbolenta regione balcanica, ma questi timori furono superati dalla politica estera giolittiana che mirava a risultati concreti. Alla fine dell'estate del 1911 la situazione degenerò rapidamente:



Immagine della guerra di Libia (Fonte USMM)

dopo alcuni incidenti diplomatici e intralci ai nostri commerci, l'Italia chiese alla Turchia di sospendere l'invio di armi in Libia, il governo ottomano non accettò l'imposizione e l'Italia, il 29 settembre, dichiarò la guerra.

La segretezza imposta da Giolitti sull'impresa in corso costrinse Esercito e Marina a una certa improvvisazione, ma aver ordinato che gli obiettivi del conflitto dovevano limitarsi all'occupazione della Tripolitania e della Cirenaica rendeva possibile una pianificazione del ciclo operativo in tempi sufficientemente brevi. Anche in questo caso risultò evidente la maggior flessibilità dello strumento navale rispetto a quello terrestre, e i tempi di raccolta e mobilitazione del Corpo di spedizione non furono troppo celeri, ma concordiamo con il giudizio espresso dal nostro storico navale Ginocchietti (49): *«Data la enorme superiorità della nostra organizzazione militare su quella turca e data anche la ubicazione particolarmente favorevole degli obiettivi da raggiungere, rispetto ai nostri porti; l'impresa alla quale ci accingevamo non presentava gravi difficoltà, esigeva però grande rapidità ed una perfetta armonia tra l'azione politica e quella delle forze navali e terrestri»*. Dal punto di vista strategico, i teatri operativi ove la Marina doveva essere presente erano tre: le coste libiche, dove dovevano avvenire gli sbarchi, l'Adriatico, ove la Turchia poteva operare noiose incursioni, e il Mar Rosso, dove gli Ottomani potevano infastidire i traffici costieri delle nostre colonie. Correttamente, la Marina costituì il comando dell'Armata assegnandolo a uno dei suoi più anziani ammiragli, il Vice ammiraglio Augusto Aubry, per garantire l'unicità di comando; impiegò le forze leggere dell'Ispettorato Siluranti per sorvegliare le forze turche sulle coste greco-albanesi e rinforzò la Stazione Navale nel Mar Rosso con incrociatori militarmente superiori alle poche unità turche presenti nei porti dell'Arabia.

Non commenteremo le operazioni che si svolsero nei tre teatri (50) poiché non vi furono scontri veramente importanti né situazioni che portarono all'aggiornamento della dottrina d'impiego dei mezzi. Possiamo solo vedere nella fase iniziale degli sbarchi e dell'occupazione delle principali città costiere libiche un impiego delle «compagnie da sbarco» assai fruttuoso e coraggioso, ma che mette in evidenza la mancanza nel nostro strumento di una Fanteria di Marina specializzata, sottolineando l'errore compiuto nel 1874 di abolire il Reggimento Real Navi. I corpi da sbarco non si improvvisano e richiedono investimenti, tradizioni e dottrina, che non erano presenti nella nostra compagine navale. Le operazioni di *power projection ashore* si basano, infatti, sul corretto impiego di forze navali e forze anfibe tra loro affiatate e ben coordinate. L'aver cambiato politica estera in modo così repentino non consentì di dotarci di uno strumento adeguato, dove i marines avrebbero dovuto trovare nuovamente una loro collocazione, fortunatamente l'avversario non possedeva forze terrestri per la difesa territoriale di capacità e addestramento tale da impedire gli sbarchi italiani.

L'impiego delle forze leggere per operazioni d'incursione nei porti avversari fu invece assai corretto e redditizio; infatti, sia in Adriatico che nel Levante e nel Mar Rosso si ottennero risultati brillanti (Prevesa, Kufida, Beirut), di cui la Marina può andare giustamente fiera (51). Si trattò di un'esperienza di «guerriglia navale» e di incursioni che anticipò il genere di operazioni a cui fummo costretti dalla situazione geostrategica nella Prima guerra mondiale e che certamente influenzò il pensiero dell'Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, protagonista di una di queste brillanti imprese.

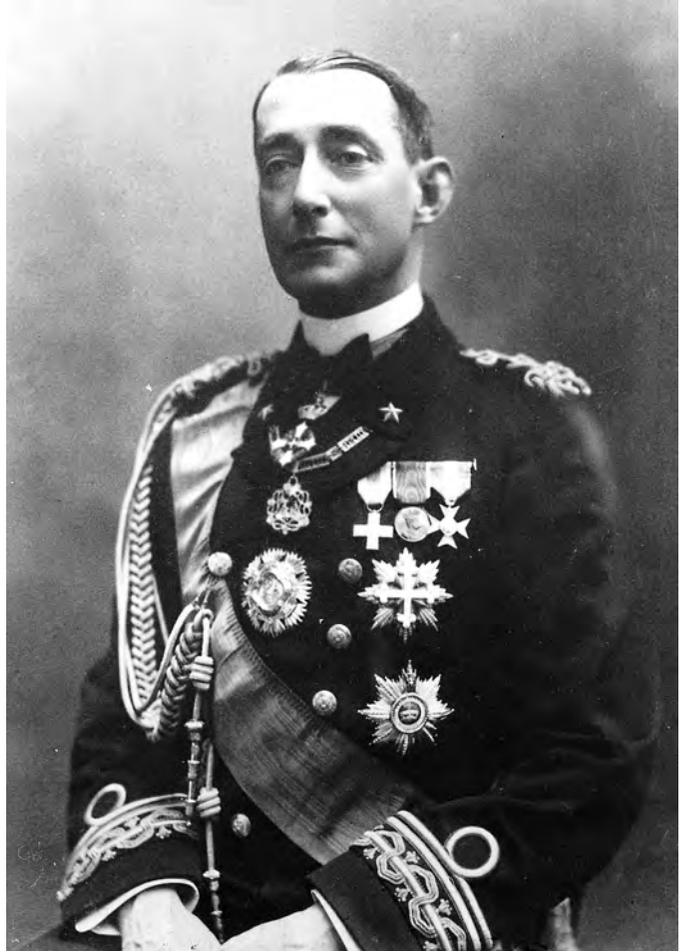
Il potere marittimo nazionale fu poi certamente ben impiegato nella fase finale del conflitto, quando la Turchia, pur sconfitta di fatto, non accettava di scendere a trattative di pace. Il punto debole del nostro avversario erano certamente gli Stretti, ma un attacco o un blocco ai Dardanelli avrebbe notevolmente complicato la già difficile situazione internazionale, non potendo noi danneggiare il commercio delle Grandi Potenze. La soluzione strategica fu trovata prima con l'occupazione militare – quale pegno territoriale – delle Sporadi meridionali (poi definite Dodecaneso) e quindi con l'incursione di torpediniere nei Dardanelli. Questa ultima operazione, eroicamente condotta, non ottenne i risultati sperati, nessuna grande nave turca fu affondata. La strategia «dell'incursione» paga i suoi dividendi politici solo se le imprese che la sostanziano riescono fortunate, ma comunque contribuisce all'effetto «immagine» di una Marina. L'occupazione di Rodi e delle altre piccole isole dell'arcipelago fu assai debolmente contrastata dall'avversario e l'Italia entrò in possesso di un'area insulare strategicamente importante che venne a proiettarci in modo promettente verso il Levante, ma anche questa impresa non convinse i Turchi a concludere le trattative di pace. Solo le pressioni internazionali e l'opera della «diplomazia parallela» (52) portarono alla pace di Ouchy, in cui l'Italia ebbe il desiderato controllo delle coste libiche.

La guerra di Libia vide la prima vera cooperazione tra Esercito e Marina con tutte le difficoltà che la mancanza di addestramento costante poteva comportare, ma ha rappresentato un'importante esperienza per tutte e due le Forze Armate soprattutto nel campo dei trasporti navali, nell'organizzazione dei porti d'imbarco e nel sostegno di fuoco navale ai reparti terrestri. La Marina non solo impegnò tutte le sue forze pronte, ma organizzò anche quelle requisite della Marina Mercantile e armò alcuni «incrociatori ausiliari» con importanti compiti di presenza e vigilanza, non vi furono grandi battaglie perché l'avversario adottò correttamente, da-

to lo stato delle sue forze, una molto modesta strategia della *fleet in being*, a cui ancora una volta opponemmo una corretta «strategia del blocco e dell'incursione». L'entrata in guerra in un momento di cambiamento tecnologico non fu troppo risentito per l'inferiorità numerica e qualitativa dell'avversario, ma certamente rappresentò un importante momento di addestramento e di meditazione operativa per tutti i Quadri della Forza Armata.

La Marina Italiana usciva dalla guerra di Libia giustamente coperta di allori, il comportamento del suo personale a bordo e a terra, nella difficile fase degli sbarchi, era stato realmente di qualità. Possiamo dire che solo nel 1912 l'Italia si accorse di possedere un «potere marittimo» e di poterlo utilizzare quale fattore di potenza in caso di necessità politica. Anche la geostrategia mediterranea era uscita mutata dal conflitto, il possesso dell'ottima baia di Tobruk e di quella altrettanto buona di Porto Lagos nell'Isola di Lero permettevano uno schieramento differente delle nostre Forze Navali più orientato al controllo degli stretti turchi e del Canale di Suez, porte di accesso per i nostri commerci verso il Mar Nero e il Mar Rosso. Le ristrettezze economiche che seguirono la Prima guerra mondiale non permisero di potenziare adeguatamente queste nuove basi, che sarebbero potute diventare dei veri ferri di lancia nel Mediterraneo Orientale.

Dalla pace di Losanna, che aveva posto termine allo stato di guerra tra la Turchia e l'Italia, e la dichiarazione di guerra all'Austria-Ungheria, la Marina Italiana non si trovò realmente in un periodo di pace, le sue unità anzi furono costantemente impegnate in azioni di *naval diplomacy* per far fronte ai notevoli turbamenti internazionali che si verificavano nei Balcani, da cui di fatto esplose la Prima guerra mondiale. La Marina, sotto la guida di Ministri e di Capi di Stato Maggiore (53) assai brillanti, pur impiegata in importanti compiti diplomatici fu portata a un discreto livello di efficienza bellica, attuando vasti programmi di rinnovo della sua linea operativa e migliorando l'addestramento dei suoi equipaggi. Il 1913 fu un anno particolare dal punto di vista della politica navale italiana in quanto l'ingresso in squadra della prima Nave da Battaglia monocalibro, la *Dante Alighieri* ci portava nuovamente al livello delle principali Marine europee e la firma a Vienna della nuova Convezione



Il vice ammiraglio Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi (Fonte USMM)

Navale della Triplice Alleanza indicava una nuova distribuzione delle forze alleate in Mediterraneo con chiaro concentramento anti Intesa (Gran Bretagna e Francia). In particolare la Convenzione (54) si basava su due presupposti strategici di grande valore: la massa di manovra delle tre Marine (Austriaca, Germanica e Italiana) presenti nel teatro operativo aveva il compito di operare nel Mediterraneo centro-occidentale, mentre alle unità più antiche, sia italiane che austriache, erano affidati gli stretti d'Otranto e la difesa dell'Adriatico, quindi si sottintendeva una strategia offensiva antifrancesa in Tirreno e nei Canali di Sardegna e Sicilia e una difensiva del mare interno dell'Alleanza. Questo concetto strategico era di fatto il coronamento di una lunga azione politica dell'Italia intesa a costringere gli alleati a venire in aiuto con tutte le loro forze disponibili in Mediterraneo alla Flotta nazionale per impedire azioni francesi contro il nostro territorio peninsulare e insulare. Questo risultato strategico fu dovuto pagare dal punto di vista politico con la concessione dell'incarico di Comandante Supremo all'ammiraglio Haus, austriaco. La situazione di relativa superiorità navale della Triplice migliorò ulteriormente nel 1914 con l'entrata in servizio delle due nuove corazzate italiane Cesare e Da Vinci, che portò a 7 contro 5 questo tipo di unità nel confronto tra gli italo-austro-tedeschi e gli anglo-francesi.

Sappiamo le ben note ragioni che, nell'agosto del 1914, indussero il governo italiano a non riconoscere il *casus foederis* per la partecipazione alla guerra a fianco degli Imperi Centrali e a proclamare la neutralità. Alla decisione politica, fece rapidamente seguito la disposizione operativa di concentrare a Taranto le forze principali, e il 26 agosto 1914 fu costituita l'Armata Navale agli ordini del Vice ammiraglio Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi. Si procedeva, inoltre, alla mobilitazione delle forze di riserva e all'occupazione prima dell'isola di Saseno e poi di Valona, per ottenere il controllo completo dell'ingresso dell'Adriatico. Visto l'orientamento della monarchia e del governo, la Stato Maggiore della Marina iniziava, nel settembre del 1914, uno studio strategico-operativo per le operazioni in Adriatico contro la Marina austriaca. Si trattava di un cambiamento completo di strategia, che aveva il suo tallone d'Achille nella geografia stessa del bacino principalmente interessato alla lotta sul mare. Il documento di pianificazione, infatti, inizia con le parole: «*La guerra marittima contro l'Austria si presenta particolarmente difficile per la grande sproporzione di capacità difensiva e strategica fra le due sponde adriatiche*» (55). Di fatto, Pola dominava l'alto Adriatico, Cattaro quello medio-basso, la catena di isole permetteva il trasferimento protetto e occulto delle forze navali avversarie, mentre tra la nostra piccola base meridionale di Brindisi e quella lagunare di Venezia, vi era solo Ancona, definita dallo stesso documento «*mediocre ancoraggio, mal difendibile, di scarso valore militare e logistico*». Tutto ciò imponeva la rinuncia a uno scontro risolutivo tra le Squadre da battaglia (a meno di un'assai improbabile uscita in forze della Marina austriaca) ma, soprattutto, spezzava l'unità strategica del teatro operativo in due settori quasi separati e indipendenti: il Golfo di Venezia e il Canale d'Otranto. La Marina avversaria, impiegando la giustificata strategia di una *fleet in being*, ancorava, di fatto, gran parte delle nostre forze alla necessità di sottostare all'iniziativa nemica. Con queste idee strategiche la Regia Marina entrò in guerra il 24 maggio 1915 contro l'Austria con l'idea di vendicare l'episodio di Lissa.

*Questo capitolo è una rielaborazione della Relazione presentata al Convegno all'Università Cattolica per il 150° anniversario dell'unità d'Italia.*

## ANNESSO AL CAPITOLO I

# TECNOLOGIA E POLITICA NAVALE: IL *DULIO* DI BRIN

### Nel nome di Roma

Il 20 Settembre 1870 i Bersaglieri finalmente entravano nella Città Eterna e si concludeva così il lungo processo dell'unificazione e dell'indipendenza del nostro Paese iniziata militarmente con la guerra del 1848 e terminata politicamente con la proclamazione del Regno nel Marzo del 1861. Lo spostamento della capitale del nuovo Stato da Firenze a Roma, voluto fortemente da tutti gli schieramenti politici che avevano fatto il Risorgimento, comportava una completa revisione della nostra politica estera e militare in quanto la Francia e la Spagna, nazioni cattoliche, mal sopportavano il «sopruso» italiano fatto al Papato; l'Austria dopo la guerra del '66 non era certo divenuta nostra amica e la Gran Bretagna, superpotenza navale del tempo, nel suo «splendido isolamento» non sembrava voler proteggere a tutto campo la nostra recente indipendenza. In questa nuova situazione internazionale il mare e la Marina acquistavano un nuovo importante ruolo strategico. Le nostre forze navali, pur presenti in tutte le manifestazioni più importanti dell'epopea risorgimentale, non ne erano state tra i protagonisti principali e nella sfortunata giornata di Lissa della Terza guerra d'Indipendenza non si erano dimostrate, per l'opinione pubblica, all'altezza delle speranze ripostevi.

Con Roma capitale il Regno aveva però un posto importante nel concerto delle nazioni e una sua precisa collocazione geopolitica nell'area mediterranea (56). Governo e Parlamento si resero ben presto conto che il Paese doveva dotarsi di una Marina da Guerra adeguata alle necessità diplomatiche, commerciali e militari che una media potenza europea doveva esprimere.

Nel Mediterraneo, come sappiamo, erano presenti due grandi potenze navali, la Gran Bretagna e la Francia con flotte numerose e moderne e alcuni altri Stati di antiche tradizioni marittime dotati di Marine minori, ma non trascurabili, quali la Spagna, la Grecia e gli Imperi Ottomano e Austriaco. Pur non presentandosi immediata una minaccia navale da parte di nessuno di questi Stati, la nuova Italia doveva presentarsi anche sul mare, che la circondava, in grado di difendere le sue coste e i suoi molti interessi. Per far ciò si doveva sviluppare una vera mentalità marittima in tutto il Paese e dotarlo di uno strumento navale adeguato.



Il ministro Benedetto Brin (Fonte USMM)

I reggitori dello Stato, con la collaborazione di giornalisti e di opinion-maker, iniziarono a diffondere la tradizionale idea di una nazione naturalmente erede della gloria marittima dell'antica Roma e delle quattro Repubbliche Marinare, attività che sfociò nel 1897 con la fondazione alla Spezia della Lega Navale, ma era soprattutto necessario che la Regia Marina esprimesse una nuova realtà tecnologica tagliando opportunamente i cosiddetti «rami secchi» rappresentati da vecchie unità, a vela o a propulsione mista, alcune perfino ereditate dagli Stati preunitari. Grazie alla capacità politica e tecnica di pochi, ma valenti e autorevoli esponenti navali del tempo, questa politica ebbe rapidamente successo.

Il 24 Aprile 1873 alla presenza delle più alte autorità nazionali, fu impostata nel Regio Cantiere di Castellammare di Stabia la «corazzata» *Duilio*, che rappresentava in modo eccellente questa sintesi tecnica e politica portando un nome legato all'affermazione di Roma nel Mediterraneo e mostrando caratteristiche militari del tutto nuove e di grande potenza militare.

### **L'idea del Duilio**

In quegli anni il Ministro della Marina del Governo Minghetti, Simone Pacoret de Saint Bon, era un reduce di Lissa decorato di Medaglia d'Oro ed era apprezzato e stimato da tutta l'istituzione marittima. Utilizzando a pieno le capacità progettuali del Direttore del Genio Navale Benedetto Brin, il Ministro comprese che si poteva impostare in un nostro cantiere una «corazzata» di dimensioni e caratteristiche del tutto nuove, il cui armamento artiglieresco poteva surclassare qualsiasi unità allora in servizio. Nella seduta del 13 marzo 1873 il Ministro presentò alla Camera dei Deputati un rivoluzionario progetto affermando di voler impostare tre navi di linea dotate di *«due torri girevoli, a doppia elica e senza alberatura con scafo in ferro e protette da corazze dello spessore di 55 cm nella zona del galleggiamento e di 45 cm nell'opera morta, queste unità dovevano considerarsi invulnerabili anche rispetto ai cannoni da 35 tonnellate»*.

Quando il Saint Bon parlava ai suoi colleghi deputati nel Regio Arsenale della Spezia, la prima di queste unità, il *Dandolo*, era già stata impostata il 6 Gennaio dello stesso 1873, ma fu la nave impostata a Castellammare che dette il nome alla classe, che fu poi realizzata in solo due esemplari. La stampa specializzata dell'epoca comprese subito che queste due navi rappresentavano veramente una rivoluzione nel campo delle costruzioni navali iniziando la serie di quelle *ironclad battleship*, che saranno quasi per un secolo i punti di forza di tutte le grandi Marine. Benedetto Brin con il suo nuovo progetto stava di fatto cambiando non solo il modo di combattere, ma anche quello di misurare la potenza delle nazioni sul mare.

### **Le caratteristiche rivoluzionarie del Duilio**

Le nuove unità impostate furono definite «navi a cintura corazzata parziale e ridotto corazzato centrale». Infatti i «Duilio» costruiti tutti in ferro erano lunghi, fuori tutto, 109,2 m, ma solo i 45 metri della zona centrale erano realmente corazzati con piastre con spessore



La nave da battaglia Caio Duilio (Fonte USMM)

massimo di 550 mm, che proteggevano sia la parte emersa della murata sia parte dell'opera viva. Questo ridotto, una vera e propria scatola d'acciaio, non aveva un vero ponte corazzato continuo, ma parte di esso era coperto con piastre da 50 mm, e conteneva sia l'apparato motore sia le due colossali torri dell'armamento principale. Due traverse corazzate leggermente ricurve chiudevano di fatto questa cittadella centrale.

La zona prodiera e poppiera pur non protetta con corazza era suddivisa in 83 compartimenti stagni che assicuravano una buona protezione anche contro le nuove armi del tempo, i siluri, noti allora come «torpedini Whitehead». Le due torri principali binate, disposte in modo eccentrico per favorire il più ampio campo di tiro, erano anch'esse fortemente corazzate con piastre da 440 mm.

Anche l'apparato motore, di fornitura britannica, era estremamente moderno con otto caldaie a vapore a combustione a carbone che alimentavano due motrici alternative a duplice espansione orizzontali collegate a due assi con eliche quadripale. Il carbone era sistemato in vari depositi, alcuni dei quali aumentavano la protezione laterale del ridotto corazzato, la capacità totale era di circa 1.300 tonnellate, che permetteva una autonomia di oltre 2.800 miglia alla massima velocità. Alle prove fu superata la potenza di progetto di 7.500 HP e si raggiunse la velocità di 15 nodi. Per l'epoca erano molto numerose e modernissime le macchine ausiliarie per la manovra del timone, delle torri dell'artiglieria e per le pompe d'esaurimento e altri servizi della nave.

Il loro ingresso in servizio apriva veramente una nuova era nell'evoluzione del naviglio militare.

## L'armamento

La cantieristica di Stato del Regno, a cui furono ordinate le due unità, non era certo tra le più progredite del mondo. Abbiamo infatti visto che l'apparato motore fu dovuto ordinato in Gran Bretagna. Lo stesso accadde per l'armamento principale, per cui ci furono numerosi ripensamenti durante la lunga costruzione degli scafi. Infatti il Brin nel suo progetto iniziale del 1872 aveva previsto l'imbarco di due torri girevoli dotate di cannoni Armstrong da 35 tonnellate (57), ma già l'anno successivo si passò ad armi da 60 tonnellate. La Ditta britannica, allora la maggior produttrice di cannoni di grosso calibro, aveva in produzione armi da 38 tonnellate, note come «320mm RML», aventi appunto il calibro di 320 mm e caricamento ad avancarica (RML *Rifled, muzzle loading*), ma per surclassare la concorrenza francese, che aveva in produzione un cannone da 420 mm pesante 76 tonnellate, progettò una nuova arma da «100 tonnellate». Questa fu adottata dalla Regia Marina quale definitivo calibro per i «Duilio» nella considerazione che sembravano essere i cannoni più potenti del mondo.

Si trattava realmente di enormi artiglierie di 450 mm di calibro, lunghe quasi 10 metri e pesanti ben 103 tonnellate, che potevano sparare tre tipi di munizioni molto sofisticate per il tempo (vedi Tabella 1) con meccanismo di sparo sia elettrico che meccanico.

**Tabella 1**

Tipo proietto	Peso kg	Calibro mm	Capacità perforazione	Note
Perforante	910	450	530 mm acciaio a 1.800 metri	14,5 kg di esplosivo
Alto Esplosivo	idem	Idem	n.n.	35 kg di esplosivo
Shrapnel	idem	Idem	n.n.	5 kg. di esplosivo e 920 palle da 110 grammi

Le cariche di lancio erano le cosiddette «poligonali» e contenevano propellente prismatico per circa 50 kg, ne occorreivano quattro o cinque per lanciare i proietti alla massima portata. Nella gestione di queste complesse armi che si caricavano dalla volata con una complicata attrezzatura idraulica funzionante ad elevazione fissa si ebbe un solo grave incidente con lo scoppio di un cannone, che portò alla riduzione del peso della carica nel proseguo dell'impiego.

Come si intuisce si trattava di armi molto moderne, ma complesse sia nell'impiego che nella manutenzione e che richiedevano un'accurata progettazione della zona della nave dove andavano collocate. La potenza del colpo, che certamente risultava letale per qualsiasi unità del tempo, era però molto limitata dalla celerità di tiro, che risultò di un colpo ogni quattro minuti. La torre imbarcata sul *Duilio* era servita da 35 uomini, di cui 18 addetti al munizionamento, e si muoveva in brandeggio con un meccanismo a catena dotato di motore idraulico e ugualmente un sistema idraulico era impiegato per l'elevazione. Il «Brassey» del 1882 riporta che ogni arma veniva a costare 16.000 sterline del tempo (58). La Ditta costruttrice

ne produsse 15 esemplari, suddivisi in otto per i due «*Duilio*», uno per la difesa costiera della Spezia, due di riserva in Italia, due per Malta e due per Gibilterra (59). Questi cannoni erano comunque i più potenti pezzi d'artiglieria navale dell'epoca (60).

Le due corazzate avevano anche una cospicua dotazione di artiglierie per la difesa anti-silurante consistente in 3 pezzi da 120 mm montati nella zona poppiera delle navi e 2 da 75, 8 da 57 e 22 da 37 mm sistemati sul ponte di coperta, sulle sovrastrutture e sulla tuga poppiera.

La spinta modernità dell'armamento era testimoniata anche dall'imbarco di tre lanciasiluri, di cui due sopracquei sistemati uno per lato e uno subacqueo a prora sotto lo sperone. Quest'ultimo, forse unica arma della passata esperienza bellica, era molto prominente, lungo circa quattro metri e rimaneva completamente sommerso.

Per il solo *Duilio* vi era anche un'altra interessante novità: nell'ampia poppa era ricavato un locale stagno, ma parzialmente allagabile attraverso l'apertura di una porta stagna, dove era sistemata una piccola torpediniera, che poteva essere messa a mare anche durante un combattimento e avventarsi sul nemico con i suoi siluri. La torpediniera prescelta fu il *Clio* di 27 tonnellate, lunga 23 metri e dotata di due lanciasiluri da 356 mm con un equipaggio formato da un ufficiale e dieci tra sottufficiali e comuni. L'impiego di tale mezzo fu sperimentato a lungo nel 1887, ma probabilmente non dette i risultati sperati tanto che sulla corazzata *Dandolo* tale sistemazione non fu realizzata.

### **L'aspetto delle nuove corazzate**

Le due nuove unità uscite dalla geniale mente del Brin si presentavano molto diverse dalle altre corazzate del tempo. Infatti erano basse sull'acqua con uno scafo alto solo tre metri dalla superficie del mare, dal ridotto corazzato centrale si elevavano le due torri dell'armamento principale sistemate al centro nave con un alto e stretto fumaiolo a prora delle torri e un altro fumaiolo identico al primo subito verso poppa. Al centro nave si elevava un unico albero per i segnali dotato di ampia coffa, la base dell'albero serviva come posto di governo principale in combattimento, mentre una plancia comando di piccole dimensioni era stata realizzata nella zona prodiera davanti al fumaiolo. Tra i due fumaioli era posta una lunga passerella continua che passava anche sul cielo delle due torri e serviva di collegamento normale tra le zone prodiere e poppiere dell'unità. Verso poppa vi era poi una stretta sovrastruttura continua contenente gli alloggi ufficiali, mentre l'equipaggio era sistemato in locali non troppo comodi nello scafo.

Con la pitturazione allora in vigore (scafo nero, sovrastrutture bianche e fumaioli ocre) queste corazzate avevano un aspetto contemporaneamente elegante e potente, ma totalmente differente dalle loro coetanee in cui le alte alberature, dotate all'occorrenza di vele, ricordavano ancora i tempi nelsoniani.

Anche nell'immagine che davano, *Duilio* e *Dandolo* rappresentavano, quindi, una novità assoluta e potevano ben testimoniare la nascita di una nuova e moderna potenza navale in Mediterraneo a testimonianza di sagge decisioni strategiche adottate a seguito di una razionale politica navale.

## Le discussioni del tempo

Durante il lungo periodo di costruzione e allestimento delle due corazzate, impostate nel 1873 furono completate solo nel 1880 (*Duilio*) e nel 1882 (*Dandolo*) (61), si ebbero tra tecnici notevoli discussioni sull'efficacia di simili mezzi. In particolare il sig. Reed, costruttore capo della *Royal Navy*, sia in Parlamento che sul *Times* criticò la stabilità delle corazzate a ridotto centro di gravità in caso di mare molto agitato e di allagamento in combattimento delle zone poppiere e prodiere non adeguatamente protette. La risposta italiana non venne direttamente dal progettista Brin, ma dall'Ispettore del GN Mattei, che difese le caratteristiche delle nostre unità. Alla discussione tra esperti si unì anche un dibattito abbastanza lungo e sostenuto alla nostra Camera dei Deputati, dove però il Saint Bon, non più ministro, ma sempre considerato molto autorevole, con i suoi interventi chiari i punti considerati oscuri del progetto. Altre discussioni si ebbero sull'armamento principale, che come abbiamo visto era effettivamente molto innovativo e sulla necessità di acquisire all'estero motori, cannoni e corazze. Anche in questo caso i rappresentanti della Marina alla Camera e al Senato seppero difendere l'innovazione in atto nelle nostre forze marittime e utilizzarono il dibattito per affermare la necessità nazionale di dotarsi rapidamente di una adeguata industria militare.

La Gran Bretagna non poteva però accettare che una nuova nazione marittima costruisse mezzi più potenti dei propri e anch'essa mise sullo scalo una nave simile ai «*Duilio*». Si trattò



Il ministro Simone Antonio Pacoret de Saint-Bon  
(Fonte USMM)

della corazzata *Inflexible*, impostata nell'Arsenale di Portsmouth nel Febbraio del 1874. Anche questa unità rimase a lungo sugli scali ed entrò in servizio solo nel Luglio del 1881, era più piccola delle nostre essendo lunga 97,54 metri e dislocante circa 11.000 t. Era dotata di un apparato motore a caldaie a carbone, che alimentavano due macchine fornenti circa 6.500 HP con due eliche bipale, che alle prove la fecero filare a 14 nodi. L'armamento era sempre formato da cannoni Armstrong, ma da «80 t» (406 mm), da artiglierie leggere e quattro lanciasiluri. Gli ammiragli inglesi non vollero abbandonare del tutto la tradizione e la nuova corazzata ebbe quindi anche due grandi alberi con quattro vele quadre ciascuno e la randa e quindi appariva assai meno moderna delle nostre. L'unità nella sua non molto lunga vita operativa (62) fu impiegata spesso in Mediterraneo quasi a contrapporsi alle nostre potenti unità.

Un paragone (vedi Tabella 2) tra le due unità ci pare comunque favorevole alle corazzate italiane. Né i «*Duilio*» né l'*Inflexible* (63) ebbero un reale impiego in combattimento e quindi le ipotesi sul loro vero rendimento quali navi da guerra rimangono puramente teoriche.

**Tabella 2****Paragone tra *Duilio* e *Inflexible***

<b>Caratteristiche</b>	<b>Duilio</b>	<b>Inflexible</b>
Disloc. a p.c.	12.267 t	11.880 t
Lungh. f.t.	109,2 m	98 m
Caldaie	8	12
Macchine	2- duplice espansione	2- singola espansione
Vel. max	15,2 nodi	14,7 nodi
Autonomia	3.600 miglia	2.000 miglia
Equipaggio	420	440 uomini
Armamento principale	4 pezzi da 450 avancarica	4 pezzi da 406 avancarica
Armamento secondario	3- 120, 2- 75, 8- 57, 22- 37	6 pezzi da 102, mitragliere
Tubi lanciasiluri	3 da 356	4 da 360 mm
Cintura di protezione	550 mm	610 mm
Ponte corazzato	80 mm	76 mm
Protez. Torri	450 mm	432 mm
Entrata in servizio	6 gennaio 1880	5 luglio 1881
Dismissione	1909	1903

Altre discussioni sulle nostre due nuove corazzate avvennero negli Stati Uniti, dove al Senato fu sottolineata la potenza raggiunta con queste unità dalla Marina italiana a confronto delle limitate caratteristiche delle navi americane del tempo.

L'apprezzamento del Brin da parte del Kaiser Guglielmo II, che ebbe con il nostro ingegnere una lunga e importante corrispondenza tecnico-politica, fu certamente generato dall'impressione e dal clamore mediatico che i due «Duilio» stavano producendo e forse l'efficacia dimostrata dalla nostra Marina in quegli anni non fu estranea alla decisione tedesca e poi austriaca di firmare con Roma quell'alleanza militare, che fu nota come la «Triplice».

*Questo Annesso è stato in parte pubblicato sulla Rivista Marittima.*

### **Conclusioni e ammaestramenti**

L'ideazione, la produzione e l'impiego di nuovi tipi di unità navali hanno storicamente avuto non solo un ruolo meramente militare, ma spesso anche una ricaduta politica non trascurabile. Il genio del Brin e l'autorità politica del Saint Bon riuscirono a soli pochi anni dalla disgraziata giornata di Lissa a cambiare totalmente l'immagine della Regia Marina. Con l'impostazione delle due corazzate «mostri» della classe «Duilio» il mondo marittimo si accorse che in Mediterraneo era sorta una nuova «potenza navale» con cui volenti o nolenti bisognava fare i conti.

Lo strumento navale di una nazione è fatto da una complessa mistura di mezzi e di uomini, in cui l'innovazione tecnologica ha una parte molto importante con effetti di deterrenza per i possibili avversari e di stima per gli alleati. La costruzione di una grande unità è sempre un atto anche politico e richiede un'ampia concordia di idee non solo tra gli ingegneri che la progettano e tra i marinai che l'impiegano, ma anche tra le *élites* industriali, finanziarie e politiche che la sostengono. Il caso della costruzione del *Duilio*, unità che nella sua vita operativa non è stata mai impiegata in combattimento, può essere considerata veramente quale importante esempio, che ci sembra opportuno continuare a seguire, di una «strategia dei mezzi» illuminata da una razionale visione politica della situazione internazionale e in particolare navale del tempo.

---

#### NOTE CAPITOLO I

(3) Era Luogotenente Generale di S. M. nei Regi Stati il Principe Eugenio Savoia-Carignano, essendo il Re Vittorio Emanuele II al comando delle forze schierate in campagna.

(4) Di fatto, in quel tempo, esistevano sia una Marina del Regno delle Due Sicilie (legittimista) sia una Marina Siciliana (garibaldina).

(5) Così recita il Decreto citato.

(6) Il Comandante Generale della Marina Sarda, normalmente residente a Genova era, di fatto, la massima autorità militare della Forza Armata e dipendeva esclusivamente dal Ministro della Marina a Torino.

(7) Le distanze tra Napoli e Brindisi e tra Messina e Ancona sono rispettivamente di 432 e 525 miglia, mentre le distanze tra Pola e Ancona e tra Venezia e Ancona sono di 76 e 117 miglia.

(8) Sullo stato delle Marine preunitarie cfr. A. Iachino, *La campagna navale di Lissa*, Milano 1966, che cita, tra l'altro, il pesante giudizio del Randaccio (C. Randaccio, *Storia delle marine militari italiane dal 1750 al 1860 e della marina militare italiana dal 1860 al 1870*, 2 vol., Roma 1886) sugli ammiragli in servizio nel 1866 («degli ammiragli sapevasi generalmente in Marina pauroso il Persano, apprezzato come marinaio l'Albini, ma nessuno ignorava che egli fosse pochissimo intelligente; del Longo si stimava il carattere, ma non la valentia come ammiraglio ... degli altri ammiragli si faceva anche minor conto»).

(9) M. Gabriele, *La prima Marina d'Italia*, Roma 1999, p. 55.

(10) Per molti anni il personale tecnico di macchina sarà, infatti, straniero, come stranieri saranno i principali fornitori delle unità tecnologicamente più avanzate.

(11) Di cui uno solo, il Persano, ufficiale in servizio attivo (3 marzo 1862-8 dicembre 1862) e due ufficiali in ritiro, il Ricci (8 dicembre 1862-22 gennaio 1863) e il Di Negro (25 gennaio 1863-22 aprile 1863).

(12) Per la descrizione della guerra terrestre si rimanda a E. Scala, *La guerra del 1866 ed altri scritti*, Roma 1981.

(13) Il taglio del cavo telegrafico tra Lissa e Zara avrebbe dovuto precedere qualsiasi operazione, ma così non fu.

(14) I risultati furono 647.246 a favore dell'annessione e soli 69 contro.

(15) P. P. Ramoino, «Il problema della Strategia dei mezzi», in *Rivista Marittima*, Gennaio 1986, cui si rimanda per le definizioni di «strategia dei mezzi» e per le discussioni sulla teoria strategica relativa.

(16) Già nel 1866, pur con il problema della guerra con l'Austria, il governo aveva inviato la corvetta *Magenta* al comando del CF Vittorio Arminjon a circumnavigare il globo. L'unità, partita il 2 febbraio 1866, rientrò in Italia il 28 marzo 1868.

(17) G. Fioravanzo, *La Marina nel suo primo secolo di vita*, Roma 1961, tabelle a p. 52.

(18) G. Gonnì, *Le cronache navali dell'anno 1870*, Roma 1932.

(19) M. Gabriele, *Augusto Riboty*, Roma 1999.

(20) E. Prasca, *L'ammiraglio Simone de Saint Bon*, Roma-Torino, 1906.

(21) M. Gabriele, *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma 1969, pp. 15-16.

(22) M. Gabriele, *Benedetto Brin*, Roma 1998.

(23) E. Serra, *L'Italia e le grandi alleanze nel tempo dell'imperialismo*, Milano 1990.

(24) M. Gabriele, *Augusto Riboty*, cit., pp. 9-10.

(25) È interessante notare come il termine «colonie» sia usato dalla letteratura del tempo sia per indicare il vero possesso di zone di certa sovranità (per esempio la Colonia Eritrea), sia per comprendere un gruppo numeroso di italiani all'estero (per esempio le «colonie italiane» in Sudamerica).

(26) G. Fioravanzo, *op. cit.*, pp. 68-78; M. Gabriele-G. Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma 1982, pp. 71 e ss.

(27) I sette incrociatori classe «Regioni» furono progettati dal Generale del Genio Navale Edoardo Masdea nel 1888 come «arieti-torpedinieri», di dislocamento di circa 2.500 tonnellate e armamento leggero di quattro cannoni da 152 e altri minori, con un'ampia autonomia (4.000 miglia) e un'abitabilità molto buona. Furono unità adatte ai compiti loro assegnati, ma non si comprende la decisione di costruire altri due incrociatori simili nel 1913 (*Basilicata e Campania*) quando le esigenze di presenza erano completamente cambiate.

(28) M. Gabriele-G. Friz, *op. cit.*, pp. 108 e ss.

(29) USMM, *L'opera della Marina Italiana in Cina*, Firenze 1935.

(30) G. Fioravanzo, *op. cit.*, pp. 105-18; M. Gabriele-G. Friz, *op. cit.*, cap. III.

(31) C. Ciano, *Storia e potere navale nell'età contemporanea*, Pisa 1984, pp. 20-21.

(32) Il Viceammiraglio Canevaro, che aveva partecipato da luogotenente di vascello alla battaglia di Lissa, fu un personaggio di spicco della Marina di fine secolo; aveva svolto l'incarico di Addetto navale a Londra, di Comandante dell'Accademia Navale e della Squadra attiva del Mediterraneo. Successivamente fu Ministro della Marina nel governo di Rudinì e Ministro degli Esteri dal 29 giugno 1898 al 14 maggio 1899.

(33) M. Gabriele-G. Friz, *op. cit.*, cap. V.

(34) La Regia Marina non possedeva truppe di Fanteria di Marina del tipo *marines* in quanto i reggimenti Real Navi erano stati soppressi nel 1878 con un provvedimento, che ancora oggi non appare molto felice, legato alle problematiche di bilancio. Nelle attività all'estero si costituirono, quando necessario, delle «compagnie da sbarco» con parte degli equipaggi delle navi, addestrandole al combattimento terrestre, quale fanteria leggera, e dotandole di piccole artiglierie di accompagnamento. In questo caso dobbiamo dire che la strategia dei mezzi tutta legata alle navi non tenne conto che uno strumento navale equilibrato deve comprendere anche, pur piccoli, contingenti di Fanteria di Marina.

(35) G. Fioravanzo, *op. cit.*, pp. 86-90.

(36) G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano 1989, p. 29.

(37) M. Gabriele, *Augusto Riboty*, cit.

(38) La figura di Benedetto Brin è certamente dominante nell'ultimo quarantennio del XIX secolo per le sue doti non solo ingegneristiche, ma anche strategico-militari e politiche. Il Brin ha certamente caratterizzato la Marina del suo tempo non solo con i suoi scritti e i discorsi parlamentari, ma con la cura che ha posto, da ministro e da alto funzionario tecnico, nella riorganizzazione costante delle strutture navali italiane. Triplicista convinto, il Brin ha anche retto con grande sagacia il Ministero degli Esteri. In proposito, cfr. Gabriele, Benedetto Brin, cit.

(39) Vedi Annesso a questo Capitolo.

(40) Il *Duilio* fu impostato nel 1873 a Castellammare, ma fu consegnato nel 1880; il *Dandolo*, impostato anch'esso nel 1873 nel nuovo Arsenal della Spezia, fu addirittura consegnato nel 1882.

(41) G. Giorgerini-A. Nani, *Gli incrociatori italiani*, Roma 1964, pp. 299 e ss.

(42) G. Colliva, *Uomini e navi*, Milano 1972, pp. 69 e ss.

(43) E. Serra, *L'influenza dell'Ammiragliato britannico sul mutamento della politica estera inglese alla fine del secolo scorso*, in «Biblioteca della Rivista di Studi Politici Internazionali», 1997.

(44) G. Colliva, *op. cit.*, pp. 70-71.

(45) *Annuario Ufficiale della Regia Marina 1911*, Roma 1911.

(46) Primo Dipartimento alla Spezia, Secondo Dipartimento a Napoli, Terzo Dipartimento a Venezia, tutti retti da vice ammiragli; un Comando Militare Marittimo, retto anch'esso da vice ammiraglio, a Taranto e un Comando Militare Marittimo a livello contrammiraglio alla Maddalena.

(47) È interessante considerare la lievitazione dei costi di costruzione: per la *Dante Alighieri* si spenderanno sessantacinque milioni a confronto dei trenta che era costata la Regina Margherita e dei ventiquattro dell'*Emanuele Filiberto*.

(48) E. Serra, *L'Italia e le grandi alleanze...*, cit.

(49) A. Ginocchietti-F. Garofalo, *Nozioni di storia navale*, vol. III, Bologna 1935.

(50) Cfr. M. Gabriele, *La Marina nella guerra italo-turca*, Roma 1998 e R. Nassigh, «Politica e potere marittimo nella guerra italo-turca del 1911-12», in *Rivista Italiana di Difesa*, n. 2, 1999.

(51) Sia l'Ispezzore delle Siluranti, Contrammiraglio Luigi di Savoia, nello Ionio, sia il Contrammiraglio Thaon di Revel a Beirut probabilmente andarono al di là delle indicazioni politiche ricevute, ma riteniamo che le molte critiche al loro operato non possano essere condivise dal punto di vista militare.

(52) Particolarmente importante fu l'azione del noto finanziere veneziano Giuseppe Volpi, conoscitore profondo della situazione turca e influente esponente di quel mondo degli affari che stava facendo decollare l'economia italiana.

(53) Furono Ministri della Marina: il C.A. Pasquale Leonardi Cattolica dal 1.1.1910 al 29.7.1913, il C.A. Enrico Millo dal 29.7.13 al 13.8.14 e il V.A. Leone Viale dal 13.8.14 al 24.9.15. Furono Capi di S.M.: il V.A. Carlo Rocca Rey dal 21.9.11 al 1.4.13 e il V.A. Paolo Thaon di Revel dal 1.4.13 all'11.10.15.

(54) Vedi USMM, *La Marina italiana nella grande guerra*, Vol. 1°, Vallecchi 1935, M. Gabriele, *Le convenzioni navali della Triplice*, USMM 1969.

(55) USMM, *op. cit.*, p. 312.

(56) L'apertura del Canale di Suez nel 1869 confermava per il nostro paese una posizione geopolitica di grande interesse.

(57) In quei tempi i cannoni venivano classificati mediante il peso dell'arma. Con la moderna classificazione i cannoni Armstrong da 100 tonnellate possono essere definiti pezzi ad avancarica da 450/20.

(58) Una completa descrizione del cannone Armstrong da 100 t è riportata nell'articolo di J. Caruana nel fascicolo del Luglio 1998 di *Storia Militare*.

(59) La minaccia che le due corazzate italiane potevano rappresentare per le due maggiori basi navali britanniche in Mediterraneo portò l'Ammiragliato di Londra a dotare sia Malta che Gibilterra di impianti dello stesso calibro in modo da poter contrastare un eventuale (e per noi molto improbabile) attacco italiano, con l'idea molto radicata nel tempo che un cannone basato a terra fosse comunque più efficace di uno imbarcato. Gli impianti di Malta e di Gibilterra sono ancora oggi conservati quali musei artigliereschi e ci consentono di renderci conto delle dimensioni e della complessità di tali cannoni.

(60) I cannoni d'acciaio ad avancarica pur modernamente realizzati con impianti di caricamento e di movimento idraulici furono del decennio successivo alla loro costruzione rapidamente superati da impianti a retrocarica più performanti e di più facile impiego e manutenzione. Nel 1894 il *Dandolo* vide quindi un rimodernamento delle sue artiglierie imbarcando due torri binate da 254/40 e sette impianti singoli da 152 mm.

(61) I molti anni trascorsi sugli scali di queste unità sono anche da attribuire alla difficoltà di approvvigionamento all'estero degli apparati motori e delle artiglierie in un periodo in cui l'Italia era solo alle soglie di un avviamento della sua industria metalmeccanica, a cui certamente il Brin dette un notevole impulso.

(62) L'*Inflexible* fu messo in riserva nel 1893 e radiato nel 1903.

(63) La corazzata inglese prese comunque parte all'azione contro Alessandria l'11 Luglio 1882 sparando contro le fortificazioni dei ribelli 88 colpi, fu nella stessa occasione colpita due volte con danni leggeri.

---

## BIBLIOGRAFIA

Giorggerini G-Nani A., *Le navi di linea italiane 1861-1961*, USMM, Roma 1962.

Bargoni E., *Corazzate Italiane – Immagini B2*, Ed. dell'Ateneo, Roma 1977.

Galuppini G., *Guida alle Corazzate*, Mondadori 1978.

Fraccaroli A., *Dalla piroga alla portaerei*, Signorelli, Milano 1954.

Gabriele M., *Benedetto Brin*, USMM, Roma 1998.

Gabriele M., *Simone Pacoret de Saint Bon*, USMM, Roma 2002.

Ramoino P.P., *La Regia Marina e la sua strategia*, in «Bollettino d'Archivio» USMM, Giugno 2002.

Giorggerini G-Nani A., *Almanacco storico delle navi militari italiane 1861-1995*, USMM, Roma 1996.

# LA STRATEGIA NAVALE ITALIANA NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE

## Geopolitica del Mediterraneo nel 1914-1918

Dopo cento anni dalla vittoriosa conclusione del Primo conflitto mondiale del XX secolo, può apparire inutile rivangarne le strategie soprattutto quelle che hanno condotto ai risultati positivi ottenuti certamente a prezzo di sacrifici e di sangue dalla Regia Marina. Riteniamo però che una rivisitazione della situazione geopolitica del tempo e delle discussioni tra i vertici militari che hanno condotto all'adozione di particolari strategie possa ancor oggi fornire alcune lezioni utilizzabili nel difficile mondo attuale. Il problema geopolitico italiano nel 1914, al cambio di alleanze tra la Triplice e l'Intesa, non è stato sempre esaminato in profondità nel suo insieme ed è tradizione storica, ormai consolidata, affermare che le nostre Forze Navali fossero in forte «inferiorità geografica» rispetto all'avversario austro-ungarico. È nostro parere che questa visione vada, almeno in parte, rivista.

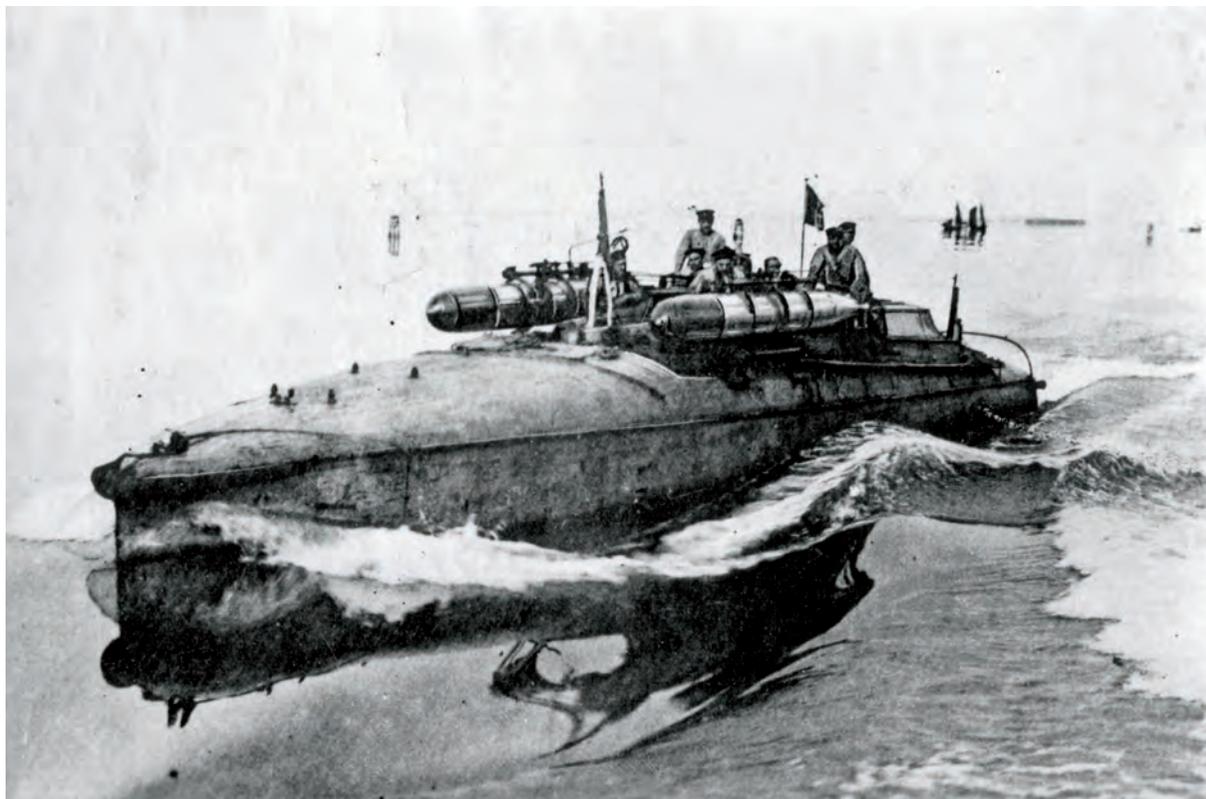
Nel quadro degli accordi navali della Triplice (64), che avevano un sottofondo più politico che geostrategico, pur accettando di porre in mano il comando supremo integrato delle forze navali austriache, tedesche e italiane in Mediterraneo al Comandante in Capo asburgico, all'Italia era di fatto riconosciuto dai suoi alleati austro-germanici il ruolo più significativo in campo marittimo proprio per la sua conformazione geografica. Infatti la pianificazione prevedeva la concentrazione a Messina-Augusta, località baricentriche dell'intero bacino operativo, sia delle due Squadre da battaglia italiane sia delle due analoghe Squadre austriache con il chiaro intendimento strategico di utilizzarle a pieno sia quale *fleet in being* sia per azioni di «contrasto attivo» nel *choke point* del canale di Sicilia spezzando l'unità del Mediterraneo ed evitando o comunque rallentando il congiungimento delle forze anglo-francesi. L'idea di avere a disposizione del Comandante Supremo triplicista sia le nuove navi da battaglia italiane (*Dante, Cesare, da Vinci*) sia quelle imperiali e regie (*Viribus Unitis, Tegetthoff, Pinz Eugen*) oltre le migliori *pre-dreadnouth* e incrociatori corazzati, permetteva un piano di guerra che aveva come «obiettivo principale ... la conquista delle padronanza del mare in Mediterraneo, con lo sconfiggere al più presto possibile le flotte avversarie» (65). L'attacco ai convogli francesi trasportanti l'Armata d'Africa in Europa era affidato alle siluranti italiane, basate soprattutto in Sardegna, ed eventualmente agli incrociatori veloci sia italiani che alleati. Il piano conteneva, come giustamente segnala il Gabriele, una fortissima quota di rischio in quanto la Flotta Francese aveva nel quadrante occidentale del Mare Nostrum una discreta superiorità su quella italiana e la *Mediterranean Fleet* con base a Malta non era certo inferiore alla forza austriaca che si veniva a schierare a Sud. L'idea strategica della Triplice

in mare era forse l'unica pianificabile con le forze a disposizione, ma di fatto non avrebbe potuto portare che a una condotta difensiva delle operazioni dovendo affrontare le due Marine più potenti del momento. La consistenza della *Royal Navy* infatti permetteva sia una buona concentrazione di mezzi nel Mar del Nord, per affrontare la Marina Imperiale del Kaiser, sia uno schieramento in Mediterraneo di forze più che sufficienti se unite a quelle francesi per tenere a bada gli italo-austro-tedeschi.

Con il cambio di alleanza non solo cessava qualsiasi rischio per la nostra situazione a Occidente, ma migliorava in modo considerevole il nostro quadro geostrategico. Infatti l'uscita dall'Adriatico delle forze austriache poteva essere impedita o comunque fortemente contrastata dal possesso italiano del canale d'Otranto, mentre la Divisione Germanica (66) in Mediterraneo veniva a trovarsi senza basi e quasi senza alleati. Inoltre la straordinaria posizione centrale del nostro Paese e l'importante controllo italiano sulle coste albanesi, ottenuto nel 1914 con l'occupazione di Valona, erano un «dono strategico» molto significativo per l'Intesa, che di fatto tenne lontano dalle sue importanti SLOC (linee di comunicazione marittime), congiungenti le colonie e i possedimenti africani e mediorientali con i porti nazionali, tutte le forze di superficie avversarie (e molti sommergibili) evitando scontri navali con possibili risultati favorevoli all'avversario. Tale considerazione deve aver molto pesato sugli ammiragliati francese e inglese nell'accettare con grande simpatia il nuovo alleato meridionale nella coalizione a un costo piuttosto limitato dovendo fornire per aiutare l'Italia, come indica la Convenzione Navale di Parigi del 10.5.1915 (67), solo dodici caccia francesi e quattro incrociatori leggere inglesi, oltre a qualche sommergibile, torpediniera e alcune vecchie corazzate britanniche. L'ingresso in guerra dell'Italia a fianco dei franco-inglesi non solo apriva un importante fronte terrestre, che assorbiva una buona parte dell'Esercito di Vienna, ma volgeva totalmente a favore delle Potenze Marittime la situazione geostrategica del Mediterraneo, in cui l'avversario poteva permettersi solo piccole azioni di disturbo.

## **Geopolitica e geostrategia dell'Adriatico**

Il mare Adriatico è lungo circa 800 km e largo mediamente 150 km e ricopre una superficie di circa 132.000 km<sup>2</sup>. La sua profondità non supera i 300 m nella parte settentrionale e raggiunge i 1.222 m più a sud. Da un punto di vista morfologico può essere diviso in tre aree: la parte settentrionale completamente dominata dal delta del Po è un lento declivio nel quale la profondità non supera i 75 m, la parte centrale, tra Ancona e il Gargano è caratterizzata dalla presenza di una depressione detta «fossa del medio Adriatico» (266 m), mentre la zona meridionale ha una piattaforma continentale che si restringe in corrispondenza della Puglia fino a circa 20 km, fra la Puglia e l'Albania si trova la piana adriatica con una profondità media di circa 1.000 m e la massima di 1.200 m. Da qui la profondità risale a circa 800 m in corrispondenza del canale d'Otranto che separa l'Adriatico dallo Ionio. Dal punto di vista militare nel conflitto contro l'Impero Asburgico questo mare poteva essere suddiviso in due scacchieri contigui, ma operativamente separabili, il primo nell'area settentrionale con perni di manovra per le flotte nelle due basi avversarie di Venezia e di Pola, il secondo, a Sud delle congiungenti le isole di Pianosa, Lissa e Lagosta, era dominato dai porti di Brindisi e Va-



Il MAS 15 in azione ad Ancona (Fonte USMM)

lona in mano nazionale e Cattaro in mano austriaca. I due scacchieri potevano quindi vivere una loro attività operativa quasi indipendente e il travaso di forze consistenti dall'uno all'altro presentava, proprio per le brevi distanze in gioco, un'intrinseca pericolosità e richieste, infatti, durante il conflitto la gestione di complesse operazioni di scorta. Con il bacino mediterraneo in completo dominio degli Alleati, l'Adriatico diveniva inoltre un «mare chiuso» in cui poteva svolgersi una guerra particolare in cui l'obiettivo non era il dominio del mare di maniana memoria con l'esigenza di «scontri decisivi» tra le Flotte, ma lo scopo strategico diveniva per noi il logoramento dell'avversario attraverso un blocco marittimo a «doppio scopo», di cui uno per impedire gli eventuali rifornimenti via mare alle Potenze Centrali e l'altro per evitare sconfinamenti di là di Otranto delle unità da guerra Imperiali e Regie.

È tradizione, come abbiamo già accennato, dei nostri studi storici sul conflitto 1915-18, parlare per il bacino in questione di una pesante inferiorità geostrategica del nostro Paese al confronto dell'Austria. A nostro parere tale inferiorità andrebbe rivista a fronte degli obiettivi complessivi della guerra, infatti se è pur vero che alle ottime basi avversarie di Pola, Cattaro, Sebenico e Spalato la nostra Marina poteva contrapporre solo quelle più modeste di Brindisi e di Venezia, non va trascurato il fatto che possedevamo in vicinanza del teatro operativo il grande Arsenal di Taranto, che al contrario di Pola era protetto da qualsiasi incursione avversaria (68), inoltre il «sistema» strategico marittimo Brindisi-Valona permetteva il controllo dello stretto, il rifornimento dello scacchiere albanese e, quando i mezzi lo consentirono con lo sbarramento fisso del canale di Otranto, la quasi completa chiusura in Adriatico anche alle

forze subacquee avversarie. In questa zona meridionale del Teatro di operazioni la superiorità italiana si rivelò appieno con il salvataggio dell'esercito Serbo in ritirata, che vera «Dunkerque» ante litteram non solo ottenne un importante risultato politico-militare, ma dimostrò chi era il vero «padrone del mare». Le considerazioni relative a rendere l'Adriatico una zona strategica autonoma e isolata dal resto del Mediterraneo è chiaramente contenuta nel Piano generale delle operazioni che a firma del Ministro della Marina, ammiraglio Viale, fu emanato il 18 aprile 1915 (69), in cui si disponeva, tra l'altro, che obiettivo prioritario era *«impedire che navi nemiche riescano ad uscire dall'Adriatico per esercitare azioni offensive sul litorale nei porti dello Jonio e del Tirreno»*, stabilendo inoltre che *«in Adriatico la nostra navigazione commerciale sarà completamente sospesa»*. Tali criteri strategici hanno di fatto costituito l'ossatura di tutta la pianificazione bellica sino alla vittoria nel 1918 e la dislocazione delle forze nei suoi due riordinamenti principali, nel 1916 e nel 1917, può confermare sia l'idea di dominare l'Adriatico attraverso la sua chiusura con il controllo dell'accesso meridionale sia la costante preoccupazione di tenere aperte le vie di comunicazione marittime del Paese nel resto del Mediterraneo e sia il concetto fondamentale di dare una costante priorità per qualità e quantità di forze schierate allo scacchiere meridionale dell'amarissimo (70). L'ampia, bassa e poco protetta costa italiana si presentava obiettivo facile per azioni di incursione avversarie, ma quando queste furono realizzate non ottennero, a nostro parere, che magri risultati propagandistici, sia per mancanza di importanti obiettivi militari sia per la presto riorganizzata difesa mobile italiana (treni armati, campi minati, pattugliamento di siluranti e di aeromobili) e non può neppure essere attribuito all'avversario una libertà di pianificare riuscite operazioni di disturbo, in quanto la nostra capacità di reazione e spesso la stessa iniziativa operativa rimase nelle nostre mani per tutto il conflitto con il risultato di tenere l'avversario sempre sotto pressione. Se questo non accadde con continuità e portò a un certo grado di insoddisfazione sui risultati raggiunti al punto da costringere il Governo, nel febbraio 1917, a mutare la direzione dell'Armata Navale, riteniamo di poter dire che tutto ciò non sia tanto da attribuirsi a un'errata strategia operativa, quanto alla penuria di unità adatte a una forma di «guerriglia navale», che, non essendo prevista nel decennio 1904-1914, non aveva imposto una adeguata strategia dei mezzi. Una corretta visione d'insieme della guerra particolare, che si stava combattendo, portò lo Stato Maggiore giustamente a rinunciare alla costruzione delle grandi Navi da battaglia, che erano già state ordinate, per concentrare ogni forza nel naviglio minore assai più adatto alle operazioni di contrasto dell'avversario nello scacchiere ristretto dell'Adriatico, considerato un «nido di vespe».

Un altro importante aspetto della guerra navale in Adriatico è rappresentato dalla intrinseca protezione che la Laguna Veneta forniva al cosiddetto «lato a mare» dello schieramento dell'Esercito. A nostro parere la capacità italiana di sfruttare tale complesso scacchiere geo-idrografico permise di resistere sul Piave, impedì all'avversario azioni anfibe alle spalle del fronte e fornì un'area di protezione alle forze navali ivi schierate (71). Anche questa caratteristica geografica può essere considerata un «fattore di potenza» della nostra strategia adriatica. Nella stessa area la situazione per il nostro avversario era assai diversa, infatti il porto di Trieste non godeva della stessa protezione idrografica della Laguna e quando fu utilizzato quale base per le unità austriache inviate a cooperare con le forze terrestri, rivelò le sue deficienze come mostra l'affondamento della *Wien* a opera dei MAS di Rizzo del 10 dicembre 1917 (72).

L'aver separato l'avversario austriaco dai suoi possibili alleati tedeschi e turchi con l'imbottigliamento di fatto della sua Flotta in Adriatico valorizzò inoltre la nostra superiorità complessiva in mezzi come mostra la Tabella 3.

**Tabella 3**

**Forze contrapposte al 24 Maggio 1915**

Tipo	ITALIA	AUSTRIA	Note
Navi da battaglia	13	15 (*)	(*) otto antiquate
Incr. corazzati	16	5	
Incr. legg./espl.	9	5	
Caccia	25	25	
Torpediniere	59	69(*)	(*) molte antiquate
Sommergibili	21	7	
Mezzi aerei	2 dirig., 15 idrov.	50 idrov.	

Aggiungendo i mezzi forniti in supporto da Inglesi e Francesi (e dopo il 1917 anche dagli Stati Uniti) per un totale medio di circa venticinque unità, tale superiorità si mantenne per tutto il conflitto e costrinse l'avversario a una strategia conservativa delle sue forze, che portò non solo a scarsi risultati militari, ma finì per demoralizzare la compagine degli equipaggi della Duplice Monarchia.

In conclusione possiamo vedere come il Potere Marittimo italiano sia stato esercitato in modo corretto senza ricorrere alla cosiddetta «battaglia decisiva», che le più affermate teorie strategiche marittime del tempo vedeva quale unico scopo di una Flotta.

**La strategia marittima italiana al di fuori dell'Adriatico**

Pur se sia noi che i nostri Alleati considerarono principale teatro di operazioni per la Regia Marina il mar Adriatico, anche il resto del Mediterraneo non fu dimenticato dalla strategia marittima nazionale. Questa seconda campagna navale, condotta in parallelo alla prima, aveva come unico obiettivo la libertà di navigazione del traffico mercantile da Gibilterra ai porti del Tirreno e dai Balcani e dal Medio Oriente a quelli dello Jonio. Imbottigliata la divisione tedesca *Goeben* negli stretti turchi, l'unica minaccia risultò essere quella subacquea, che Austriaci e Tedeschi utilizzarono con notevoli risultati. La condotta della guerra per il traffico, pur nella tutto sommato situazione ottimale di partenza, ebbe anch'essa momenti non facili sia per la mancanza di mezzi antisom idonei a tale tipo di lotta sia per la grande estensione delle rotte di accesso alla Penisola e ai molti porti e sorgitori da difendere. La strategia italiana nel campo era correttamente, sin dall'inizio delle ostilità, quella del convogliamento, ma gli Alleati, sia per scarsità di navi scorta sia per una diversa concezione della protezione del traffico, ci obbligarono a lungo a optare per le cosiddette «rotte pattugliate». Solo nel 1917 si riuscì, attraverso la costituzione dell'Ispettorato Difesa Traffico Nazionale

(IDTN), a disporre il convogliamento del traffico più importante da Gibilterra ai porti liguri e alla protezione del traffico costiero con una rete di batterie costiere e un pattugliamento efficiente con caccia, torpediniere e aerei dei litorali nazionali. Lo sforzo in questo campo fu realmente gigantesco e infatti nel novembre 1918 dall'IDTN dipendevano ben 392 unità, tra cui 167 MAS e 101 dragamine e *drifter* dedicando alla protezione dei mercantili anche 103 idrovolanti e 7 dirigibili e schierando lungo le coste dello Jonio e del Tirreno ben 702 pezzi d'artiglieria. Anche questo aspetto della nostra strategia marittima è spesso ignorata dagli storici senza considerarne i risultati finali.

Nonostante le perdite onerose dovute alla guerra sottomarina, le Forze Navali italiane riuscirono a mantenere sempre aperto non solo il flusso di rifornimenti indispensabili per una nazione in guerra, ma anche il traffico militare occasionale per il supporto dei reparti dell'Esercito in Albania, in Macedonia e nel Levante. Si dimostrò così che anche nel Mediterraneo propriamente detto il Potere Navale era chiaramente in mano della nostra coalizione marittima e che l'esercizio di tale potere era elemento di una strategia mirante alla vittoria in una lunga guerra di reciproco logoramento. Il già citato Piano del 1915 aveva chiara questa ottica delle operazioni a «lungo termine» prevedendo per le forze navali impegnate in attività operative soste nei porti dello Jonio e del Tirreno per consentire «di concedere al personale brevi periodi di riposo, utilissimi a rinfrancare le energie, durante una guerra forse non breve» (73). Concezione questa molto moderna con una visione strategica di ampio respiro.

### La strategia dei mezzi e il corretto impiego delle forze

Nel paragrafo dedicato alla geopolitica dell'Adriatico si è già indicata la composizione numerica delle due Flotte contrapposte al 24 maggio 1915, nel corso del conflitto entrarono in servizio le unità indicate nella Tabella 4.

**Tabella 4**

**Unità entrate in servizio tra il 1915 e 1918**

Tipo	Italia	Austria
Corazzate	2	1
Incrociatori	-	-
Caccia/esploratori	26	2
Torpediniere	35	18
Sommergibili	64	17

I suddetti numeri ci indicano chiaramente non solo le scelte operate dalla Regia Marina (completamento delle sole grandi unità in avanzata costruzione, forte impulso al naviglio minore e subacqueo), ma anche la chiara superiorità in campo marittimo dell'Industria italiana rispetto a quella dell'avversario.

Nel quadro del dibattito iniziale tra i fautori della «battaglia decisiva», tra cui primeggiava il Comandante in Capo dell'Armata Navale (74), e i pensatori legati invece all'idea del blocco dell'avversario e della «battaglia in porto», ebbero la meglio, dopo i primi affondamenti di grandi navi (75), i secondi, che si espressero sempre per una strategia dei mezzi che ci permettesse per ogni classe di unità la superiorità relativa rispetto all'avversario. Questa concezione strategica portò all'entrata in servizio di unità «minori» del tipo «Esploratore» e «Caccia», che con la loro buona velocità, manovrabilità e armamento, si rivelarono i mezzi più adatti alla forma di guerra, che era prevedibile in Adriatico. Logicamente questi mezzi, per le condizioni stesse dell'Industria nazionale, ebbero un considerevole lungo periodo di costruzione e quindi non poterono essere impiegati a massa che nell'ultimo anno di guerra; ma il corretto concetto operativo d'impiego delle forze disponibili fu applicato rinforzando i gruppi di siluranti nazionali, specialmente quelli dislocati a Brindisi, con le unità leggere alleate, che erano state poste sotto il nostro completo controllo operativo.

La composizione dello strumento navale nazionale risentiva però delle idee strategiche dei primi anni del '900 e infatti entrammo in guerra con nove corazzate *pre-dreadnought* e ben sedici incrociatori corazzati, che si rivelarono più un peso che un potenziale operativo per la loro fragilità soprattutto nei riguardi dell'offesa subacquea. L'utilizzo delle navi maggiori non fu però escluso dai reggitori della Marina, infatti le più antiche furono impiegate sia nell'area di Venezia sia in Albania come potenti centri di fuoco controcosta e quali batterie difensive per giungere infine alla grande azione del 2 ottobre 1918 del bombardamento di Durazzo in cui gli incrociatori corazzati del tipo San Giorgio poterono far sentire la voce dei loro grossi calibri perché opportunamente scortati da un nugolo di unità sottili alleate, tra cui i nuovissimi *Submarine Chasers* americani.

In questa situazione la nostra Marina poteva sopportare più perdite di quella avversaria in quanto i suoi cantieri erano ormai mobilitati per il giusto tipo di mezzi occorrenti al rimpiazzo di quelli che la guerra di logoramento consumava. La Tabella 5 indica le perdite tra i due avversari in Mediterraneo.

**Tabella 5**

**Perdite in Adriatico-Mediterraneo**

ITALIA				AUSTRIA			
Nave	Tipo	Data	Causa	Nave	Tipo	Data	Causa
<i>Benedetto Brin</i>	N.B.	set-15	Sabotaggio	<i>Wien</i>	N.B.	dic-17	MAS
<i>Leonardo da Vinci</i>	N.B.	ago-16	Sabotaggio	<i>Szent Istvan</i>	N.B.	giu-18	MAS
<i>Regina Margherita</i>	N.B.	dic-16	Mina	<i>Viribus Unitis</i>	N.B.	nov-18	Incursori
<i>Amalfi</i>	Inc.Cor.	lug-15	Sommerg.	<i>Lika</i>	CT	dic-15	Mina
<i>Garibaldi</i>	Inc.Cor.	lug-15	Sommerg.	<i>Triglav</i>	CT	dic-15	Unità sup.
<i>Turbine</i>	CT	mag-15	Unità sup.	<i>Wildfang</i>	CT	giu-17	Mina
<i>Intrepido</i>	CT	dic-15	Mina	<i>Streiter</i>	CT	apr-18	Aerei

segue →

→ segue

ITALIA				AUSTRIA			
Nave	Tipo	Data	Causa	Nave	Tipo	Data	Causa
<i>Audace</i>	CT	mag-15	Collisione	<i>11 T</i>	torp.	ott-17	Arresa
<i>Impetuoso</i>	CT	lug-16	Sommerg.	<i>U12</i>	somm.	ago-15	Somm.
<i>Nembo</i>	CT	ott-16	Sommerg.	<i>U3</i>	somm.	ago-15	Unità sup.
<i>Borea</i>	CT	mag-17	Unità sup.	<i>U6</i>	somm.	mag-16	Unità sup.
<i>Cairolì</i>	CT	apr-18	Collisione	<i>U16</i>	somm.	ott-16	Unità sup.
<i>Garibaldino</i>	CT	lug-18	Collisione	<i>U30</i>	somm.	mar-17	Mina
<i>5 PN</i>	Torp.	giu-15	Sommerg.	<i>U23</i>	somm.	feb-18	Unità sup.
<i>Serpente</i>	Torp.	giu-15	Mina	<i>U20</i>	somm.	lug-18	Unità sup.
<i>17 OS</i>	Torp.	lug-16	Mina				
<i>Perseo</i>	Torp.	feb-17	Collisione				
<i>Scorpione</i>	Torp.	mag-17	Collisione				
<i>36 PN</i>	Torp.	nov-18	Mina				
<i>Medusa</i>	Somm.	giu-15	Sommerg.				
<i>Nereide</i>	Somm.	ago-15	Sommerg.				
<i>Jalea</i>	Somm.	ago-15	Mina				
<i>Pullino</i>	Somm.	lug-16	Incaglio				
<i>Balilla</i>	Somm.	lug-16	Mina				
<i>Guglielmotti</i>	Somm.	mag-17	U.sup. alleata				

Se si considera che molte perdite italiane furono prodotte da incidenti (collisioni, ecc...) e sabotaggi, possiamo affermare che la lotta sul mare fu certamente costosa, ma non mutò mai il profilo complessivo della Regia Marina nell'insieme delle Potenze Navali del tempo. In altre parole, forse troppo brutali, furono perdite che ci potevamo permettere.

Nel quadro della corretta strategia dei mezzi non va infine dimenticato che i famosissimi MAS erano nati come piccole unità cacciasommergibili e solo in parte furono utilizzati quali veloci siluranti di superficie con i brillanti risultati, che ben conosciamo. Anche in questo caso si può parlare di una concezione strategica improntata allo sfruttamento intelligente delle caratteristiche proprie del teatro operativo principale, che consentiva l'agguato o l'incursione utilizzando al meglio le ridotte distanze tra gli schieramenti offensivi e le proprie basi e le caratteristiche intrinseche dei piccoli scafi costruiti.

Le grandi navi e soprattutto le più moderne corazzate (*Dante Alighieri*, classe «Cavour» e classe «Doria») ebbero comunque un importante ruolo politico nel difficile equilibrio tra gli Alleati in Mediterraneo e furono certamente elemento non trascurabile nella decisione di lasciare all'Italia la direzione unica delle operazioni contro l'Austria in Adriatico. Non va trascurato infine che le possibilità costruttive della nostra cantieristica e gli aiuti alleati (76) erano tutti fattori a nostro vantaggio rispetto alle assai minori capacità dell'avversario, chiuso nel suo blocco continentale.

## Conclusioni

Il conflitto marittimo tra l'Italia e l'Austria-Ungheria non può essere considerato dal punto di vista strategico solo come la «rivincita di Lissa», ma va esaminato quindi come una lunga campagna navale in cui abbiamo saputo mettere a frutto la dotazione geopolitica del nostro Paese in una lunga guerra globale di enormi proporzioni. Dopo decenni di appartenenza alla Triplice Alleanza in cui il timore di attacchi francesi ci aveva costretto a programmi navali basati su una flotta da battaglia consistente, riuscimmo a impostare, quasi sul tamburo, una nuova strategia marittima, funzionale alla realtà economica, geografica e militare del momento. Isolando in modo quasi chirurgico l'Adriatico rendemmo un prezioso servizio ai nostri nuovi Alleati, che poterono dedicare quasi tutte le loro forze ad altri obiettivi in Mediterraneo e negli Oceani, ma contemporaneamente mantenemmo una superiorità di fatto sull'avversario logorandone costantemente le possibilità operative. L'idea di creare un «mare chiuso» in cui bloccare ogni iniziativa nemica ci appare ancor oggi una brillante soluzione strategica, che pur se non supportata allora da una teorizzazione discussa e accettata, dette alla fine i risultati sperati. Il problema delle brevi distanze dai nostri porti a quelli avversari, non può essere considerata come una «condizione di vulnerabilità» solo per la Regia Marina, ma ha fortemente condizionato anche la strategia avversaria e, con l'eccezione delle incursioni austriache nella prima notte di guerra, ha quasi sempre portato agli Austriaci perdite anche considerevoli, come l'affondamento della *Szent Istvan* il 10 giugno 1918.

La rinuncia alla «battaglia decisiva» sostituita con una diuturna «opera silenziosa, aspra, generosa» come l'ammiraglio Revel indicò nel *Bollettino della Vittoria Navale* del 12 novembre 1918 era quindi il frutto di un meditato e corretto esame di situazione, che si basava sulla riconosciuta efficacia della caratteristica prima del Potere Marittimo, la sua flessibilità e continuità nel tempo.



Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, La Spezia 1923 (Fonte USMM)

## Primo Annesso al Capitolo II

---

# LO STRUMENTO NAVALE ITALIANO ALLO SCOPPIO DEL PRIMO CONFLITTO MONDIALE

La composizione della Regia Marina all'entrata in guerra era molto variegata in quanto coesistevano unità concettualmente molto avanzate con altre del tutto obsolete, che sarebbero state sicuramente radiate se il conflitto non avesse richiesto anche l'impiego, in speciali condizioni, di unità molto anziane e di limitato valore militare. La lettura delle sole cifre, mostrate nella Tabella 6, non rende quindi giustizia al reale potenziale delle Forze Navali perché sotto la stessa voce «tipo di navi» sono raggruppate unità di caratteristiche molto diverse. Infatti la classificazione in uso nel 1915 del Naviglio Militare prevedeva la suddivisione delle unità maggiori (corazzate, incrociatori, esploratori) in sei classi di navi da battaglia, come indicato nello schema, tale classificazione dipendeva da molti fattori tra cui l'età, il dislocamento e l'armamento, senza troppo considerare i criteri d'impiego delle stesse, riteniamo che anche considerazioni di carattere politico presiedessero a tale classificazione. Possiamo giudicare moderne e sempre operativamente utilizzabili nelle azioni di combattimento previste dalla pianificazione bellica in atto le unità classificate delle classi 1<sup>^</sup>, 2<sup>^</sup> e 4<sup>^</sup>, mentre nelle classi 5<sup>^</sup> e 6<sup>^</sup> erano raggruppate anziane unità impiegate solo quali stazionarie, per la difesa locale o per compiti coloniali. Non è spiegabile la classificazione del Marco Polo in una sua classe (la 3<sup>^</sup>) non essendo troppo diverso dalle unità della 5<sup>^</sup> e 6<sup>^</sup> classe. Appare anche poco spiegabile la classificazione dei quattro «San Giorgio/Pisa» nella 1<sup>^</sup> classe essendo degli incrociatori corazzati e non delle navi da battaglia, se non forse dal fatto che avevano un armamento superiore alla corazzate della classe «Saint Bon». Abbiamo inserito tra i Caccia anche i tre «Poerio» classificati «esploratori leggeri» in quanto molto simili ai conduttori di flottiglia delle altre Marine. Tra le Navi Sussidiarie, tutte piuttosto datate, erano incluse anche alcune vecchie corazzate (per esempio i tipi Sardegna), che furono impiegate utilmente quali batterie galleggianti sia nel Basso che nell'Alto Adriatico, oltre le classiche navi ausiliarie quali petroliere, carboniere, ecc...

Di fatto quindi la Flotta Italiana era costituita da 5 navi da battaglia di moderna concezione (di cui due in costruzione nel 1915), tre esploratori da oltre 3.000 t, tre esploratori leggeri, una quindicina di caccia e altrettante torpediniere moderne e dodici sommergibili di buone prestazioni quale nucleo operativo di qualità, mentre il resto delle unità in inventario, compresi gli incrociatori corazzati, erano da considerarsi obsoleto e impiegate solo quali unità di seconda linea. Quindi possiamo giudicare che la Flotta nel 1915 avesse un buon nucleo di unità moderne pari a circa il 50/60% delle navi in servizio, ma che comprendesse anche molte anziane unità utilizzabili solo come mezzi addestrativi o d'uso locale. Ciò nonostante il paragone con la Flotta avversaria rimaneva del tutto a nostro favore in quanto ai buoni incrociatori leggeri austriaci (classe «Saida»), unità realmente moderne e adatte al teatro operativo principale, potevano essere contrapposti non solo i nostri esploratori, ma anche gli incrociatori leggeri britannici messi a nostra disposizione.

**Tabella 6**

**Unità in servizio nella Prima guerra mondiale**

<b>Tipo / Classe</b>	<b>N°</b>	<b>Disloc. T.</b>	<b>Arm. Princ.</b>	<b>Arm. Sec.</b>	<b>Vel. nodi</b>	<b>Note</b>
<i>Navi da battaglia di 1^ Classe</i>	18					
Dante	1	19500	XII 305	XX 120	23	
Cesare	3	22500	XIII 305	XVII 120	22,5	
Doria	2	22500	XIII 305	XVI 152	22,5	in costruzione
Brin	2	14500	IV 305	IV 120	20	
Vittorio Emanuele	4	12600	II 305	XII 203	22,5	
San Giorgio	4	10000	IV 254	VIII 190	28	incr. cor.
Saint Bon	2	9800	IV 254	VIII 152	18	
<i>Navi da battaglia di 2^ classe</i>	5					
Garibaldi	3	7400	I 254- II 203	XIV 152	20	incr. cor.
Carlo Alberto	2	6500	XII 152	VI 120	19	
<i>Navi da battaglia di 3^ classe</i>	1					
Marco Polo	1	4600	VI 152	X 120	17	
<i>Navi da battaglia di 4^ classe</i>	4					
Quarto	1	3300	VI 120	VI 76	28	
Marsala	2	3500	VI 120	VI 76	28	
Libia	1	3800	II 152	VIII 120	22	
<i>Navi da battaglia di 5^ classe</i>	7					
Lombardia	6	2400	IV 152	VI 120	17	navi coloniali
Piemonte	1	2700	VI 152	VI 120	22	
<i>Navi da battaglia di 6^ classe</i>	8					
Agordat	2	1310	XII 76		23	
Partenope	3	840	I 120	VI 57	19	
Montebello	1	850	IV 57		18	
Etna	1	3500	II 254	VI 152	17	
Tripoli	1	900	I 120	VI 57	19	
<i>Cacciatorpediniere</i>	35					
Poerio	3	1200	VI 102		32	espl. leggeri, in allestim.
Lampo	5	320	I 76		30	
Nembo	6	330	V 57		30	
Bersagliere	11	380	IV 76		28,5	
Indomito	8	620	I 120	IV 76	30	
Audace	2	780	I 120	IV 76	30	
<i>Torpediniere</i>	129					
<i>Sommergibili</i>	19					
Glauco	6	150				
Foca	1	180				
Medusa	8	250				
Nautilus	2	225				
Pullino	2	400				
<i>Navi sussidiarie</i>	85					
<i>Navi uso locale</i>	27					

## Secondo Annesso al Capitolo II

### LE NAVI DELLA VITTORIA

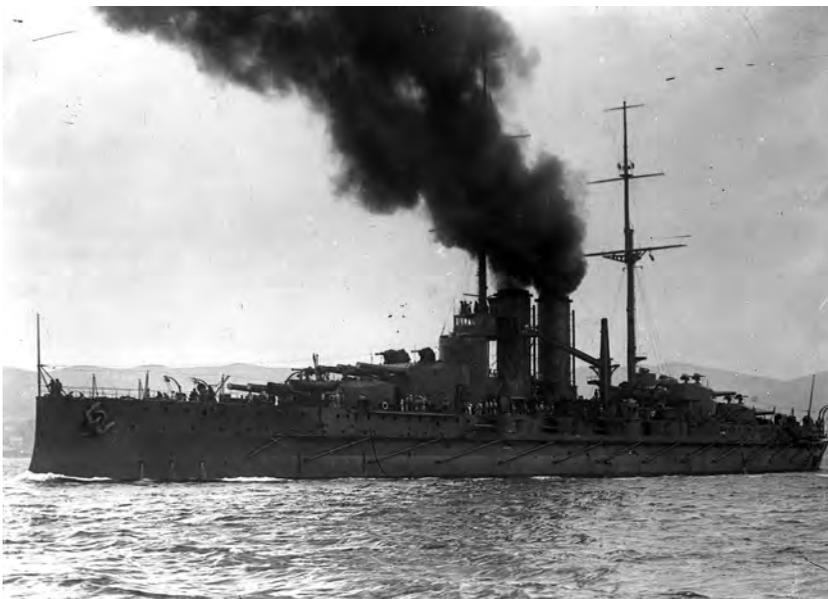
La Prima guerra mondiale, che terminava «sulla fronte italiana» il 4 Novembre 1918, vedeva dopo tanti mesi di lotta silenziosa la Regia Marina finalmente padrona dell'Adriatico. Con la vecchia nave da battaglia Saint Bon l'ammiraglio Umberto Cagni entrava nella grande base dell'Imperiale e Regia Marina austriaca di Pola prendendone possesso come nuovo comandante in capo dell'Alto Adriatico. Uno dei suoi primi atti fu la ricerca del corpo dell'eroico Nazario Sauro per dargli degna sepoltura, mentre nel porto, vera testimonianza della nostra vittoria, giaceva distrutta da Paolucci e Rossetti la corazzata *Viribus Unitis*, che nel «suo stesso nome ostentava la vecchia menzogna delle forze, non riunite ma coatte» come proclamava il *Bollettino della Vittoria Navale* che Paolo Thaon di Revel, Capo di Stato Maggiore e Comandante in Capo delle Forze Navali Mobilitate, aveva firmato a Brindisi l'11 Novembre del 1918.

La vittoria sugli Imperi Centrali era costata molto agli Italiani anche sul mare: avevamo perso 167 Ufficiali, 2.898 tra sottufficiali e marinai, cinque grandi Navi, tra cui la modernissima corazzata *Leonardo Da Vinci*, 1 esploratore, 8 caccia, 6 torpediniere, 8 sommergibili, 11 navi minori, 153 aerei e 5 dirigibili. Dalla pace ci si aspettava non solo i riconoscimenti politici e territoriali, che il Patto di Londra con gli Alleati ci aveva promesso nel 1915, ma anche una parte delle unità navali degli ex nemici quali riparazioni di guerra.

Nel confuso e complesso periodo che seguì la vittoria le trattative per venire in possesso almeno delle navi superstiti della Flotta Austriaca furono veramente difficili, a buon diritto avevamo chiesto di incorporare nella nostra Marina in sostituzione delle grandi navi perdute

la moderna corazzata *Tegetthoff* e la più vecchia *Radestzky*, i cui nomi molto significativi avrebbero rappresentato anche la fine vittoriosa del nostro Risorgimento. Gli Alleati non consentirono tali acquisizioni, ma concessero solo l'incorporazione nelle nostre forze di due incrociatori-esploratori ex austro-ungarici e di tre incrociatori leggeri ex tedeschi oltre ad alcune unità sottili.

Queste per noi furono le «navi della vittoria».



La SMS Tegetthoff, nave da battaglia tipo dreadnought della K.u.k. Kriegsmarine (Fonte USMM)

Esaminiamone con più attenzione la loro storia. Le Unità appartenenti alla ex Marina Austro-ungarica, che alzarono il tricolore furono i due Incrociatori leggeri o scout della classe «Novara» di cui si riportano i dati d'interesse nella Tabella 7,

**Tabella 7**

Nome Austriaco (vario)	Nome Italiano	Dislocamento	Armamento principale	Anni in servizio nella Regia Marina
<i>Helgoland</i> (1911)	Brindisi	3500	9-100/47	1921-1937
<i>Saida</i> (1911)	Venezia	3500	9-100/47	1921-1937

e i sette Cacciatorpediniere della classe «Tatra», a noi ben noti per la loro intensa attività in guerra nell'Adriatico, che avevano le seguenti caratteristiche riportate in Tabella 8.

**Tabella 8**

Nome Austriaco	Nome Italiano	Dislocamento	Armamento principale	Anni in servizio nella Regia Marina
<i>Lika</i> (1916)	<i>Cortellazzo</i>	880	2-100/47	1920-1923
<i>Tatra</i> (1911)	<i>Fasana</i>	880	2-100/47	1920-1939
<i>Triglaw</i> (1916)	<i>Grado</i>	880	2-100/47	1920-1937
<i>Uzok</i> (1916)	<i>Monfalcone</i>	880	2-100/47	1920-1939
<i>Czepel</i> (1912)	<i>Muggia</i>	880	2-100/47	1920-1929
<i>Orjen</i> (1912)	<i>Pola</i>	880	2-100/47	1920-1937
<i>Balaton</i> (1911)	<i>Zenson</i>	880	2-100/47	1920-1923

A queste navi si aggiunsero poi circa 16 unità ausiliarie di vario tipo e di scarso valore militare.

Con il bottino germanico ci andò un po' meglio, infatti ci furono assegnati tre moderni Incrociatori leggeri, di cui ne riportiamo le caratteristiche nella Tabella 9,

**Tabella 9**

Nome Tedesco (vario)	Nome Italiano	Dislocamento	Armamento principale	Anni in servizio nella Regia Marina
<i>Graudenz</i> (1912)	Ancona	4912	7-149/43	1925-1937
<i>Strassburg</i> (1910)	Taranto	4570	7-149/43	1925-1943
<i>Pillau</i> (1913)	Bari	4390	8-149/43	1924-1943

e tre Cacciatorpediniere, di cui uno più grosso classificabile esploratore riportate nella Tabella 10.

**Tabella 10**

Nome Tedesco	Nome Italiano	Dislocamento	Armamento principale	Anni in servizio nella Regia Marina
V 116 (1916)	<i>Premuda</i>	2555	4-149/43	1920-1939
S 63 (1913)	<i>Ardimentoso</i>	1050	3-100/47	1920-1939
B 95 (1914)	<i>Rossarol</i>	1756	3-120/45	1920-1939

A queste unità di buon valore si aggiunsero il Sommergibile *U 16* (praticamente mai impiegato) e 62 navi ausiliarie di vario tipo tra cisterne, rimorchiatori e cannoniere.

Tutte le unità erano in non eccellenti condizioni di manutenzione e risentivano, in special modo quelle austriache, dell'intenso impiego bellico. La guerra in Adriatico era stata infatti una vera guerriglia di siluranti e i Novara e i Tatra erano stati certamente tra gli attori più attivi in quel difficile scenario fatto di agguati, di sorprese e di fughe nei porti protetti.

Inoltre l'armamento delle unità, che venivano ad aggiungersi a quelle in servizio nella Regia Marina, non era certo analogo a quello delle omologhe navi italiane. Il pezzo da



L'eploratore leggero Premuda (Fonte USMM)

100/47 della Skoda (nella *KuK Marine* era noto come 10/50, utilizzando gli Austriaci i cm anziché i mm per il calibro e misurando la lunghezza delle canne in modo differente da noi) si rivelò un ottimo cannone, ma i grossi lanciasiluri imbarcati (da 533 mm) furono da noi presto sostituiti con impianti da

450 mm simili a quelli di tutte le altre nostre siluranti. Il pezzo tedesco da 149/43 (per la Germania 15/45) aveva una buona cadenza di tiro (7 colpi al minuto), ma un munizionamento completamente diverso dal nostro. Tutto ciò comportò che queste unità rappresentarono spesso più un problema che un vero guadagno per la nostra Marina e infatti le unità cedute in conto riparazioni furono impiegate prevalentemente in compiti addestrativi o di presenza navale nelle acque coloniali.

Gli incrociatori furono inizialmente inclusi nella Divisione Esploratori dell'Armata navale, ma ebbero ruolo diverso a seconda delle loro caratteristiche. Il *Venezia* fu a lungo stazionario a Smirne e poi impiegato spesso in Mar Rosso, successivamente fu sede di comando di una Divisione Siluranti per essere radiato nel 1937. Il *Brindisi* fu spesso in Libia e in Egeo, ebbe poi funzione di nave caserma per essere anche esso radiato nel 1937. Il *Taranto* dopo essere stato incorporato quale nave ammiraglia di un reparto di siluranti fu a lungo in Somalia a disposizione del Governatore di quella Colonia, rientrato in Italia fu a Venezia come mezzo addestrativo della Scuola Meccanici e poi a Taranto quale sede dell'Ispettore dei Sommergibili. All'inizio del Secondo conflitto mondiale fu utilizzato quale posamine da Brindisi e poi fu assegnato alla Forza Navale Speciale dell'ammiraglio Tur, che raggruppava le «forze anfibia» nazionali per la progettata e mai realizzata azione di conquista di Malta. All'armistizio l'unità fu autoaffondata alla Spezia. L'*Ancona* fu utilizzato nei suoi primi anni nella nostra Marina quale nave comando, imbarcando a lungo il Comando in Capo dell'Armata; svolse alcune crociere nel Levante, ma fu presto disarmato e quindi radiato nel 1937. Anche il *Bari* fu impiegato quale nave sede di comandi prima dell'entrata in Squadra dei nuovi incrociatori da 10.000 t, durante la guerra d'Etiopia ebbe l'importante ruolo di unità ammiraglia della Divisione Navale in Africa Orientale. Fu quindi sede di comando in guerra della già citata Forza Navale Speciale e da questa impiegato in azioni belliche in Grecia e in Corsica, colpito da bombardieri americani a Livorno rimase a lungo semiaffondato per essere demolito dai Tedeschi dopo l'8 Settembre 1943.

La storia dei Cacciatorpediniere è ancora meno brillante. Il *Fasana* e lo *Zenson* non furono mai impiegati per le loro precarie condizioni di efficienza e radiati già nel 1923, il *Muggia* fu impiegato in Cina, ma affondò per incaglio presso Hea Chu nel 1929. *Cortellazzo*, *Grado*, *Pola*, *Monfalcone* furono declassati a torpediniera nel 1929 e impiegati quali unità da pattuglia in Libia e per addestramento del personale nelle basi di Taranto e Venezia per essere radiati alla fine degli anni Trenta. Anche l'ex tedesco *Ardimentoso* ebbe una breve vita operativa presso le Scuole CREM e disarmato nel 1938. Il *Rossarol* subì importanti lavori di modifica presso l'arsenale di Pola da cui uscì con l'armamento completamente mutato e fece parte negli anni Venti dei Gruppi Esploratori e della Divisione Navale Leggera, successivamente fu impiegato come nave sperimentale alla Spezia per essere radiato nel gennaio 1939.

L'unica unità che ebbe una buona vita operativa fu l'«esploratore leggero» *Premuda*, che fece prima parte della Divisione del Levante a Costantinopoli, poi ebbe un importante ruolo nelle operazioni di sbarco a Corfù nel 1923 ove eseguì il bombardamento della Fortezza Bassa e costrinse alla rapida resa il presidio dell'isola in quella che possiamo considerare come una delle poche imprese di *Gunboat Diplomacy* italiane. Successivamente fu impiegato quale unità di Squadra sia in Tirreno che in Adriatico e fece a lungo servizio anche in Egeo sino alla sua radiazione nel 1939. L'impiego delle unità ausiliarie è di fatto senza storia avendo queste avuto un ruolo esclusivamente locale presso le varie basi navali dove erano state dislocate.

Le «navi della vittoria» quindi non rappresentarono per usura dei materiali e per differenti criteri costruttivi un nucleo importante della Regia Marina tra le due guerre mondiali, risultarono infatti superate per concezione già nei primi anni Venti. Possiamo in conclusione affermare che queste acquisizioni in conto di riparazioni belliche non mutarono ne il profilo

operativo della nostra Marina ne accrebbero la sua efficienza dimostrando che era tramontata l'epoca in cui la cattura di unità avversarie potevano considerarsi un ambito bottino, come ai tempi delle guerre marittime narrate nei testi di A. T. Mahan.

*Questo saggio è apparso sulla rivista elettronica Analisi Difesa.*

---

## NOTE CAPITOLO II

(64) Vedi Gabriele M., *Le convenzioni navali della Triplice*, USMM, Roma 1969.

(65) *Ibidem*, Verbali delle riunioni in allegato.

(66) La famosa divisione *Goeben-Breslau*.

(67) Vedi USMM, *Vigilia d'armi sul mare*, vol. 1° de «La Marina Italiana nella Grande Guerra», Vallecchi, Firenze 1935.

(68) Gli Austriaci dovettero ricorrere al sabotaggio prezzolato per ottenere a Taranto una «vittoria in porto» (affondamento della *Leonardo da Vinci*) mentre tutte le basi nemiche adriatiche erano costantemente minacciate dai nostri mezzi insidiosi e aerei.

(69) Vedi USMM, *op. cit.*, pag. 331 e seguenti.

(70) Con questo aggettivo il poeta D'Annunzio soprannominò il Mare Adriatico.

(71) Venezia non mai violata da unità navali avversarie e fu attaccata solo dall'aria con mediocri risultati. I canali lagunari a ridosso del fronte, ampliati durante il conflitto, permisero lo schieramento di batterie galleggianti, monitori e piccole unità che ebbero un importante ruolo nel sostenere la 3ª Armata nelle sue azioni sia difensive che offensive.

(72) Vedi Koudelka A., *Rotta su Trieste*, Ed. Goriziana, Gorizia 1990.

(73) Vedi USMM, *op. cit.*, pag. 339.

(74) La tradizione storica ci indica il gruppo formato dal Duca degli Abruzzi, dai contrammiragli Enrico Millo e Umberto Cagni e da qualche altro più giovane Ufficiale come esponenti di questa scuola di pensiero, ma ci pare di poter affermare che la stima giustamente riscossa per le loro azioni nella Guerra di Libia da questi ammiragli influenzò poco i nostri programmi navali, che erano più legati a una concezione di *well balanced fleet* intesa a dimostrare il ruolo politico delle nostre Forze Navali nel quadro della visione generale del nostro posto tra le Grandi Potenze.

(75) La perdita degli incrociatori corazzati *Amalfi* e *Garibaldi* affondati da sommergibili tedeschi, ma inquadrati nella flotta A.U., rispettivamente il 7 luglio e il 18 luglio 1915, dimostrarono non solo la pericolosità di esporre le grandi navi alle possibili azioni insidiose del nemico, ma anche la assai limitata protezione subacquea che il loro progetto originale prevedeva essendo mezzi concepiti in anni in cui il sommergibile era veramente ai suoi primi vagiti operativi e i combattimenti erano previsti utilizzando al meglio le grosse artiglierie di dotazione.

(76) Durante il conflitto, per esempio, ottenemmo di acquistare nei cantieri nordamericani sia parecchie decine di MAS antisom del tipo ELCO sia gli ottimi otto sommergibili della classe «H».

---

## BIBLIOGRAFIA

AA.VV. (USMM), *La Marina Italiana nella Grande Guerra*, Firenze 1930-1938.

Bernotti R., *Il Potere Marittimo nella Grande Guerra*, Livorno 1920.

Bravetta E., *La grande guerra sul mare*, Milano 1925.

Ferrante E., *Il grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Supplemento *Rivista Marittima*, Agosto-Settembre 1989.

Fioravanzo G., *La marina militare nel suo primo secolo di vita*, Roma 1961.

Gabriele M., *Le convenzioni navali della triplice*, Roma 1969.

Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano 1989.

Handel-Mazzetti, *Osterreich-Ungarns Flotte im Weltkrieg*, Vienna 1924.

Manfroni C., *Storia della Marina Italiana durante la Guerra Mondiale, 1914-1918*, Bologna 1923.

Sokol H., *Naval strategy in the Adriatic during the Word War*, «USNI Proceeding», August 1937.

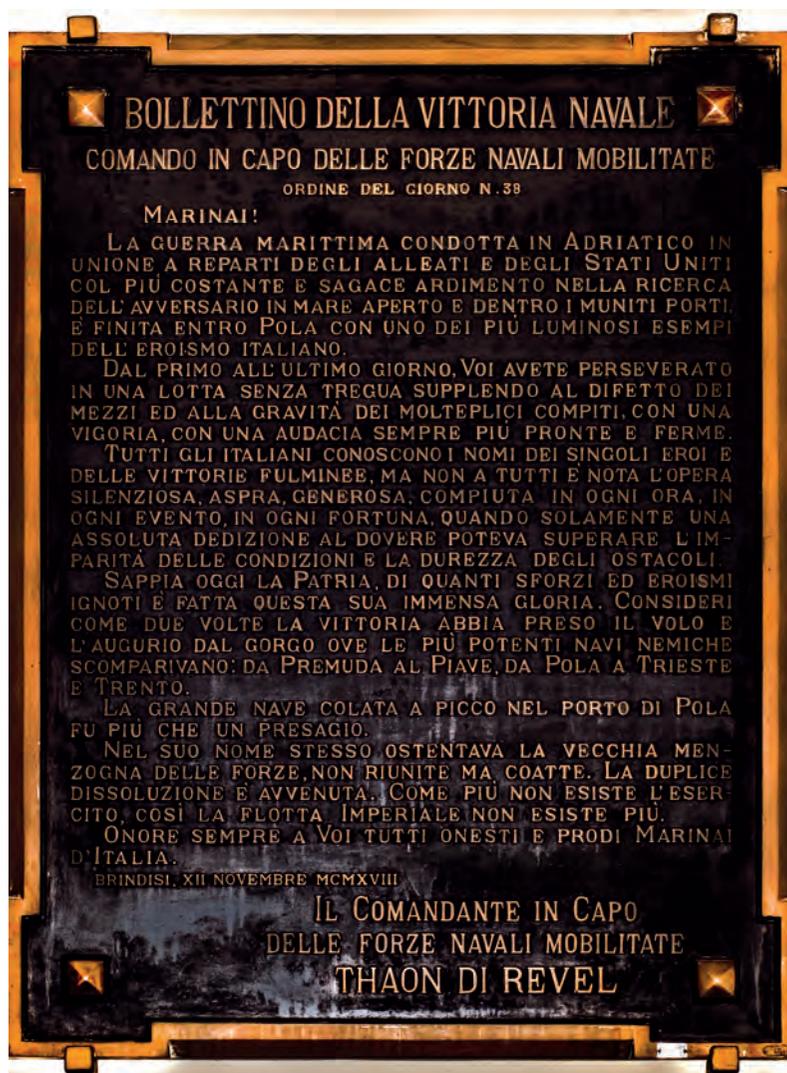
## LA REGIA MARINA TRA LE DUE GUERRE MONDIALI

### Il 1919, un anno difficile

Il 6 Novembre 1918, per *motu proprio* del re, Paolo Thaon di Revel, Comandante in Capo delle Forze Navali Mobilitate e Capo di Stato Maggiore della Marina, veniva promosso al grado apicale di «ammiraglio». Dal lontano 1866 nessun ufficiale della Regia Marina aveva raggiunto tale dignità, l'ultimo essendo stato lo sfortunato Persano, le carriere anche le più brillanti si arrestavano al grado di «vice-ammiraglio» e tali erano stati personaggi del calibro di Saint Bon, di Mirabello e di Bettolo. L'armistizio del 4 novembre doveva essere però festeggiato anche con un riconoscimento solenne a chi aveva diretto la guerra sul mare con grande equilibrio, ma anche grande determinazione.

Dalla sua nave ammiraglia Etna, sventolante la

nuova insegna blu con tre stelle gialle e ancorata a Brindisi, principale centro operativo della lotta in Adriatico, Revel il 12 Novembre emanava il suo «Bollettino della Vittoria Navale», che pur se molto meno conosciuto di quello scritto da Armando Diaz per celebrare la defini-



Il Bollettino della Vittoria Navale (Fonte USMM)

tiva fine del conflitto sulla «fronte italiana», conteneva una frase che sintetizzava in modo forse un po' retorico, ma molto significativo il grande risultato politico che la fine della guerra rappresentava per la strategia navale nazionale: «... *La grande nave colata a picco nel porto di Pola fu più che un presagio. Nel suo nome stesso ostentava la vecchia menzogna delle forze, non riunite ma coatte. La duplice dissoluzione è avvenuta. Come più non esiste l'esercito, così la flotta imperiale non esiste più*».

La guerra, che dal 24 maggio 1915 al 4 novembre 1918 aveva visto il nostro Paese in armi contro i cosiddetti Imperi Centrali, era stata condotta dalla Regia Marina soprattutto in Adriatico con un'unica strategia, quella di bloccarvi l'intera flotta avversaria senza permettere che a qualche sommergibile di uscire dallo Stretto di Otranto per condurre la guerra al traffico nel Mediterraneo. Contro la minaccia subacquea alle nostre importanti linee di comunicazioni, che collegavano il nostro sistema portuale del Tirreno e dello Jonio alle rotte dell'Atlantico e dell'Oriente, venne organizzata una complessa rete di protezione con unità di scorta nazionali, dipendenti dall'Ispettorato per la Difesa del Traffico (IDTN), e alleate, dipendenti dai comandi marittimi delle Marine dell'Intesa (specialmente Malta e Biserta), anche numerosi mezzi aerei furono impiegati in questa organizzazione con lo scopo di avvistare e attaccare i sommergibili avversari.

Il coordinamento degli sforzi tra le Marine alleate in Mediterraneo, che al termine della guerra includevano forze navali britanniche, francesi, americane e giapponesi (77) oltre che italiane, fu raggiunto con successivi accordi tra i Capi delle Marine, a cui partecipò quasi sempre l'ammiraglio Revel, che difese a oltranza la sua idea strategica fondamentale: direzione unica italiana delle operazioni in Adriatico e collaborazione aperta e costante con le forze navali degli alleati negli altri teatri operativi. Non sempre le idee italiane furono condivise in pieno anche quando le nostre Forze Armate furono impiegate a sostegno delle operazioni di «strategia dell'approccio indiretto» in Medio Oriente e nei Balcani, ma sino al crollo dell'Impero Austriaco Revel riuscì nel suo intento mirante soprattutto ad avere alla fine del conflitto un completo dominio delle acque nel bacino adriatico per poter raggiungere il controllo delle coste dalmate e albanesi. La Regia Marina aveva quindi condotto una guerra particolare in cui gli interessi nazionali erano stati difesi anche contro differenti idee politiche degli Alleati. La concentrazione di gran parte delle nostre Forze Navali nel bacino, da noi ritenuto essenziale, aveva lasciato poco protette le Colonie africane con un modesto controllo su quelle del Mar Rosso (Eritrea) e dell'Indiano (Somalia) e con la conseguenza che in Tripolitania e in Cirenaica ci si limitava al possesso di alcune località costiere e alla repressione del contrabbando di armi, che la Turchia, nuovamente nostra nemica, aveva ripreso per fomentare la ribellione libica. La partecipazione alle operazioni nel Levante e nell'Egeo si era limitata alla scorta dei nostri contingenti terrestri inviati in quegli scacchieri e ai loro rifornimenti logistici oltre alla presenza politica di qualche antiquato incrociatore nelle acque greche allo scopo di dimostrare il nostro interesse per il futuro dell'Impero Ottomano e delle nazioni del Mar Nero con cui sin dalla fondazione del Regno avevamo notevoli e importanti traffici marittimi. La guerriglia in Adriatico con l'azione delle siluranti, dei MAS, degli aerei e dei mezzi d'assalto aveva veramente contribuito alla sconfitta di una potenza marittima, che di fatto scompariva per sempre non ponendo più nessuna minaccia alle nostre coste orientali e ai traffici nazionali verso i Balcani. La resa austriaca e l'occupazione della Vene-



La nave da guerra della Royal Navy HMS Hood (Fonte Wikipedia)

zia Giulia e dell'Istria modificavano in modo molto favorevole la situazione geopolitica italiana dandoci il possesso di un grande porto mercantile, Trieste, di un grande cantiere navale, Monfalcone, e di una importante e attrezzata base militare, Pola. Il potere marittimo in Adriatico era d'ora in poi sicuramente in mano italiane.

La strategia riveliana della cosiddetta «battaglia in porto» aveva dato buoni risultati attraverso una rapida trasformazione di uno strumento navale concepito nei primi anni del XX secolo soprattutto per «mostrar bandiera» in una compagine di moderne unità adatte a una guerra particolare in un bacino idrograficamente difficile, che non esiteremo a definire con termine attuale, una *littoral warfare*. Ma la stessa scomparsa dell'avversario adriatico rendeva la Regia Marina nuovamente non adeguata ai nuovi compiti del dopoguerra, in cui la *naval diplomacy* tornava a essere importante missione politico-militare. Il Capo di Stato Maggiore dal punto di vista dei mezzi in servizio, si rendeva conto di avere a disposizione un nucleo da battaglia di sole cinque corazzate moderne, fortemente inferiore a quello disponibile alle altre Potenze Navali vincitrici, Gran Bretagna, Francia, Stati Uniti e Giappone. La situazione nelle altre categorie del naviglio non era migliore: non possedevamo un gruppo di incrociatori leggeri per l'impiego negli oceani, i tre anziani incrociatori corazzati erano di tipo oramai superato, le nostre siluranti erano state progettate per combattere gli Austriaci ed erano quindi di dimensioni ridotte e di scarsa autonomia, degli oltre 60 sommergibili in servizio solo 11 erano da considerarsi «oceanici», la trentina di torpediniere e il centinaio di MAS potevano solo svolgere compiti di difesa costiera, il parco di navi ausiliarie era molto limitato e antiquato (78).

Pur discutendosi molto sulla stampa specializzata nostra e straniera sull'utilità delle Navi da Battaglia in una guerra futura in cui i nuovi mezzi, aerei e sommergibili, avrebbero

avuto una parte importante, era chiaro ai reggitori navali nazionali che la «graduatoria» tra le nazioni si basava ancora sul numero di navi di linea *dreadnoughts* e *super-dreadnoughts*. Si sarebbe potuto rimediare alle nostre carenze mettendo in servizio nella nostra Marina unità di preda bellica austriaca e tedesca (79), ma questa soluzione apparve subito improponibile a causa del clima politico internazionale e delle scarse risorse nazionali per armare e gestire altre grandi unità. Si parlava in modo chiaro della necessità di un disarmo navale, in quanto la corsa degli armamenti dei primi anni del secolo veniva vista come una delle cause non trascurabili del conflitto.

La Tabella 11 indica le caratteristiche delle nostre Corazzate moderne e il confronto con alcune analoghe unità delle altre grandi Marine.

**Tabella 11**

Classe (nazione)	Numero	Dislocamento	Armamento principale	Velocità (nodi)
<i>Dante Alighieri</i> (IT)	1	20.500	12- 305/46	23
Conte di Cavour (IT)	2	24.500	13- 305/46	22
Caio Duilio (IT)	2	24.500	13- 305/46	22
Royal Oak (UK)	5	31.500	8- 381/42	22
Queen Elizabeth (UK)	5	33.000	8- 381/42	25
<i>Hood</i> (UK)	1	45.000	8- 381/42	31
California (USA)	2	33.000	12- 356/50	21
New Mexico (USA)	3	33.000	12- 356/50	21
Ise (Giap.)	2	32.000	12- 356/45	23
Kongo (Giap.)	4	27.500	8- 356/45	27
Courbet (FR)	4	23.000	12- 305/50	20
Bretagne (FR)	3	23.000	10-340/45	20

Tutte le altre Marine avevano inoltre sullo scalo altre Navi da Battaglia di caratteristiche belliche ancora maggiori. La nostra inferiorità appariva quindi assai significativa avendo sospeso la costruzione delle navi della classe «Caracciolo» armate con pezzi da 381/40, le cui artiglierie erano state imbarcate durante il conflitto sui monitori per l'impiego nella laguna veneta o piazzate a terra per la difesa delle basi navali principali.

Revel aveva chiaro che la priorità assoluta doveva essere data all'occupazione delle località costiere della Dalmazia e delle isole della costa orientale. Con piena cooperazione del Ministro della Marina, Viceammiraglio Albergo Del Bono (80), ma con qualche perplessità della Presidenza del Consiglio e del Ministero degli Esteri, il Capo di Stato Maggiore pianificò rapidamente e condusse con grande energia l'invio di unità navali a occupare il massimo numero di porti dell'ex-nemico. Questa azione richiese tutto il mese di Novembre del 1918 e in più occasioni fu criticata dagli Alleati, che iniziarono a dimostrare una scarsa propensione a lasciarci il completo controllo dell'Adriatico. In Italia si incominciò a parlare di «vittoria

mutilata», in particolare negli ambienti navali l'idea che le promesse fatteci a Londra nel 1915 non fossero del tutto mantenute dai nostri alleati fu sentita in modo molto critico e si sperò che la trattativa definitiva potesse concludersi a nostro favore anche se le dichiarazioni di alcuni politici stranieri e in particolare del Presidente americano Wilson non promettevano nulla di buono.

L'ammiraglio Revel sin dagli ultimi giorni di guerra aveva predisposto l'invio di due noti e capaci ammiragli a occupare Pola e la Dalmazia, per la bisogna furono scelti rispettivamente il viceammiraglio Cagni e il viceammiraglio Millo, considerati da tutta la Forza Armata figure di spicco, essendosi il primo illustrato nell'occupazione e nella difesa dell'Oasi di Tripoli e il secondo nella conduzione dell'incursione di torpediniere nei Dardanelli durante la guerra italo-turca. L'azione di questi alti ufficiali, che assunsero di fatto il ruolo di Comandanti in Capo dipartimentali, fu certamente benemerita per la rapidità con cui ottennero sia il disarmo delle navi avversarie dopo l'armistizio sia la protezione delle comunità italiane a fronte delle richieste degli Slavi. Purtroppo non si riuscì ad avere una analoga organizzazione marittima per la costa albanese non rientrando che parzialmente nelle promesse a noi fatte a Londra nel 1915.

La conferenza di pace si aprì finalmente a Parigi il 18 gennaio del 1919 nel famoso Salone degli Specchi del Castello di Versailles, le discussioni furono lunghe e poco favorevoli alle nostre richieste pur se il nostro Presidente del Consiglio Orlando chiese solo l'applicazione di



L'ammiraglio Umberto Cagni (Fonte USMM)



L'ammiraglio Enrico Millo (Fonte USMM)

quanto ci era stato promesso a Londra e la concessione della città di Fiume decisamente abitata da popolazione di nazionalità italiana. Quest'ultima richiesta trovò in completo disaccordo i governi alleati anche perché dalle ceneri dell'impero asburgico era nato sulla costa adriatica un nuovo Stato, il Regno dei Serbo-Croati-Sloveni, divenuto poi la Jugoslavia. Non ci soffermiamo sulle vicende di Versailles, che sicuramente videro il capo della Marina in posizione critica, ma con la pace di Saint Germain si sancì che non avendo più l'Austria un litorale non dovesse avere una flotta e le navi ex nemiche dovessero essere prevalentemente demolite. Il tentativo di Revel di mantenere in servizio nella nostra Marina la corazzata *Teghetoff* e la vecchia *Radetzky* quale sostituzione delle due navi *Leonardo da Vinci* e *Brin* distrutte in porto per sabotaggio nemico non andò a buon fine e le grandi navi austriache furono tutte ridotte a rottami.

Se scarso era all'inizio del 1919 il «bottino di guerra» italiano ancora più misero era il risultato geopolitico dal punto di vista navale: di tutta la costa dalmata, che era stato l'obiettivo principale della nostra Marina, ci furono assegnate alcune isole del Quarnaro (Cherso, Lussino e altre piccole località), la città di Zara con un minuscolo retroterra, le isole di Cazza e Lagosta e lo scoglio di Pelagosa. Se queste località avevano certamente un peso strategico nel controllo dei maggiori porti del nostro nuovo vicino orientale, la Jugoslavia, il problema politico di maggior rilevanza lo poneva la situazione venutasi a creare nella città di Fiume. In questa città occupata da forze interalleate sotto comando italiano (Generale Grazioli) si costituì subito una «legione italiana» che si scontrò più volte con gli elementi slavi e con i militari alleati. Al Generale italiano fu offerta la reggenza della città da un gruppo di cittadini autoproclamatosi consiglio nazionale, ma tale offerta fu rifiutata. Intanto nella città fiumana si erano dislocate la corazzata Dante Alighieri (81) e alcune unità minori in un gesto di diplomazia navale forse mal interpretato dalla popolazione locale. Il Trattato del 12 settembre 1919 non assegnava la città di Fiume all'Italia e iniziava una delle crisi più complesse e dolorose del dopoguerra italiano. In questa crisi la Regia Marina ebbe un ruolo non secondario, in cui l'azione dell'ammiraglio Millo, inviato da Revel quale governatore della Dalmazia occupata, fu certamente importante e non sempre in linea con le direttive governative.

Caduto per problematiche di ordine interno oltre che per le difficoltà internazionali il Governo Orlando, nel nuovo ministero, retto da Francesco Saverio Nitti, fu incaricato del portafoglio della Marina il contrammiraglio Giovanni Sechi, anche lui molto legato al Revel di cui era stato sottocapo di Stato Maggiore nell'ultima fase del conflitto. Il Sechi era un personaggio piuttosto noto nella Marina d'inizio secolo per la sua attività di scrittore di strategia marittima, sui suoi testi si erano preparati quasi tutti gli ufficiali superiori allora in servizio, ed era probabilmente l'uomo giusto per riportare la Forza Armata sul piede di pace. Forse per lasciare più acqua di manovra al nuovo Ministro, ma anche per l'insoddisfazione sulla situazione politica internazionale, l'ammiraglio Revel, il 24 novembre 1919, si dimette dalla carica di Capo di Stato Maggiore e assume oltre l'incarico di Presidente del Comitato degli Ammiragli, che gli competeva di diritto, anche la nuova funzione di «Ispettore Generale della Marina». Assumeva l'incarico di Capo di S.M. il viceammiraglio Alfredo Acton, che prendeva però la carica il 4 Dicembre 1919; immaginiamo che ci siano voluti alcuni giorni per convincerlo ad assumersi un incarico piuttosto impegnativo

in una situazione politica molto difficile. Non ci è noto quanto siano intervenuti nella scelta sia il Revel sia il Ministro Sechi.

L'incarico affidato a Thaon di Revel di nuova denominazione e mai prima (ne dopo) utilizzato (82) nella Forza Armata ci fa pensare a una soluzione politica forse concordata con lo stesso interessato per creare, in un momento difficile, una figura *super partes* di grande prestigio, ma non direttamente responsabile delle attività operative. Ci sembra, a distanza di tempo, che il re e forse lo stesso Governo volessero allontanarlo dalla «stanza dei bottoni» per conservarne l'impiego quale riserva in caso di nuove e più complesse necessità sia in campo nazionale che internazionale in considerazione dei buoni rapporti che aveva avuto con i capi delle Marine alleate. Il Sechi, da Ministro, inviava all'Ispettore Generale tutte le informazioni di natura tecnica, politica e operativa che riteneva necessarie al ruolo di alto consigliere, che il Revel si stava creando anche per la stima che il Sovrano aveva per lui, stima attestata dal conferimento dell'Ordine Supremo della SS. Annunziata il 4 novembre 1918 e dall'elevazione alla nobiltà ducale il 24 maggio 1924 (si notino le date «storiche» dei due provvedimenti).

In quel periodo due erano i problemi importanti sul tappeto, riuscire a smobilitare senza traumi la Regia Marina per riportarla alla normale attività del periodo di pace e risolvere la «questione fiumana» con i minori danni possibili al morale della Forza Armata.

Il 1919 fu quindi un anno molto difficile anche per la Marina, che non vide ripagati i suoi sacrifici con un reale e assoluto dominio dell'Adriatico sia nella costa dalmata sia anche in Albania dove ben presto dovremo ridurci al solo possesso dell'isolotto di Saseno.

Al nuovo Ministro si presentava una situazione marittima molto complessa dovendo contemporaneamente attuare una riduzione degli organici e dei mezzi e mantenere una *well balanced fleet* per garantire una presenza navale idonea a supportare la nostra politica estera del dopoguerra. Si ricorse ancora una volta a una formula spesso citata dai reggitori della Marina Italiana, il «taglio dei rami secchi» (83). Non va dimenticata la difficile situazione della politica interna in cui si trovò a operare il Sechi nel Governo Nitti. Nel marzo del 1919 Mussolini aveva fondato a Milano i «fasci di combattimento» e scriveva sul suo diffuso giornale, il Popolo d'Italia, alcuni articoli di politica internazionale e industriale a favore del potenziamento delle forze marittime; la Marina, rimanendo ancora una volta la «grande silenziosa», non manifestò ufficialmente alcun compiacimento verso il nuovo movimento politico, ma alcuni suoi uomini di notevole spessore, eroi decorati di Medaglia d'oro del conflitto appena concluso, tra cui Ciano, Paolucci e Rizzo, si avvicinarono al partito di Mussolini.

Sciolto il Comando in Capo delle Forze Navali Mobilitate le grandi navi in attività venivano ripartite in comandi dipendenti dal nuovo Comando in Capo delle «Forze navali armate del Mediterraneo», con una dizione chiaramente intesa a definirne il ruolo politico-militare, mentre veniva ricostituito l'Ispettorato Siluranti, con il compito di uniformare l'addestramento di questo particolare tipo di unità, mentre veniva costituita una Divisione del Levante per la supervisione delle navi stazionarie nel Bosforo e nel Mar Nero.

L'organizzazione periferica della Regia Marina subiva minori mutamenti rimanendo invariata l'organizzazione dei Comandi in Capo di Dipartimento alla Spezia, a Napoli e a Taranto, mentre in Adriatico si avevano alcuni cambiamenti in cui Venezia perdeva la qualifica di Comando in Capo per diventare Comando Militare Marittimo, tipo di comando che

veniva stabilito anche a Pola. Proprio su gran parte di questi comandi marittimi ricadeva dal 1919 la responsabilità di coadiuvare le autorità civili, soprattutto prefetture, nel mantenimento dell'ordine pubblico, che si andava sempre più deteriorando nella complessa situazione politica.

Alla fine del '19 la consistenza della flotta era quella riportata nella Tabella 12.

**Tabella 12**

**Forze Navali al 31.12.19**

<b>Navi da battaglia moderne (<i>dreadnought</i>)</b>	<b>6 (compresa <i>Da Vinci</i> in recupero)</b>
Navi da battaglia antiquate	4
Incrociatori di I <sup>a</sup> classe (corazzati)	5
Esploratori	7
CCTT e Torpediniere	159
Sommergibili	61

**Il ministro Sechi e il taglio dei «rami secchi»**

Come abbiamo visto, il 23 giugno 1919, il contrammiraglio Giovanni Sechi lascia l'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore della Marina perché nominato ministro nel Gabinetto Nitti, restando al dicastero navale sino al 4 luglio del 1921 nei tre ministeri che si susseguiranno in quegli anni, i primi due presieduti da Nitti e il terzo da Giolitti. Siamo convinti che la sua designazione sia avvenuta per segnalazione dell'ammiraglio Thaon di Revel, che stimava l'ammiraglio sardo per la sua preparazione strategica e per il suo carattere serio ed energico. Dalle carte, che il Sechi ha lasciato alla sua morte all'Istituto di Guerra Marittima, si comprende che la sua prima preoccupazione da Ministro sia stata quella di trovare rapidamente una soluzione ottimale per ridurre il pletorico strumento navale con cui si era usciti dalla Prima guerra mondiale a una forza operativa moderna e funzionale oltre che economicamente gestibile con i magri bilanci di quegli anni. Inizia quindi ad attuare una smobilitazione del personale richiamato per diminuire i costi di gestione della Marina con la conseguenza di dover porre molte unità in posizione di riserva, ma il vero problema appare subito quello di radiare le unità di minor valor bellico e concentrare gli sforzi sul naviglio realmente utilizzabile. Il 1° Dicembre 1919 è nominato Capo di Stato Maggiore il Viceammiraglio Acton (84), che assume l'incarico il successivo 4 Dicembre (giorno in cui si festeggia in Marina la Santa Barbara) e che nella Relazione redatta al termine del suo mandato ci presenta in modo chiarissimo la situazione del momento. L'Acton scrive: *«Le condizioni della Marina risentivano dell'incertezza della situazione interna e internazionale. Mentre si dava luogo ad una rapida smobilitazione sollecitata dagli organi politici in relazione alle condizioni finanziarie del Paese, occorreva mantenere navi nel vicino Oriente (Costantinopoli, Asia Minore e Mar Nero) per le complicazioni che si temevano, sia nei riguardi della pace da imporre alla Turchia, sia nei riguardi della lotta in Russia. La situazione interna, acuitasi in quel periodo, esigeva che la Marina tenesse pronto per qualunque evenienza un nucleo di navi, sia per ordine pubblico, sia per*

*sostituire nel loro servizio le navi mercantili che spesso interrompevano il traffico per scioperi di carattere economico e politico. Si aggiunga poi che la situazione adriatica, ben lungi dall'essere prossima a una soluzione, si era aggravata in quell'epoca con l'occupazione di Fiume da parte dei legionari di d'Annunzio ed i seguito con lo sbarco di alcuni di questi a Zara.... In seguito la questione di Vallona (sic) fu decisa dal Governo dopo accordi intervenuti con gli albanesi. La città ed il porto furono evacuati e il nostro possesso fu ristretto alla sola Isola di Saseno».*

In questa non facile situazione il Ministro, in accordo con il Capo di Stato Maggiore, si occupò innanzitutto del personale congedando progressivamente quello richiamato e ottenendo di portare la ferma di leva a due anni (mentre l'Esercito l'aveva ridotta a un solo anno). Lasciati liberi molti ufficiali di complemento, la consistenza dei quadri rispetto al 1914 era molto sbilanciata, infatti mentre vi era eccedenza negli Ufficiali Superiori il numero degli Inferiori era molto ridotto. Nel campo del naviglio da rinnovare fu stabilita una certa «pau-  
sa di riflessione» e si continuò solo la costruzione dei CC.TT. del tipo «Palestro» da 1.000 tonnellate, ma si ridussero a tre i previsti cinque esploratori della classe «Leone».

Il Sechi volle però chiarire a tutta la Marina che era ormai necessario eliminare un certo numero di unità divenute obsolete e per far questo volle avere una condivisione delle decisioni da parte di tutto il vertice della Forza Armata. Emanò quindi un documento intitolato Criteri di massima circa gli armenti navali - radiazione di RR. Navi emesso in data 4 marzo 1920 e diretto all'Ispettore Generale della Marina (ammiraglio Revel), ai Viceammiragli Presbitero e Acton, membri del Comitato degli Ammiragli, ma anche ai Viceammiragli Cagni, Millo, Cusani-Visconti, Resio, Solari e Simonetti. Ci pare che l'aver voluto coinvolgere nella più importante decisione politico-militare del suo dicastero tutti i più noti capi dell'istituzione sia stata, da parte del Ministro, un atto di grande equilibrio e di perspicacia politica.

Il documento, che riteniamo fondamentale nella storia della nostra Marina, parte dalla considerazione strategica che il programma dei nostri armamenti navali dovesse ispirarsi al criterio di assicurare anzitutto la sollecita ed efficiente mobilitazione del naviglio leggero e silurante di ogni specie. Nell'accurato esame della situazione del naviglio in servizio il Sechi esprime le sue perplessità sulla possibilità di far operare gli incrociatori corazzati tipo «Pisa» e le quattro corazzate tipo «Regina Elena» con le nuove Navi da Battaglia delle classi «Doria» e «Cesare» considerando utili le vecchie navi solo per operazioni speciali di secondaria importanza ai fini generali della guerra. Le unità ancora più anziane dei tipi «Elena» possono, per il Ministro, essere utilizzate solo per la difesa locale in concorso alle batterie costiere, impiego considerato per nulla economico. Su tale argomento, visti i costi del carbone, il documento ritorna spesso indicando che sempre i tipi «Elena» per il solo servizio di porto consumano 10 tonnellate di combustibile al giorno con una spesa complessiva di circa due milioni di lire del tempo all'anno. Si ipotizza quindi il disarmo e la vendita di numerose unità obsolete e il criterio di formare il personale di leva di tutte le categorie sul naviglio in armamento e presso le Difese Marittime, mentre alle navi scuola dovrebbe essere assegnato il compito di formare solo il personale volontario.

Le idee espresse nel documento in questione dal Ministro sono certamente condivise da molti degli Ammiragli in indirizzo e certamente anche da Revel, e, a nostro parere, sono ben giustificate dalla recente esperienza bellica, ma proprio in relazione a quest'ultima sono legate a una forse eccessiva fiducia nel ruolo risolutivo delle siluranti anche di piccole dimen-

sioni (torpediniere e MAS); in questa maniera si ipotizza una Marina da «guerriglia» in cui le grandi navi dovranno svolgere solo un compito di supporto. Nei Criteri... è infine ipotizzata la nuova organizzazione operativa del tempo di pace, che prevede la costituzione di un «Comando in Capo delle Forze Navali Armate del Mediterraneo» retto da un Viceammiraglio con funzioni ispettive e di ampio coordinamento direttivo per l'andamento generale del servizio e con sede di comando sul Misurata, una nave ausiliaria, uno yacht-cannoniera di vecchia costruzione, utilizzabile solo come comoda sede di comando in porto. Dal Comando in Capo dovranno dipendere:

- il «Gruppo da Battaglia» composto dalle quattro corazzate maggiori e retto da un Contrammiraglio con sede alla Spezia, a questo gruppo saranno aggregati gli esploratori tipo «Mirabello», due squadriglie di caccia moderni, i sommergibili di grosso tonnellaggio, una flottiglia di MAS e naviglio ausiliario;
- una «Divisione Scuole», con sede a Taranto, retta anch'essa da un Contrammiraglio e composta dalla corazzata Dante Alighieri e da due unità tipo «Elena» con una flottiglia di siluranti e qualche esploratore, da cui però prelevare le unità impiegate quali stazionarie nel Levante;
- un «Ispettorato Siluranti» con sede a Napoli e insegna di Contrammiraglio sul San Giorgio coordinante l'impiego degli esploratori tipo «Aquila» e «Poerio» e delle squadriglie siluranti di varie specie compresi i MAS.

Gli incrociatori corazzati Pisa e San Marco dovevano essere impiegati rispettivamente come nave scuola per l'Accademia Navale e per missioni politiche in Adriatico. Uno stazionario in America del Sud, uno in Estremo Oriente e un altro in Oceano Indiano completano il panorama delle forze disponibili.

Nel complesso la proposta del Ministro, che sarà attuata quasi integralmente nel corso dei due anni successivi, prevedeva una concentrazione delle unità più moderne nell'Alto Tirreno a parare un'eventuale minaccia francese (o almeno a dimostrare una nostra volontà di potenza in quell'area) e l'utilizzo al meglio delle più vecchie unità in compiti prevalentemente addestrativi e di «mostrar bandiera».

Nell'aprile del 1920 il Ministro invia un'altra circolare ai membri ordinari del Comitato degli Ammiragli e ai membri straordinari dello stesso (Ten. Gen. GN Faruffini e Carpi, Mag. Gen. GN Tomadelli e Rota, CA Simion e CV Foschini) e anche ai Viceammiragli a cui era stato inviato il precedente documento. In questo caso siamo di fronte alla ricerca di stabilire dei Criteri di massima circa nuove costruzioni navali, come è intitolata la circolare. Si parla esclusivamente di naviglio leggero essendo chiaro che oltre alle molte perplessità, comuni a tutte le grandi Marine del tempo, relative al rinnovo della linea da battaglia, in Italia non ci sono possibilità economiche per pensare a nuove corazzate.

La situazione di partenza è indicata chiaramente nella disponibilità nel 1920:

- degli esploratori *Quarto*, *Marsala*, *Bixio*, *Aquila*, *Falco*, più tre della classe «Mirabello» e due della classe «Poerio» (in totale dieci unità);
- di 27 caccia da 700/800 tonnellate;
- di 15 caccia da 400 tonnellate ormai obsoleti e di prossima radiazione;
- di 21 torpediniere d'alto mare anch'esse vecchie;
- di circa 70 torpediniere costiere.

Erano in costruzione, perché ordinate durante la guerra, 6 caccia tipo «La Masa» (900 t), 6 caccia tipo «Palestro» (900 t), 4 torpediniere costiere e 6 cannoniere di scorta (85) oltre a un buon numero di MAS.

Il documento si dilunga poi sulla storia tecnica ed economica degli esploratori della classe «Leone» da 2.300 t, ben armati con i loro quattro impianti binati da 120/45 e due pezzi antiaerei da 76/40 che, come abbiamo già detto, da cinque unità previste si ridussero a tre. Con l'occasione il documento parla di un interessante progetto di «esploratore adatto a campagne oceaniche» con 6 armi da 152/50 e dieci o dodici lanciasiluri da 533 mm che, come sappiamo, non verrà realizzato, ma che ci fa pensare che ci si ispirasse alle costruzioni britanniche di incrociatori leggeri (classe «C» e «D») per mantenere una presenza adeguata in Oceano Indiano e in Estremo Oriente.

La circolare prosegue con alcune considerazioni sulla possibilità di riprodurre tipi di unità già in servizio quali i tipi «Falco» o le torpediniere costiere tipo «PN», oltre che sull'utilizzo delle unità ex nemiche per impiegarle soprattutto all'estero. Il documento ci appare assai più tecnico di quello precedente, ma ugualmente interessante in quanto dimostra una seria difficoltà a stabilire cosa serva veramente alla nostra Marina per realizzare una Flotta economicamente gestibile a fronte delle limitate risorse, ma operativamente valida in una ingarbugliata situazione internazionale.

Nel quadro delle più significative attività condotte a termine dall'ammiraglio Sechi non possiamo tralasciare la volontà di creare un Istituto per lo studio della guerra navale affidando al Capitano di Vascello Romeo Bernotti (86) l'incarico di costituirlo a Livorno. L'Istituto di Guerra Marittima fu inaugurato il 18 gennaio 1922 alla presenza dell'ammiraglio Thaon di Revel, del Capo di Stato Maggiore ammiraglio de Lorenzi, ma non del Sechi, che aveva lasciato l'incarico di Ministro al Sen. Bergamasco (Ministero Bonomi) sostituito a sua volta dall'On. Roberto De Vito (primo ministero Facta).

Durante la permanenza al Ministero del Sechi si era poi conclusa la difficile vicenda fiumana, che aveva visto la Marina impegnata in una complessa operazione di equilibrio politico, in cui la volontà di mantenersi nella legalità governativa si era spesso scontrata con il sentimento molto diffuso tra i giovani ufficiali (e non solo tra loro) di completare con il possesso di Fiume la soluzione dei confini «naturali» della nazione.

La questione fiumana vide, come abbiamo già accennato, l'immobilizzazione della corazzata Dante nel porto del Quarnaro per molti mesi, ma portò anche alla defezione e lo schieramento con d'Annunzio dei caccia *Nullò*, *Bertani*, *Bronzetti*, *Espero*, delle torpediniere *66PN*, *68 PN*, dei MAS *2*, *22*, *88*, *112* e del trasporto *Cortellazzo* (87). Nelle azioni militari che il Governo di Roma intraprese per riportare all'ordine i legionari fiumani nel cosiddetto «Natale di sangue» intervennero anche unità da guerra al comando dell'ammiraglio Simonetti, che eseguirono azioni a fuoco su alcuni edifici della cosiddetta Reggenza del Quarnaro contribuendo alla resa dei legionari e al ripristino della legalità internazionale.

In conclusione, la permanenza al Convento degli Agostiniani, allora sede del Ministero della Marina, dell'ammiraglio Sechi, fu un periodo molto complesso e denso di importanti avvenimenti politici, la Regia Marina uscita vittoriosa dal conflitto mondiale, aveva vendicato Lissa, ma era, come tutta l'Italia del periodo, molto preoccupata del proprio avvenire.



Immagine della conferenza di Washington del 1921 (Fonte Wikipedia)

Il ministro Sechi per quanto riguarda gli organici degli ufficiali in servizio riuscì, di concerto con il ministro del Tesoro (on. Meda), a emanare un Decreto Legge in data 6 agosto 1920 in cui si stabilivano i numeri definitivi della consistenza dei Corpi della Regia Marina. Gli organici venivano definiti nel modo seguente riportato in Tabella 13:

**Tabella 13**

<b>Grado</b>	<b>Corpo SM generale</b>	<b>Ufficiali macchinisti</b>	<b>Genio Navale</b>	<b>Corpo Sanitario</b>	<b>Corpo di Commissariato</b>	<b>Corpo R. Equipaggi</b>
Ammiragli	1					
Viceammiragli	7	1	1			
Contrammiragli	11	1	2	1	1	
Sottoammiragli	11	2	2	2	1	
Capitani di V.	52	8	7	8	8	
Capitani di F.	110	20	12	24	22	
Capitani di C.	150	48	22	48	44	
Tenenti di V.	430	160	56	105	105	150
STV e GM	270	100	16	30	40	200
<b>TOTALE</b>	<b>1042</b>	<b>340</b>	<b>118</b>	<b>218</b>	<b>221</b>	<b>350</b>

Per un totale generale di 2.289 ufficiali.

Come vediamo il periodo in cui il Sechi resse il Ministero fu molto denso di provvedimenti ordinativi per dare alla Marina una definitiva organizzazione e una stabilità, che la guerra e la successiva smobilitazione avevano fortemente compromesso.

I ministri civili, che succedettero a Sechi, non variarono tale organizzazione che risultò funzionale e operativamente valida per molti anni.

## Da Washington a Corfù

Nella tarda primavera del 1921 le cancellerie delle grandi potenze navali, ridotte dopo i Trattati di Pace con gli Imperi Centrali a cinque sole nazioni, furono interessate a una conferenza internazionale sulla limitazione concordata degli armamenti navali. Come sappiamo la cosiddetta corsa «degli armamenti navali» era stata considerata come una delle cause dello scoppio della Prima guerra mondiale e un «disarmo navale» non poteva che essere ben visto da tutti i protagonisti dell'arena internazionale. Gli Stati Uniti molto interessati non solo a una controllata riduzione del numero delle grandi navi da costruire, ma anche dai possibili nuovi rapporti internazionali da stabilire in Pacifico con la potenza nipponica dopo la scomparsa da quelle acque di quella tedesca, si fecero protagonisti e invitarono, nel luglio 1921, tramite i loro ambasciatori, i governi di Londra, Parigi, Tokio e Roma a partecipare a Washington a un convegno incaricato di stabilire delle regole per un disarmo navale.

La Conferenza di Washington si aprì il 12 novembre 1921 con una solenne seduta plenaria presieduta dal Segretario di Stato americano C.E. Hughes, la delegazione italiana composta da 36 persone era condotta dal senatore Schanzer e ne facevano parte, quali esperti navali, il Viceammiraglio Alfredo Acton, il Capitano di Fregata Ruspoli e il Colonello GN Guidoni.

Le idee della Regia Marina in merito al disarmo controllato sono chiaramente espone dalle direttive che il Ministro della Marina pro-tempore, Sen. Bergamasco (88) dette alla nostra Delegazione:

- l'Italia era pronta a ridurre le sue Forze Navali con un rapporto di tonnellaggio globale tra la nostra Marina e quella Francese non inferiore a 8/10;
- dal tonnellaggio globale dovevano essere escluse le unità ausiliarie e onerarie;
- nell'ambito del tonnellaggio globale concesso a ogni nazione doveva essere concesso di suddividerlo nei vari tipi di navi come ritenuto opportuno;
- l'Italia doveva mantenere per la Marina la coscrizione obbligatoria.

Da queste direttive si evince come i nostri reggitori navali avessero a cuore non solo una assicurata parità o addirittura una larvata superiorità con la Francia nel Mediterraneo (89), ma anche una buona propensione a costruire dei mezzi idonei alle forme di guerra moderna senza dover sottostare a formule numeriche per noi vincolanti, ma non rispondenti a reali esigenze operative. In un periodo di forti ristrettezze economiche la nostra Marina era convinta, come abbiamo già accennato, di dover «tagliare i rami secchi» ossia eliminare navi ed enti ritenuti militarmente poco validi e di non poter fare a meno del personale di leva, che non solo costava meno dei volontari, ma creava anche una abbondante riserva da richiamare in servizio in caso di necessità bellica.

La Tabella 14 indica quali erano nel 1921 i rapporti di forza tra le Marine delle cinque potenze interessate alla Conferenza di Washington e quali erano le navi allora sugli scali.

**Tabella 14**

Tipo	ITALIA		FRANCIA		UK		USA		GIAPPONE	
	In serviz.	In costr.								
Corazzate	10		10		46	4	35	15	21	7
Portaerei					1	3		1	1	
Incrociatori	15		16		53	7	27	10	30	6
Caccia	57	17	58		208	8	314	4	100	10
Sommergibili	43		47	4	95	6	105	41	35	12

(Fonte: Bernardi, *Il disarmo navale*, Roma 1975)

Nella Tabella 14 sono indicate come corazzate sia le Navi da Battaglia che gli Incrociatori da Battaglia, non presenti questi ultimi nel nostro inventario, e nel numero relativo per la Francia e l'Italia sono comprese rispettivamente tre e quattro unità decisamente antiquate e non rispondenti alle moderne esigenze operative (le «Diderot» francesi e le «Regina Elena» italiane) (90).

È interessante vedere che l'Italia a solo due anni dalla fine del conflitto e nonostante le economie dichiarate aveva sugli scali ben 17 cacciatorpediniere e precisamente tre della classe «Leone» (in realtà esploratori), quattro rispettivamente delle classi «Curtatone», «Confinza», «Sella» e due della classe «Prestinari». In realtà la Marina stava completando i programmi navali del tempo di guerra in cui le siluranti erano state al centro del potenziamento della Flotta e in questo veniva a superare la Francia in un tipo di mezzi, che la nostra esperienza bellica aveva fortemente valorizzato.

I numeri della Tabella 14 parlano da soli per quanto riguarda la superiorità navale del Regno Unito su tutte le altre Marine e lo sforzo degli Stati Uniti per avere una *Navy* «seconda a nessuno».

In un quadro strategico siffatto appare chiaro che l'interesse italiano, a meno di non pensare a uno sforzo economico realmente impossibile, fosse quello di accettare ogni possibile riduzione nelle categorie delle navi maggiori (più costose) e di limitare per quanto possibile le riduzioni nel campo delle siluranti e dei sommergibili in cui la situazione nazionale almeno per la difesa dei nostri interessi in Mediterraneo era abbastanza soddisfacente.

Tutti i protagonisti, con la sola eccezione forse del Giappone, videro quindi in un accordo diplomatico sulla consistenza delle flotte una praticabile via di trattativa internazionale, che nella cornice della «Società delle Nazioni» (SdN) poteva portare a un lungo periodo di pace e di prosperità economica nel mondo intero. Il concetto di un «equilibrio navale» era però inteso in modo assai diverso dai vari protagonisti delle trattative.

Il concetto di poter continuare a esercitare un Potere Marittimo è sempre presente nel dibattito internazionale, ma è proprio sul termine equilibrio che avviene una differenziazione tra le varie Potenze, le cose anche allora erano così. Infatti per gli Stati Uniti «equilibrio» navale

voleva dire parità assoluta con la Gran Bretagna e supremazia certa sul Giappone. In pratica le idee mahaniane su di un Pacifico «americano» erano ormai ben accette nel Congresso il cui «isolazionismo» era esclusivamente diretto a isolarsi da impegni militari con l'Europa. Per la Gran Bretagna equilibrio navale voleva dire parità delle Flotte da Battaglia, ma sicura superiorità in incrociatori e sloops (91) per mantenere il controllo marittimo dell'Impero. Per il Giappone si trattava di affermare in modo inequivocabile il suo ruolo di grande potenza oceanica con possibilità d'imporre la sua volontà politico-economica sull'intera Asia Marittima, Cina compresa. La Francia aveva problemi marittimi simili a quelli inglesi anche se la minor estensione dell'impero coloniale le consentiva uno strumento navale minore. L'Italia infine, nuova arrivata tra le grandi potenze navali, doveva confermare il suo completo dominio dell'Adriatico e avere una posizione di preminenza verso i Balcani e il Mediterraneo Orientale.

Come è facile immaginare la situazione geostrategica vista in un modo così completamente differente tra le varie potenze portava a una visione molto diversa dello stesso concetto di disarmo navale, da ciò il continuo discutere e aggiornare le varie conferenze e accordi, che ebbero poi, dopo il 1933, anche l'importante variante dell'atteggiamento tedesco.

Il clima di rivalità anglo-americana e nippo-americana era giunto al suo diapason e le previsioni economiche non lasciavano speranze per una nuova «corsa di armamenti», le discussioni alla conferenza furono lunghe e burrascose, ma si giunse a Washington nel 1921 alla firma di un lungo trattato di 24 articoli, che contenevano clausole tecniche e politiche, che esamineremo dal punto di vista del Potere Marittimo e dell'interesse italiano.

Per le Navi da battaglia si stabilì un tonnellaggio globale massimo per le varie nazioni, in modo da fissare un rapporto proporzionale tra le varie Marine. Questo tonnellaggio fu di:

- 525.000 per Gran Bretagna e Stati Uniti;
- 315.000 per Giappone;
- 175.000 per Francia e Italia.

con il noto rapporto 5-5-3-1,67-1,67.

Si stabilì inoltre una «vacanza navale» di 10 anni in cui non si sarebbero più costruite navi da battaglia, tale vacanza fu assai ben accolta dalla Francia e dall'Italia per i noti problemi economici del tempo.

Si stabilirono infine le caratteristiche tecniche massime per alcuni tipi di unità e precisamente:

- nn.bb.: dislocamento massimo standard 35.000 t, calibro massimo 406 mm;
- nn.pp.aa.: dislocamento massimo standard 27.000 t, calibro massimo 203 mm;
- incrociatori: dislocamento massimo standard 10.000 t, calibro massimo 203 mm.

Le conseguenze strategiche si possono riassumere in:

- accettazione obtorto collo di parità navale tra Stati Uniti e Gran Bretagna e tra Francia e Italia, risultato questo assai brillante per noi, sia dal punto di vista della politica generale di prestigio che di quella mediterranea;
- creazione di nuovi tipi di navi da guerra detti appunto tipo «Washington» (nn.bb. e incr.) ingegneristicamente discutibili, ma che rendevano obsolete quasi tutte le costruzioni in cantiere e le navi principali in servizio.

Nel complesso l'unico risultato che durò per qualche tempo fu quello di stabilire una sorta di graduatoria tra le Marine, con il relativo peso politico in una sempre più significativa prospettiva di *gunboat diplomacy*.

La politica navale delle grandi potenze aveva trovato un proprio filone conduttore nel mantenimento dello status quo e nel rispetto delle regole di Washington con un rinnovamento modesto, ma costante delle unità a livello incrociatore e siluranti. Un accordo quadro diverso da quello firmato a Washington era praticamente impossibile sulla cosiddetta limitazione quantitativa delle flotte, qualcosa poteva essere invece trattato su accordi di limitazione qualitativa. L'Italia ne usciva soddisfatta, ma impegnata al mantenimento di una parità quantitativa con la Francia, che non aveva una base strategica realistica, ma solo un ruolo politico.

A Washington la filosofia della trattativa era stata impostata sullo stabilire dei compromessi di categoria, che con la proibizione di costruire unità «fuori categoria» faceva sì che le flotte fossero di tipo omogeneo e confrontabile. La superiorità era delle potenze economicamente e tecnologicamente più forti.

La Regia Marina ebbe quindi a Washington un importante riconoscimento del suo ruolo internazionale e l'Italia fu finalmente riconosciuta come una delle «potenze marittime» del mondo, ma la realtà quotidiana si presentava ai reggitori del nostro Paese alquanto problematica. La nostra nazione non era di fatto economicamente in grado di crearsi e mantenere una Marina della consistenza concessa dal Trattato e la situazione geostrategica nel Mediterraneo vedeva una totale supremazia della Gran Bretagna e un possibile contrasto con la Francia, che non aveva digerito il riconoscimento della «parità navale» con il nostro paese.

La *Royal Navy* con il suo grande arsenale di Malta e le basi navali di Gibilterra e Alessandria spiegava la *Mediterranean Fleet*, dotata di una decina di grandi unità, in modo da dominare l'intero scacchiere e assicurare la *Pax Britannica* sull'intero bacino di nostro principale interesse. La *Marine Nationale* con la sua grande base di Tolone e quelle minori di Mers el Kebir e Biserta dominava il Mediterraneo Occidentale e poteva fortemente influire sulla nostra libertà di navigazione concentrando il suo nucleo di corazzate nello scacchiere Sud in considerazione che la scomparsa della Marina tedesca non la obbligava a mantenere forze consistenti in Atlantico.

La situazione italiana certamente migliorata in Adriatico non si presentava ottimale negli altri mari vicini: in Libia era necessario provvedere al sostegno delle operazioni dell'Esercito, che iniziava a riprendere possesso dell'intero territorio di quella Colonia, in Egeo il Possedimento del Dodecaneso, finalmente assegnato in modo definitivo all'Italia, non assicurava che un minimo controllo alle rotte per il Mar Nero e una possibile pressione politica sulla Grecia. Oltre Suez era necessario presidiare le coste della Colonia Eritrea e della Somalia per assicurare una certa sovranità nella zona con navi coloniali. Nei lontani mari cinesi era necessario stabilire una pur minuscola forza navale per garantire i nostri interessi e sostenere il presidio della nostra concessione di Tientsin.

I travolgenti avvenimenti interni che nell'ottobre 1922 avevano portato alla presidenza del consiglio Benito Mussolini e al ministero della Marina l'ammiraglio Thaon di Revel se da un lato sembravano stabilizzare una situazione nazionale, che aveva richiesto molta attenzione da parte dei Capi della Marina, facevano prevedere una politica estera più decisa che avrebbe richiesto forze navali assai più consistenti e moderne.

Il divario tra le velleità di questa politica estera e le reali consistenze militari e navali italiane si dimostrò in pieno nella cosiddetta crisi di Corfù. L'operazione di *gunboat diplomacy*

condotta dall'Italia nei confronti della Grecia per avere soddisfazione della tragica fine della missione del Gen. Tellini ai confini albanesi, fu condotta certamente bene dal punto di vista operativo, con una concentrazione di forze più che sufficiente per impedire qualsiasi reazione dell'avversario principale, ma dimostrò che la superpotenza navale del tempo, la Gran Bretagna, non accettava nessun cambiamento dello *status quo* e la nostra occupazione dell'isola di Corfù durò poco più di un mese (92). La sola larvata minaccia di un possibile intervento britannico fece sì che Revel su richiesta del Capo del Governo su quanto la nostra Marina avrebbe potuto tener testa a quella inglese dicesse molto saggiamente: «*non più di quarantotto ore*».

Possiamo concludere che se il Trattato di Washington ci aveva in un certo senso promosso a «grande marina» (93), la consistenza del nostro strumento navale e la situazione internazionale non ci permettevano ancora una politica da grande potenza.

### **Ristrutturazione dei comandi e delle forze navali**

La Regia Marina nel ventennio 1919-1939 subì alcuni importanti cambiamenti organizzativi solo in parte dovuti all'entrata in servizio di nuove unità, ma spesso derivati da considerazioni di carattere politico legate al mutare della situazione interna e di quella internazionale.

Riteniamo che in questo studio sia interessante esaminare alcuni di questi cambiamenti nella loro successione in modo da dare al lettore una preventiva visione della struttura della Forza Armata e dei comandi delle Forze Navali nel corso del periodo preso in esame a prescindere dalle idee di chi fu l'autore di questi cambiamenti sulle cui motivazioni torneremo nei prossimi capitoli.

Nel precedente paragrafo abbiamo considerato l'influenza che la trattativa sul disarmo navale condotta a Washington nel 1921 ha avuto non solo sulla compagine operativa della Marina, ma anche sulla sua strategia di base. Il risultato, forse neppure voluto, di quel Trattato fu la necessità di orientare tutti i nostri piani strategici in direzione di un possibile conflitto con la Francia, tale situazione non solo influenzò sulla «strategia del mezzo» obbligata a seguire o anticipare le idee d'oltralpe per le nuove costruzioni, ma influenzò l'organizzazione dei comandi della Flotta e la disposizione delle basi navali con il sistema La Spezia-La Maddalena in contrapposizione al sistema francese imperniato su Tolone e i porti della Corsica e con la necessità di mantenere una base navale a Napoli per la difesa del Tirreno e il successivo potenziamento delle basi siciliane (Augusta, Messina e Trapani) e sarde (Cagliari) per difendere le isole e il traffico nel Canale di Sicilia dai possibili interventi francesi da Orano e da Biserta.

L'operazione di «diplomazia navale» di Corfù non solo mise in evidenza l'importanza della base di Taranto e delle possibilità dei porti delle isole del Dodecaneso per qualsiasi azione di controllo verso i Balcani, ma chiarì l'importante funzione di dominio del mare della *Mediterranean Fleet* britannica con cui in un futuro la nostra Marina poteva avere a che fare e che poteva essere contrastata pur solo marginalmente mantenendo oltre le già citate basi nella Penisola e nelle Isole anche una catena di basi pur secondarie in Libia (Tobruk), in Egeo (Lero) e nel Mar Rosso/Oceano Indiano (Massaua e Assab).

La questione adriatica infine, che era sembrata risolta a nostro favore con la scomparsa della Marina austro-ungarica, poteva riaprirsi con il potenziamento della nuova Marina jugoslava, e ci costringeva a mantenere forze navale in quel teatro con basi a Venezia, Pola, Brindisi e Saseno.

Le esperienze quindi fatte negli anni 1921-1925 condussero i nostri pianificatori a considerare «invarianti strategici» sia la minaccia francese alla nostra libertà di movimento nel Mediterraneo Occidentale, sia la possibilità di intervento britannico contro i nostri interessi in Levante e il collegamento con le Colonie africane, sia il latente pericolo di incursioni slave sulle esposte coste dell'Adriatico. Tutto ciò condusse lo Stato Maggiore a non poter concentrare tutte le forze pronte in un solo degli scacchieri di interesse, ma lo obbligò a tenere almeno in potenza molte basi navali distribuite su tutte le coste della Penisola e dei territori oltremare e influenzò anche la consistenza del personale.

La fisionomia della Forza Armata infatti non cambiò troppo dal punto di vista del personale dopo la lenta smobilitazione del biennio 1919-20 sino all'improvviso aumento quantitativo attuato dopo il 1934 a seguito della Guerra d'Etiopia. La Tabella 15 ricavata, facendo riferimento solo ad alcuni anni topici, dai grafici presenti nel volume XXI de La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale, né da un profilo organico sufficientemente chiaro.

**Tabella 15****Il personale in servizio**

<b>Corpi / anni</b>	<b>1921</b>	<b>1926</b>	<b>1936</b>	<b>1939</b>
Ufficiali di SM	900	950	1160	1700
Ufficiali GN e M.	440	390	360	420
Ufficiali AN	==	==	140	160
Ufficiali SAN	160	170	210	230
Ufficiali CM	210	200	220	260
Ufficiali CP		260	330	350
Ufficiali CREM	390	380	420	440
PERSONALE CREM	39.000	42.000	57.000	82.000
Percentuale di leva rispetto ai volontari nel CREM	70%	68%	65%	70%

(dati approssimati dall'autore)

La prima considerazione da fare è quella che la nostra Marina ebbe sempre un'alta percentuale di personale di leva nel Corpo Reale Equipaggi Marittimi (CREM) e una piuttosto bassa percentuale di Ufficiali rispetto alla «truppa» (mediamente del 4-5%). L'accesso al corpo degli Ufficiali fu sempre attuato attraverso l'Accademia Navale con una media annua di circa 66 allievi di SM sino al 1935 e di circa il doppio negli anni successivi. Gli Ufficiali di Complemento che garantivano una maggior disponibilità di personale nei gradi bassi della gerarchia furono circa 60 l'anno sino al 1937 per divenire dopo circa 300 con l'immissione

non solo dei diplomati degli Istituti Nautici, ma anche degli studenti universitari dei corsi «preliminari navali».

L'importante variante occorsa nel 1929 di ammettere all'Accademia per un corso triennale di spiccato impianto universitario solo diplomati con maturità classica o scientifica anziché i licenziati del 5° ginnasio (o equivalente) con corso quinquennale creò certamente un insieme di Ufficiali di SM (o di Vascello, come allora si diceva comunemente) di più vasta cultura accettando un'età più avanzata per l'entrata in servizio e una minore esperienza d'imbarco (due/tre campagne d'istruzione estive anziché quattro). Infine il trasferimento degli Ufficiali di Macchina (DM) al Corpo del Genio Navale (GN) attuato nel 1926 e la creazione nello stesso anno del Corpo delle Armi Navali (AN) ebbe quale risultato di dotare la Forza Armata di due corpi d'ingegneri che dopo il triennio presso l'Accademia di Livorno completavano la loro preparazione con la laurea presso ottime Università del Regno.

Il personale del CREM era composto dal 1920 di marinai di leva con una coscrizione di 24 mesi (portata a 28 in qualche periodo) e da volontari con ferma di sei anni (in qualche periodo di quattro anni con rafferma «a premio» di due), da questi ultimi si formavano i sottufficiali. Non va inoltre trascurato che la Regia Marina gestiva un migliaio di impiegati civili dei ruoli tecnici e amministrativi e una forza di 15.000/20.000 salariati, soprattutto operai degli Arsenalì, considerati sempre di elevate qualità tecniche.

Dare un giudizio complessivo sul personale della Regia Marina non appare possibile in questa sede, ma va considerato che le tabelle organiche delle varie destinazioni a bordo e a terra non furono quasi mai pienamente soddisfatte e che quindi l'efficienza della Flotta ne fu sempre condizionata.

Pur con qualche mutamento dovuto al nuovo assetto territoriale dello Stato nel primo dopoguerra i comandi di dipartimento marittimo rimasero quattro con sede rispettivamente alla Spezia, Napoli, Taranto e Venezia (94). Le dipendenze da questi alti comandi, dei comandi delle basi navali, fu spesso variata rendendo alcune volte «autonomi» i Comandi Militari Marittimi della Maddalena, di Messina, di Brindisi, di Venezia e di Pola, ma il grosso carico amministrativo, ispettivo e di pianificazione logistica rimase sempre nelle mani dei Comandanti in Capo di Dipartimento, scelti tra i gradi di vertice dell'organizzazione.

La creazione di Comandi Marina in alcune località di una certa importanza strategica e dei comandi di Piazza o di Difesa Marittima nelle basi principali fu realizzata solo per coordinare meglio localmente le attività di supporto alle navi, ma non ebbe mai un ruolo veramente autonomo.

Da questo punto di vista nel ventennio osserviamo una sempre maggior tendenza all'accentramento organizzativo con poteri sempre più accentuati alle Direzioni Generali del Ministero.

Parleremo in seguito dell'assunzione da parte della stessa persona degli incarichi di Sottosegretario di Stato e di Capo di Stato Maggiore, che confermò comunque la tradizionale supremazia non solo amministrativa, ma anche tecnico-operativa del vertice della Forza Armata.

Il Comitato degli Ammiragli ebbe un ruolo significativo solo nella prima metà del ventennio in questione e non svolse mai, come abbiamo già detto, funzioni simili al *Board of Admi-*

*ralty* inglese con una direzione collegiale della Marina. Gli altri corpi consultivi si limitarono al loro ruolo tecnico e ci pare influenzarono solo occasionalmente le decisioni del Ministro o del Sottosegretario di Stato.

Le varianti forse più interessanti furono, tra il 1919 e il 1939, quelle dell'organizzazione delle Forze Navali, il cui comando passò dalla denominazione di Forze Navali Mobilitate del periodo bellico a quello tradizionale di Forze Navali Armate del Mediterraneo e infine a quello di Comando in capo dell'Armata Navale. Poiché sino all'entrata in servizio degli incrociatori da 10.000 tonnellate (1929) l'Armata era composta dalle cinque corazzate dreadnought, da antiquati incrociatori corazzati, da esploratori e da un notevole numero di siluranti, si pensò di organizzarla su una Divisione da Battaglia formata appunto dalle corazzate e da alcune Divisioni Siluranti in cui gli esploratori e gli incrociatori leggeri di preda bellica fungevano da «conduttori di flottiglia». Per un certo periodo le Divisioni Siluranti formarono una Squadra Leggera, mentre gli incrociatori obsoleti sino alla loro radiazione furono impiegati quali Navi Scuola o stazionari all'estero. I sommergibili raggruppati in squadriglie furono posti alle dipendenze prima di un Ispettorato imbarcato sulla Nave Appoggio *Pacinotti* e poi di una Divisione indipendente.

Nel Marzo 1928 il comando dell'Armata Navale fu soppresso e le unità attive furono ripartite in due Squadre Navali indipendenti con sede alla Spezia e a Taranto. Alla prima Squadra furono prevalentemente assegnati gli incrociatori pesanti con squadriglie di caccia, alla seconda i nuovi incrociatori leggeri anch'essi scortati da squadriglie di silurati. Questa suddivisione a nostro parere non ebbe una giustificata motivazione strategica, se non la solita idea di una difesa antifrancese, e permise una certa discontinuità di direttive addestrative dei due comandi di Squadra. Appare invece ben motivata la costituzione di una Squadra Sommergibili (1937) per il coordinamento tecnico-operativo di questi mezzi quando il loro ragguardevole numero ne fecero uno degli strumenti più significativi della Marina.

Con la Legge n. 1178 dell'8 luglio 1926 (ancora oggi in parte in vigore) fu stabilito l'Ordinamento della Regia Marina, che nel suo articolo 1 affidava all'istituzione:

- il servizio navale nelle acque nazionali, nelle acque coloniali e all'estero;
- il servizio dipartimentale marittimo nel territorio nazionale e coloniale;
- i servizi centrali;
- i servizi speciali;
- gli istituti e scuole della Regia Marina.

Nel suo articolo 2 la legge stabiliva che il «servizio navale» comprendeva:

- le forze navali armate (dipendenti dall'Armata navale);
- le forze navali mobilitabili;
- i gruppi di navi per la difesa mobile ravvicinata (dipendeva dai comandi marittimi locali);
- il naviglio ausiliario e sussidiario.

Se una Marina è fatta soprattutto di uomini sono le «grandi navi» (95) a stabilire la sua reale forza operativa. Nel periodo di nostro interesse la Regia Marina eliminò dal suo inventario le unità più anziane considerate non più rispondenti ad alcun ruolo operativo e ne mise in servizio un certo numero di moderne della cui gestazione parleremo nei prossimi capitoli. Per avere comunque un'idea d'insieme del cambiamento si mostrano, nelle Tabelle 16 e 17, le date delle principali dismissioni e quelle dell'entrata in servizio delle nuove unità.

Tabella 16

L'eliminazione delle grandi unità *overage*

Nome	Tipo	Anno
<i>Dante Alighieri</i>	Corazzata	1928
<i>Vittorio Emanuele</i>	Corazzata <i>pre-dreadnought</i>	1923
<i>Regina Elena</i>	Corazzata <i>pre-dreadnought</i>	1923
<i>Napoli</i>	Corazzata <i>pre-dreadnought</i>	1926
<i>Roma</i>	Corazzata <i>pre-dreadnought</i>	1927
<i>Pisa</i>	Incrociatore corazzato	1937
<i>Varese</i>	Incrociatore corazzato	1923
<i>Ferruccio</i>	Incrociatore corazzato	1930
<i>Basilicata</i>	Incrociatore coloniale	1921
<i>Campania</i>	Incrociatore coloniale	1927
<i>Marsala</i>	Esploratore	1927
<i>Bixio</i>	Esploratore	1929
<i>Quarto</i>	Esploratore	1939
<i>Libia</i>	Esploratore	1937
<i>Ancona (ex Graudenz)</i>	Esploratore	1937
<i>Venezia (ex Saida)</i>	Esploratore	1937
<i>Brindisi (ex Helgoland)</i>	Esploratore	1937

Tabella 17

## L'entrata in servizio delle nuove grandi unità

Nome	Tipo	Anno
<i>Trieste</i>	Incrociatore pesante	1928
<i>Trento</i>	Incrociatore pesante	1929
<i>di Giussano</i>	Incrociatore leggero	1931
<i>da Barbiano</i>	Incrociatore leggero	1931
<i>Colleoni</i>	Incrociatore leggero	1932
<i>Bande Nere</i>	Incrociatore leggero	1931
<i>Zara</i>	Incrociatore pesante	1931
<i>Fiume</i>	Incrociatore pesante	1931
<i>Gorizia</i>	Incrociatore pesante	1931
<i>Pola</i>	Incrociatore pesante	1932
<i>Cadorna</i>	Incrociatore leggero	1933
<i>Diaz</i>	Incrociatore leggero	1933
<i>Bolzano</i>	Incrociatore pesante	1933
<i>Montecuccoli</i>	Incrociatore leggero	1935
<i>Attendolo</i>	Incrociatore leggero	1935
<i>Duca d'Aosta</i>	Incrociatore leggero	1935
<i>Eugenio di Savoia</i>	Incrociatore leggero	1936
<i>Duca degli Abruzzi</i>	Incrociatore leggero	1937
<i>Garibaldi</i>	Incrociatore leggero	1937
<i>Littorio</i>	Corazzata	1940
<i>Vittorio Veneto</i>	Corazzata	1940

Alcune delle unità maggiori di ridotta validità militare furono impiegate a lungo quali Navi Scuola (*Pisa-Varese-Ferruccio*) o navi coloniali (*Libia*), mentre non si radiarono i due incrociatori corazzati *San Giorgio* e *San Marco* utilizzando il primo come batteria costiera nella difesa della base di Tobruk e il secondo quale nave bersaglio radiocomandata previ lavori di adattamento.

Nel 1927 entrò in servizio la nave appoggio aerei *Miraglia*, dotata di catapulte e con la capacità di imbarcare una ventina di idrovolanti, che poteva recuperare anche in mare aperto utilizzando apposite attrezzature. Rispettivamente nel 1937 e nel 1940 rientrarono in servizio dopo lunghi lavori di trasformazione e rimodernamento (96) le due coppie di corazzate *Cesare*, *Cavour* e *Doria*, *Duilio* che con le «Vittorio Veneto» dovevano costituire il nucleo da battaglia della Flotta.

Non possiamo poi tralasciare il fatto che nel 1928 e nel 1929 entrarono in linea anche due Navi Scuola a vela, il Colombo e il Vespucci, quest'ultima ancora brillantemente in attività nella nostra Marina quasi a testimoniare una continuità con le Forze Navali di quei tempi.

## **Il primo ministero Mussolini, l'azione di Revel**

Quando nei concitati giorni della fine di ottobre 1922 apparve chiaro che il re non avrebbe fatto nessuna azione nei confronti dei «rivoluzionari» fascisti, ma anzi su consiglio di molti alti esponenti della politica e del mondo militare, avrebbe tentato di far formare proprio a Mussolini un governo di coalizione per mettere fine ai disordini.

Le unità armate erano state tenute fuori dai disordini del 1921 e del 1922 mantenendole prevalentemente in mare o in stazioni navali lontane in modo che gli equipaggi non partecipassero in nessun modo al clima turbolento dei grandi porti nazionali, ma non si erano potuti sottrarre gli imbarcati sulle navi ai lavori o in riserva e il personale destinato a terra a contatti con i vari gruppi politici di tendenze opposte.

L'Ispettore Generale della Marina, ammiraglio Thaon di Revel, si era tenuto fuori da ogni dibattito in proposito pur essendo ben conosciuta la sua posizione intellettuale di fedelissimo di Casa Savoia e stimato ex Aiutante Generale del Re. Negli anni in cui il Ministero della Marina era stato retto prima dall'ammiraglio Sechi e poi dai parlamentari Bergamasco e De Vito, Revel aveva espresso, solo in sede di Comitato degli Ammiragli, i suoi pareri tecnici sulla riorganizzazione della Forza Armata del dopoguerra e aveva trovato prima nell'ammiraglio Acton (97) e poi nel più giovane contrammiraglio De Lorenzi, dei Capi di Stato Maggiore più preoccupati di un rimodernamento dell'Armata Navale che di una partecipazione alla vita politica nazionale della Marina, anzi questa per tutti doveva rimanere «la grande silenziosa».

Diverso e molto più interessato sembrava essere l'atteggiamento del più anziano degli ammiragli verso la situazione internazionale. Attore primo delle cosiddette «occupazioni adriatiche», il Revel era ben conscio della sempre più complessa situazione del nostro scacchiere orientale, dove il solo possesso di Pola, di Zara, di qualche isola dalmata e dell'isolotto di Saseno in Albania non ci davano l'assoluta padronanza del mare soprattutto se il nuovo Stato jugoslavo si fosse dotato di una Marina di siluranti adatta a condurre una guerriglia simile a quella appena terminata contro l'Austria.

Certamente apprezzava i risultati ottenuti alla conferenza di Washington e soprattutto la «vacanza navale» decennale nei riguardi della costruzione di nuove Navi da Battaglia, verso cui aveva notevoli perplessità. La concessa parità con la Francia sembrava però essere un nuovo elemento di contrasto con questa nazione con cui i rapporti durante il conflitto non erano certo stati ottimali.

Nella composizione di un nuovo governo di coalizione affidato al capo del Partito Fascista non poteva comunque mancare un rappresentante significativo del mondo marittimo nazionale e certamente Revel era il più noto.

Furono quindi inclusi nella compagine del primo governo Mussolini sia Armando Diaz, quale ministro della Guerra, sia Paolo Thaon di Revel, quale ministro della Marina. A nostro parere si trattò di un provvedimento di stampo regio che garantiva sia il nuovo Presidente del Consiglio della consueta fedeltà alle istituzioni delle due Forze Armate sia il re e l'ambiente della Corte della assoluta apoliticità dei militari. In altre parole si ottenne così una doppia garanzia per far rientrare il movimento fascista nella legalità dello Statuto e per stabilizzare l'attività di governo con una maggioranza di ampio spettro con poca voce alle opposizioni più intransigenti.

Rientrato al Convento di Sant'Agostino, Revel aveva davanti a sé molti problemi di stampo ordinativo, amministrativo e strategico, che dovevano essere risolti in tempi rapidi. La sempre pressante gestione di un bilancio ancora insufficiente fu impostata correttamente con la riduzione delle spese correnti a favore di maggiori assegnazioni alle nuove costruzioni navali. La Marina è un'istituzione che deve rinnovare con continuità i suoi mezzi per mantenere un'efficienza operativa e una efficacia militare adatta al sostegno della politica estera nazionale. La guerra appena finita aveva lasciato molti dubbi sull'efficacia delle grandi navi e aveva messo in luce l'importanza dei nuovi mezzi di lotta sul mare: il sommergibile e l'aereo. Se il Trattato di Washington ci dava un certo respiro per prendere una decisione sulla costruzione di nuove corazzate, ci imponeva anche la necessità di iniziare la costruzione delle nuove grandi unità da crociera nato proprio dal trattato e Revel ottenne fondi per impostare i primi due «diecimila» italiani, che ebbero i nomi significativi di Trento e Trieste (che però entrarono in servizio solo nel biennio 28-2998). Il rinnovamento della linea delle siluranti fu ancora una volta considerato prioritario e durante il periodo in cui Revel resse il Ministero si impostarono in successione quattro squadriglie di quattro unità ciascuna di un nuovo tipo di caccia di dislocamento adeguato per operare con qualsiasi tempo in tutto il Mediterraneo e armati con cannoni da 120/45 oltre che con siluri da 533 (99).

Nel campo dei sommergibili si iniziarono studi per battelli di «grande crociera» od «oceanici» (classe «Balilla») e di «media crociera» (classe «Mameli»), che furono però impostati solo nel 1925 per esigenze di bilancio.

Il problema più grosso era però quello di dotare la Marina di una sua Aviazione Navale di configurazione adeguata alle nuove esigenze di una lotta nell'intero Mediterraneo. Tale problema fu complicato dalla nascita di una Aeronautica indipendente, che logicamente volle avere il completo controllo di tutti i mezzi aerei. Revel aveva una radicata fiducia nell'impiego dell'aeroplano sul mare e aveva contribuito alla creazione della «Forza Area della Regia Marina» (Regio Decreto 1438 del 30 settembre 1920), ma la legge del marzo 1923 con cui veniva fondata la Regia Aeronautica quale nuova Forza Armata rendeva praticamente nullo il

decreto precedente pur se la nuova disposizione diceva fra l'altro che era costituita «l'aeronautica per la Marina con compiti che in pace ed in guerra le verranno assegnati dai Comandi della Marina nonché la protezione del traffico marittimo e la difesa delle coste». Questa nuova organizzazione, che non esitiamo a definire ibrida, doveva comprendere 35 squadriglie su 9 gruppi e 4 stormi. La questione da puramente operativa e quindi legata alla pianificazione militare del Paese, si fece squisitamente politica in quanto alla testa della nuova Arma fu messo il quadrunviro Italo Balbo, che ottenne maggior ascolto da parte del Presidente del Consiglio in modo da tener buona qualsiasi resistenza della Marina. Mussolini non prese decisioni di carattere operativo sulla sola base dell'influenza balbiana, ma chiese e ottenne dai massimi reggitori della Marina un parere tecnico sulla necessità o meno di costruire delle portaerei e questo parere non fu unanime, ma anzi qualsiasi decisione in merito fu rimandata a un periodo di bilanci più cospicui e di idee più chiare.

Revel ebbe molto chiaro il ruolo internazionale della Marina e appena assunto il dicastero fece proseguire la crociera intorno al mondo dell'incrociatore *Libia*, che partito da Napoli nel marzo 1921 rientrò a Venezia nel giugno del 1923. La stessa unità, non più militarmente valida per le operazioni in Mediterraneo, fu inviata nuovamente all'estero quale stazionaria in Cina, dove rimase dall'autunno 1923 sino al marzo del 1933, rappresentando la nave con maggior periodo di permanenza in acque straniere della nostra Marina. Il Ministro non perse occasione per inviare unità navali in visite di cortesia nei porti spagnoli, francesi, greci, turchi e delle Colonie in modo da «mostrar bandiera» con efficacia e continuità. L'Italia riuscì infine a ospitare a Roma una conferenza internazionale sul disarmo navale, che di fatto era la riunione della «Sottocommissione Navale» della Società delle Nazioni. Revel ottenne la sede romana anche per non far allontanare dal paese il nostro più importante delegato, l'ammiraglio Acton, che era al momento (1924) il Comandante in Capo dell'Armata Navale. L'Acton con la sua recente esperienza della trattativa di Washington e per la sua sintonia di pensiero con il Ministro era infatti la persona più adatta a rappresentare la nostra nazione in una conferenza internazionale il cui vero scopo era di estendere a tutte le Marine del mondo le limitazioni fissate sul Potomac e far mantenere alle cinque potenze una assicurata superiorità navale per molti anni. Infatti se qualche nazione di secondo piano avesse acquistato nuove navi da battaglia o incrociatori di caratteristiche differenti da quelle concordate a Washington l'equilibrio strategico in alcuni teatri operativi si sarebbe notevolmente alterato. Alla Conferenza di Roma parteciparono ben diciassette Stati (100), tra cui l'Unione Sovietica, che non apparteneva alla SdN, mentre la Turchia non partecipò. La conferenza sul piano pratico fu un insuccesso in quanto il tanto desiderato status quo non fu accettato, ma nel complesso non solo l'Italia ottenne di non dover gareggiare in costruzioni navali con altri Stati mediterranei se non con la Francia, ma ne uscì anche molto bene dal punto di vista diplomatico come capace organizzatrice di importanti riunioni internazionali.

La questione fiumana, che aveva trovato una prima soluzione con il Trattato di Rapallo del 12 novembre 1920 con l'istituzione della «Città libera di Fiume», fu definitivamente conclusa con il trattato italo-jugoslavo di Roma (27 novembre 1924) con cui la città contesa fu definitivamente assegnata all'Italia. Pur se non si trattava del dominio della Dalmazia, il fatto fece certamente piacere a Revel e alla Marina, che venivano in possesso di un ottimo cantiere navale tradizionalmente portato alla costruzione di navi militari.

Se la situazione internazionale stava migliorando e le preoccupazioni di Revel dopo la nostra azione su Corfù si limitavano ai rapporti con la Gran Bretagna, il Ministro si stava molto raffreddando con il Capo del Governo. Il problema dell'Aviazione Navale aveva iniziato a scontentare il nostro ammiraglio, ma questi non poté sopportare l'idea mussoliniana di creare la figura di Capo di Stato Maggiore Generale e di affidare tale carica di massimo vertice militare al Capo di Stato Maggiore dell'Esercito. Quando l'idea divenne legge dello Stato Revel dette le dimissioni, subito accettate, dall'incarico di Ministro nel maggio del 1925 e da quel momento si occupò della Marina da una distaccata posizione di ascoltato «consigliere» dal suo ufficio di Grande Ammiraglio.

Con Revel la Regia Marina aveva attraversato senza troppe scosse il difficile periodo dell'assunzione del potere da parte di Mussolini, aveva operato secondo le sue più alte tradizioni a difesa degli interessi nazionali e in appoggio alla politica estera, aveva iniziato l'indispensabile opera di ammodernamento delle sue unità e la sostituzione dei mezzi più obsoleti, ma aveva perduto il controllo sui mezzi aerei e soprattutto la parità «politica» con l'altra antica Forza Armata, l'Esercito.

Certamente pur considerando la situazione economica del Paese non ottimale i bilanci avevano ripreso a crescere nel 1922 per calare nuovamente negli anni successivi come indicato dalla Tabella 18.

**Tabella 18**

**Bilanci Marina 1921-1925**

Anno fiscale	Lire del tempo
1921-22	1.074.100. 000
1922-23	2.544.300.000
1923-24	1.779.100.000
1924-25	1.085.700.000
1925-26	1.214.500.000

Il fascismo quindi non fu almeno al suo inizio un regime militarista e tanto meno navalista come dimostrano le cifre su esposte.

La Marina di Revel ebbe un'organizzazione nuovamente ristrutturata con il decreto del 4 gennaio 1923, ma ci pare non cambiò in modo significativo. Il decreto infatti prevede:

- quattro Comandi in Capo di Dipartimento retti da viceammiragli a Spezia, Napoli, Taranto e Venezia;
- Comandi militari marittimi a Spezia, alla Maddalena, a Napoli, a Messina, a Taranto, a Venezia, a Pola e a Brindisi retti da contrammiragli;
- Comandi Marina a Genova, Saseno e Zara retti da Capitani di Vascello;
- Comandi superiori navali o Comandi Marina in Tripolitania, Cirenaica, Isole dell'Egeo, Eritrea e in Cina retti da Ufficiali ammiragli o superiori a seconda della consistenza del naviglio presente.

Nel 1925 la consistenza delle forze navali era più o meno quella con cui si era usciti dal conflitto e l'Armata Navale era composta da una Divisione da Battaglia (con le cinque corazzate in servizio) e da una Squadra leggera su due divisioni di esploratori e caccia, mentre le torpediniere, i sommergibili e i MAS erano quasi tutti alle dipendenze dei comandi di dipartimento. Le esercitazioni condotte per ispirazione del Ministro e del Capo di Stato Maggiore erano indirizzate giustamente alla difesa del traffico marittimo nazionale e alla difesa delle coste con la partecipazione occasionale dei velivoli della nuova Regia Aeronautica.

Nel complesso quindi il periodo in cui Revel, l'uomo di maggior carisma della nostra Marina, resse il Ministero non ci furono cambiamenti rivoluzionari, ma si tenne un profilo razionale di buona amministrazione e di attesa di tempi migliori.

### **I primi programmi navali**

Una Marina militare si giudica soprattutto dalle navi che ha in servizio e i primi reggitori della «Regia» dopo il 1919 ne erano perfettamente convinti, ma la situazione economica del Paese e una maldigerita esperienza bellica impedivano una corretta pianificazione nel campo della «strategia dei mezzi».

La Forza Navale italiana, che era entrata in guerra il 24 maggio 1915 contro l'Austria-Ungheria e successivamente contro la Germania e la Turchia, era stata progettata nel primo scorcio del secolo per combattere soprattutto contro la Francia nelle acque liguri-tirreniche e nel Canale di Sicilia. Il cambio di alleanza ci aveva quindi messo in condizione di non poter utilizzare al meglio il moderno nucleo da battaglia formato dalle nuove (e costose) corazzate dreadnought, e costretto a una strategia di *fleet in being* condotta dai protetti porti dello Jonio, mentre in Adriatico si apriva una «guerriglia» di siluranti in cui presto le grosse navi (corazzate più anziane e incrociatori corazzati) avevano rivelato la loro quasi totale inutilità con alcune perdite molto dolorose.

Correttamente quindi, come abbiamo visto, durante il conflitto l'Italia si era sforzata di procurarsi una flotta di unità minori adatte al teatro operativo principale, l'Adriatico, utilizzando una parte non trascurabile alla difesa dell'indispensabile traffico mercantile per il rifornimento della nazione in guerra. La situazione allora non ammetteva altre soluzioni.

Della consistenza del naviglio al termine del conflitto abbiamo già trattato, dobbiamo inoltre considerare che la Regia Marina possedeva al termine del conflitto una cospicua forza aerea di 86 velivoli terrestri, 550 idrovolanti e 18 dirigibili, gestiva inoltre oltre venti basi aeree, ma già nel 1923 quando fu costituita la Regia Aeronautica queste forze si erano ridotte in modo molto notevole.

Allo Stato Maggiore e al Ministro spettava l'onere di riprendere la costruzione di naviglio per mantenere la Marina all'altezza dei tempi e sostituire quanto di vecchio e usurato era ancora per mare. Il problema era molto complesso soprattutto per mancanza di idee chiare su cosa dovessero veramente fare nel futuro le nuove forze navali italiane.

Da un primo esame di situazione, soprattutto in attesa delle decisioni della Conferenza di Washington e, tenendo conto dell'ostilità francese, del rinnovato problema adriatico con la nascita di un nuovo Stato costiero in quel settore e del bilancio sempre più modesto, la stra-

tegia migliore fu quella di attendere ancora per impostare dei programmi navali di completo rinnovamento dello strumento navale. Si stabilì quindi di proseguire la costruzione delle unità impostate durante il conflitto e non terminate.

Una controversa decisione fu quella di varare a Castellammare di Stabia la nuova corazzata veloce Caracciolo, si trattava della prima unità di una classe di quattro progettate dal Ten. gen. GN Ferrati e impostate nei primi mesi del 1915, ma i cui lavori erano stati sospesi per dare la precedenza alle più necessarie siluranti. Il varo avvenne in forma solenne il 12 maggio 1920, ma poco dopo si decise prima di rallentare il completamento e quindi di non portare a termine i lavori. Certamente la dolorosa decisione fu dovuta alla scarsità di risorse economiche e di personale, ma vi ebbe parte anche diffusa perplessità negli alti gradi della Marina sulla funzione futura delle corazzate. A nostro parere non fu una saggia decisione, avere in servizio una nave da battaglia moderna armata con otto pezzi da 381/50 e filante oltre 28 nodi poteva rappresentare un miglioramento della situazione complessiva in Mediterraneo. L'unità era in pratica un «incrociatore da battaglia» del cui impiego non avevamo nessuna esperienza, inoltre dato il suo dislocamento di circa 31.000 tonnellate sarebbe stata inclusa nelle unità permesse dalla Conferenza di Washington e probabilmente avrebbe fatto con qualche rimodernamento un ottimo servizio anche nel Secondo conflitto mondiale come avvenne per le quasi equivalenti «Queen Elizabeth» britanniche.

A maggior ragione nei primi anni Venti si decise di demolire sugli scali le gemelle della Caracciolo e di non rimettere in condizioni operative la *Leonardo Da Vinci* affondata per sabotaggio nemico a Taranto nell'agosto del 1916, ma rimessa a galla con un'importante azione di recupero nel settembre del 1919. Anche questa unità fu radiata e demolita nel 1923. Come già detto la possibilità di mettere nel nostro inventario almeno una delle dreadnought austriache di preda bellica non fu realizzata per imposizione degli alleati e anche le «Viribus Unitis» sopravvissute al conflitto furono avviate alla demolizione. Riguardo a queste navi, che si erano rivelate piuttosto fragili (101), fu forse un bene non averle in servizio da noi.

Rimanendo senza corazzate veramente moderne, la Regia Marina avrebbe dovuto almeno rinnovare la linea dei suoi incrociatori, visto che quelli corazzati avevano dimostrato nel conflitto di essere decisamente superati e soprattutto quasi indifesi all'offesa subacquea. Anche in questo campo pur avendo alcuni progetti di unità da crociera simili agli ottimi esemplari inglesi della classe «C» non se ne fece niente e dovremo aspettare gli anni Trenta per vedere rinnovava la linea di questi mezzi. Fu saggiamente deciso di proseguire la costruzione dei caccia già impostati o progettati durante la guerra e quindi nel 1919 vennero messe in servizio le due ultime unità della classe «La Masa» (875 t, 4 pezzi da 102/45, 4 lanciasiluri da 450 mm e 30 nodi di velocità), l'esploratore leggero *Falco* (1.820 t, 5 pezzi da 120/50, 4 lanciasiluri da 450 mm e 34 nodi), le quattro unità della classe «Palestro» (1.180 t, 4 pezzi da 102/45, 4 lanciasiluri da 450 mm e 32 nodi), le sei unità della classe «Cantore» (890 t, 3 pezzi da 102/45, 4 lanciasiluri da 450 mm e 30 nodi) e infine i quattro caccia della classe «Curtatone» (1.214 t, 4 pezzi da 102/45, 4 lanciasiluri da 450 mm, 32 nodi).

Come vediamo unità piuttosto veloci, ma di armamento (eccetto il *Falco*) abbastanza limitato e inferiori ai caccia che si costruivano presso le altre Potenze Navali soprattutto per autonomia trattandosi di mezzi progettati per agire in Adriatico.

Il primo vero programma di rinnovamento della Flotta fu quello impostato nel 1921 di cinque «esploratori leggeri» da 2.000 tonnellate, la classe «Leone». Progettati dal cantiere Ansaldo di Genova erano un miglioramento della classe «Mirabello» e avevano un dislocamento massimo di 2.203 t e un potente armamento di otto pezzi da 120/45 su quattro complessi binati e sei lanciasiluri da 450 mm in impianti trinati<sup>102</sup>. Con una velocità massima di 31 nodi i «Leone» avevano anche un'autonomia considerevole di oltre 2.000 miglia a 15 nodi e si dimostrarono nel loro lungo servizio ottime unità di buona stabilità e adatte al combattimento con il cannone. Anche nel caso dei «Leone» il vertice militare non era perfettamente convinto della loro utilità e dopo alcune discussioni se ne costruirono solo tre (*Leone, Tigre, Pantera*) rinunciando alle due ultime unità della classe.

Una «vacanza navale» tutta italiana, dovuta a una limitata esperienza e all'attesa di studiare meglio la guerra al traffico, si ebbe nel campo dei sommergibili. Uscita dal conflitto con più di una cinquantina di unità subacquee di varie prestazioni e caratteristiche la Regia Marina attese sino al 1926 per impostarne di nuovi, di tipo quasi sperimentale, da poter poi riprodurre in serie numerose, anticipiamo che si trattò dei battelli oceanici della classe «Balilla» (4 unità) e di quelli di «media crociera» delle due classi «Mameli» (quattro unità costruite dai cantieri Tosi di Taranto) e «Pisani» (quattro costruiti dal Cantiere Navale Triestino di Monfalcone).

Anche nel campo del naviglio ausiliario e minore (103) i programmi portati a termine furono molto scarsi e con le già illustrate dismissioni condotte sotto l'amministrazione Sechi la Regia Marina ebbe una composizione fortemente inferiore a quella della *Marine Nationale* con cui costantemente si confrontava.

In conclusione i primi programmi navali dell'immediato dopoguerra non rappresentarono un reale potenziamento del nostro strumento navale, ma solo la continuazione di quanto si era progettato durante il conflitto senza tentare una vera e originale via italiana nel campo delle costruzioni. Questa tendenza subì logicamente una conferma con il Trattato di Washington il cui scopo, tra gli altri, era proprio di creare Marine fotocopia in cui il peso politico delle varie nazioni era dato dal differente tonnellaggio per categorie.

### **La discussione strategica negli anni Venti, Bernotti e gli altri**

Mentre un esame dei mutamenti organici e dei cambiamenti dello strumento navale italiano degli anni Venti e Trenta risulta per il ricercatore abbastanza semplice attraverso la lettura delle pubblicazioni ufficiali del tempo, quali il *Giornale Ufficiale della Marina*, gli *Annuari del personale* e soprattutto dei *Fogli d'Ordine ministeriali* (quest'ultimi hanno punteggiato quasi quindicinalmente la vita dell'istituzione), non è altrettanto facile seguire i mutamenti del pensiero strategico navale italiano. L'unica pubblicazione che ha riportato con una certa continuità le idee dei principali pensatori è stata quella «palestra di pensiero» che è la nostra *Rivista Marittima*.

Già nell'agosto del 1917 mentre il conflitto era ancora in atto Romeo Bernotti vi pubblicava un interessante articolo sul «contrasto fra le previsioni e la realtà della guerra marittima», in cui si segnalava il giudizio espresso da molti della inutilità delle Navi da Battaglia e la possibilità di giungere a un accordo internazionale per il divieto di costruirne. Il nostro

scrittore però affermava che se le corazzate sembravano essere state un'inutile spesa per gli Stati belligeranti, ciò era essenzialmente dovuto a una certa rivoluzione dei caratteri stessi della guerra sul mare (blocco delle coste germaniche, azione dei sommergibili, ecc...) e che sarebbe stato consigliabile costruire in futuro ancora unità corazzate, ma che risultassero un compromesso di caratteristiche tra le navi di linea e gli incrociatori da battaglia e potessero raggiungere la velocità di almeno 30 nodi. L'articolo quindi in modo molto corretto cercava di «contrastare la tendenza a fissare esclusivamente l'attenzione sull'importanza dei nuovi mezzi sottovalutando le grandi navi».

Lo stesso autore nel febbraio 1920, a guerra conclusa, pubblicò il suo noto volume *Il Potere Marittimo nella Grande Guerra*, che utilizzato per alcuni anni come testo per i corsi dei Sottotenenti di Vascello dell'Accademia Navale ebbe un importante ruolo nel formare una comune base culturale strategica per i giovani Ufficiali.

Sfogliando le annate della *Rivista Marittima* di quegli anni appare chiaro che la fine della guerra aveva per noi mutato le condizioni strategiche soprattutto in Mediterraneo Occidentale, in cui un possibile contrasto con la Francia poteva portarci a un'inopportuna inferiorità navale. In questa situazione, infatti, la base della Maddalena, nata proprio nel secolo precedente per contrastare eventuali attacchi francesi, si trovava molto esposta a bombardamenti effettuabili con cannoni di grosso calibro postati nella parte meridionale della Corsica e poteva quindi essere opportuno creare una nuova base sulla costa meridionale della Sardegna per contrapporla al sistema Tolone- Biserta della Marina d'Oltralpe.

Il già citato libro del Bernotti metteva inoltre in luce la pericolosità delle armi subacquee riportando che le mine erano state nel conflitto la causa del 22% degli affondamenti, mentre i sommergibili si erano assicurati ben il 35% di questi. Era quindi importante dedicare molte energie alla lotta al sottomarino e studiare con profonda attenzione quanto i Tedeschi avevano fatto durante il conflitto nella cosiddetta guerra al traffico «senza limitazioni».

L'aereo comunque diventava protagonista della discussione strategica con i dirompenti scritti di Douhet e le descrizioni degli esperimenti di bombardamento aereo condotti negli Stati Uniti dal Mitchell e la vittima ancora una volta era la corazzata tradizionale a cui sembrava non rimanere che un mero uso politico per la «diplomazia navale» in pace e di *fleet in being* in guerra.

Dal punto di vista della ricerca di una nuova strategia navale nazionale è di un certo interesse la conferenza che il Bernotti fu chiamato a svolgere nel marzo del 1923 alla Scuola di Guerra dell'Esercito a Torino. Alcune frasi meritano di essere riportate: «*Positivamente si può affermare che il nuovo insieme dei mezzi di guerra marittima consentirà di attuare, assai più vigorosamente che in passato, il criterio fondamentale ... cercare la distruzione delle forze armate del nemico. Gli aerei saranno le forze di prima linea ... sopra il mare come sopra la terra, il periodo iniziale delle ostilità sarà quello in cui estremamente intensa si svolgerà la lotta per il dominio dell'aria*». E ancora, «*... in una base una flotta sarà soggetta a svariate offese, che potranno esplicarsi sia isolatamente che in modo coordinato; azioni aeree con grosse bombe e siluri, azioni di mezzi nautici in piccolo stile sfruttando i punti deboli della difesa, azioni di mezzi nautici in grande stile con largo concorso di motoscafi e cacciatorpediniere, sotto copertura di grandi attacchi aerei e di cortine fumogene*». Dopo questa straordinaria visione del ruolo dell'aeroplano il nostro autore non trascurava anche l'impiego delle grandi navi di superficie per soste-

nere eventuali operazioni di sbarco sul territorio avversario e per svolgere la sempre indispensabile guerra al traffico.

Il dibattito tra fautori dell'Aeronautica indipendente e tra quelli di un'aviazione navale, pur essendo uno degli argomenti più trattati dalle riviste specializzate di quegli anni, non ci pare però troppo legato a solidi argomenti strategici quanto a discussioni sul corretto impiego sul mare del mezzo aereo. Nel 1927 il nostro Bernotti scrive sulla *Rivista Militare* (104) un importante saggio intitolato «Sulla guerra nell'aria» in cui si sottolinea la necessità di una «cooperazione» tra tutte le Forze Armate in guerra e in questo quadro chiede l'organizzazione sin dal tempo di pace di una Aeronautica Cooperante diversa dalla Armata Aerea, avendo la prima il compito tattico di impiegare i suoi velivoli sul mare, mentre alla seconda vengono attribuiti compiti strategici indipendenti nell'ambito del conflitto in una visione abbastanza douhetiana.

Un altro importante dibattito fu quello di tecnici specializzati (normalmente ufficiali GN o ufficiali specialisti di artiglieria) sui risultati della Conferenza di Washington, in cui si confermava la diffusa convinzione che la corazzata rimanesse la spina dorsale delle flotte delle grandi potenze anche se la «vacanza navale» imposta dal Trattato era al momento strategicamente utile a tutti sia dal punto di vista economico che tecnico. Nel dibattito su quella che deve essere la «strategia dei mezzi» appare alla fine del decennio un importante articolo di un ufficiale, che si rivelerà uno dei più noti e preparati «navalisti» del Paese, Giuseppe Fioravanzo, che nel fascicolo di settembre del 1929 della rivista di Forza Armata pubblica un articolo intitolato «Marina di qualità e Marina di quantità». Quanto scrive Fioravanzo ci appare una delle migliori sintesi sul corretto utilizzo dello strumento navale italiano di quegli anni, infatti il «naviglio leggero», intendendo con questa definizione incrociatori, esploratori e caccia, non deve essere utilizzato per una guerra di attrito, ma deve sostenere la lotta per la protezione e l'attacco del traffico. Il logoramento del nemico dovrebbe essere invece affidato agli aerei per l'attacco in porto e ai sommergibili e alle mine quando esso è in mare. Di diverso parere è invece il di Giamberardino, che nel dicembre dello stesso anno pubblica sulla stessa rivista l'articolo «Guerriglia e azione di massa», in cui cacciatorpediniere e incrociatori leggeri dovrebbero essere usati per sorprendere il nemico, mentre i sommergibili dovrebbero operare allo stesso scopo, ma in modo indipendente. Con questa visione torniamo al concetto di guerriglia navale sempre caro a gran parte dei pensatori italiani.

Di una certa importanza è la discussione geopolitica, in particolare il C.V. Vannutelli nel settembre 1924, pubblica un articolo intitolato «L'Italia e il Mediterraneo» in cui si conclude che «*questo mare interno, ristretto e suddiviso come è, forma un campo nel quale tra i vari fattori che costituiscono il potere navale assumono un'importanza relativa assai più grande i fattori di posizione geografica ... L'Italia vi possiede un gruppo di basi formidabili e situate nel miglior modo immaginabile per valorizzare una situazione potenziale*». Lo stesso autore pubblica sempre sulla *Rivista Marittima* nel gennaio 1926 un lungo saggio intitolato «Caratteri del potere marittimo nel Mediterraneo» e ancora nell'ottobre 1930 un articolo di maggior ispirazione politica intitolato «Verso il nuovo ciclo mediterraneo». Infine il comandante Bertoni (ma siamo già nel 1931) pubblica un libro intitolato *Il nostro mare* in cui, tra l'altro, definisce il Mar Rosso come «*mediterraneo sud-orientale*» completando una discussione improntata sui fattori di potenza geografici sfruttabili dalla nostra Marina in una visione che sembra ormai molto vicina a quella odierna del «Mediterraneo Allargato».

Non è trascurabile, sempre sulla rivista della Forza Armata, l'attenzione ai problemi organizzativi di comando in mare, che porteranno all'idea di un Alto Comando centrale (Supermarina), e della preparazione degli ufficiali con articoli di giovani ufficiali, che diventeranno ben noti nel Secondo conflitto mondiale (Moccagatta, De Feo, Iachino, Da Zara).

Negli anni Venti pur se la discussione strategica si mantenne totalmente libera anche quando il Paese si avviò alla dittatura fascista, non fu comunque possibile vedere la nascita di una «dottrina strategica navale» realmente diversa da quella del passato sia per i forti condizionamenti internazionali, che rimasero fermi ai canoni di una costante attenzione all'equilibrio navale con la Francia, ma anche a una «amicizia» con la Gran Bretagna, considerata per la sua Flotta e per la sua catena di basi in Mediterraneo la superpotenza con cui è bene mantenere buone relazioni, sia per una politica militare di tipo molto tradizionale ove le idee continentaliste avevano più peso delle poche navaliste espresse solo da alcuni e non molto ascoltati ufficiali di Marina. Pur iniziando a pensare al Mare Nostrum e a un nuovo impero coloniale la realtà strategica nazionale era legata alle Alpi, ai Balcani e alla difesa del territorio peninsulare.

La situazione geopolitica italiana condizionò, a nostro parere, quindi, qualsiasi tentativo di mutare la politica militare del Paese e il rispetto dei Trattati fece sì che anche la nostra Marina si sviluppasse in modo molto convenzionale.

L'opera che rimane fondamentale per capire i termini strategici e politici in cui si stava sviluppando la Regia Marina di quegli anni è certamente lo studio, su cui torneremo in seguito, elaborato ancora una volta da Romeo Bernotti, che dopo la formativa esperienza di direttore dell'IGM e di Capo di Stato Maggiore dell'Armata Navale, scriveva nell'estate del 1927 intitolandolo Fondamenti di politica navale. In questo equilibrato lavoro dopo aver rilevato che *«le linee direttive della politica navale seguita dalle diverse Marine presentavano un apparente parallelismo, che poteva sembrare il frutto di una chiara dottrina... dietro questa apparente uniformità di direttive esisteva una realtà piena di incertezze»* ed era quindi importante stabilire delle nuove linee direttive di orientamento. Per quanto riguardava i nuovi mezzi, Bernotti scriveva: *«Nella Marina, come in ogni altro campo, l'Italia deve essere alla testa del progresso... Non dobbiamo astenerci dall'acquistare all'estero le novità promettenti ... occorre un'organizzazione degli studi tecnici, che ne determini l'indirizzo, apprezzando le possibilità, in modo da sviluppare idee nuove e coordinare gli sforzi»*. Per quanto riguardava il potenziamento dello strumento navale lo studio si concludeva con la proposta di classificare le navi *«in categorie di efficienza»* in modi da sviluppare la Marina non con programmi di costruzione a lunga scadenza, ma *«in modo continuativo, conciliato con la necessaria elasticità»*.

Ci sembra chiaro che, anche allora, in una abbastanza confusa situazione internazionale, in cui non sembra imminente un conflitto, la migliore politica doveva essere quella di aggiornare nel modo più flessibile le nostre forze navali per poter affrontare un futuro pieno di incognite.

## **Gli Incrociatori**

*«Le operazioni militari marittime non si risolvevano solo ed esclusivamente nella grande battaglia navale tra imponenti vascelli. Infatti un'importante funzione riservata alle Marine era, come è oggi, quella della difesa e dell'attacco la traffico commerciale, della vigilanza e della caccia sulle*

*rotte battute dai mercantili, della presenza e dell'opera di unità navali in mari e paesi lontani dove interessi politici ed economici si combinavano; inoltre erano necessarie navi da impiegare nell'esplorazione in avanscoperta, e nella scorta di retroguardia e ai fianchi delle squadre navali». Con queste parole il Giorgerini nel suo Almanacco storico delle navi militari italiane 1861-1995 introduce la descrizione degli incrociatori che hanno fatto parte della nostra Marina. Con la radiazione dei «Vittorio Veneto» questa categoria di navi è scomparsa dal nostro inventario, ma ha rappresentato per molti anni un importantissimo nucleo delle Forze Navali nazionali.*

Proprio per la ricerca di una flessibilità di impiego delle forze, come richiedeva il Bernotti, la Regia Marina degli anni Venti e Trenta è stata soprattutto una «Marina di incrociatori». Cerchiamo di capirne il perché.

Come abbiamo visto al termine del Primo conflitto mondiale erano classificati «incrociatori» le grosse unità corazzate *San Giorgio* (1908), *San Marco* (1908), *Pisa* (1907), *Varese* (1899), *Ferruccio* (1902), le nuove navi coloniali *Basilicata* e *Campania* (1914) e le più antiquate *Calabria*, *Puglia*, *Elba*, *Liguria*, *Lombardia*, *Etruria* (1889-1898). Inoltre erano ancora in servizio per soli compiti addestrativi o di presenza l'Etna (1885) e il Piemonte (1888). Si trattava di unità decisamente obsolete e bellicamente inutili, come indicano le date del loro varo citate tra parentesi.

La Regia Marina nella sua storia passata non aveva avuto molta fortuna nella realizzazione degli «incrociatori» delle varie caratteristiche di fine ottocento, vale a dire gli «incrociatori protetti», gli «incrociatori corazzati» e gli «arieti-torpedinieri» (105), con l'eccezione dell'ottimo *Piemonte*, costruito in Gran Bretagna nel 1887 e ancora in servizio nel 1920, e dei tre «Garibaldi» progettati dal Gen. GN Masdea su indicazioni di Benedetto Brin, che pur se furono un grosso successo di vendite all'estero non erano più adeguati per compartimentazione e difesa subacquea alla guerra moderna. La Marina di fine Ottocento e dei primi anni del Novecento aveva impiegato i suoi incrociatori soprattutto in missioni all'estero di rappresentanza e di presenza navale, l'utilizzo in guerra quali unità supporto alle flottiglie di siluranti non si era rivelato proficuo anche per la ristrettezza del teatro operativo principale e per i nuovi pericoli che erano presenti con le mine e i sommergibili.

Come abbiamo visto lo sforzo dei Ministri in carica nel primo dopoguerra si era rivolto quindi alla costruzione di Esploratori, che se pur di dislocamento prossimo a quello degli incrociatori delle altre Marine erano destinati a operazioni di rapida incursione o al sostegno delle siluranti in azioni di guerriglia proprie delle nostre esperienze adriatiche.

Si è già detto che con i trattati di pace avevamo acquisito, oltre a due esploratori ex austriaci (*Venezia*, *Brindisi*) di dimensioni simili agli incrociatori minori del tempo, tre grosse unità tedesche (*Graudenz*, *Strasburg*, *Pillau*) da noi battezzate *Ancona*, *Taranto* e *Bari* di caratteristiche tipiche dei *light cruiser* di inizio secolo con discreta velocità e un cospicuo armamento di artiglieria. Questo nucleo di unità sommato a quelle già in servizio rappresentavano un insieme di navi di cui era difficile vedere un razionale impiego operativo nella nuova situazione geostrategica dei primi anni Venti. Come abbiamo già visto lo Stato Maggiore non aveva in progetto la costruzione di incrociatori leggeri simili a quelli in servizio nelle Marine oceaniche (106) e si pensava solo a sviluppare dei nuovi Esploratori, più armati (cannoni da 152 mm) e di maggior dislocamento di quelli in servizio, adatti sia a un eventuale scontro mediterraneo con la Francia sia a svolgere le tradizionali operazioni di presenza e polizia in-



L'incrociatore pesante Trento (Fonte USMM)

ternazionale in Mar Rosso, Oceano Indiano, Sud America ed Estremo Oriente.

Il Trattato di Washington cambiò radicalmente tale visione, a nostro parere corretta sia dal punto di vista della strategia dei mezzi sia da quello della realtà economica e operativa italiana.

Sulle rive del Potomac era nato più per volontà dei diplomatici che degli ammiragli un nuovo tipo di incrociatore e anche la Regia Marina, oramai inserita tra le cinque maggiori del mondo, non poteva astenersi dal costruirne. Il trattato stesso, come sappiamo, ne definiva le caratteristiche principali: dislocamento standard non superiore alle 10.000 tons, armamento principale non superiore agli 8 pollici (203 mm). Il regime di parità con la Francia ci poneva l'onere di averne in inventario un numero pari a quello in servizio nella Marina d'Oltralpe e di caratteristiche del tutto simili.

I Francesi iniziarono subito questa gara impostando nel 1922 tre unità di poco



L'ammiraglio Romeo Bernotti (Fonte USMM)



L'incrociatore leggero Di Giussano (Fonte USMM)

più di 7.000 t armate con 8 pezzi da 155/55 e filanti 33 nodi (107), come vediamo si era ancora sotto i limiti pattizi, ma queste navi erano decisamente superiori a tutti i nostri incrociatori ed esploratori. La Regia Marina pensò giustamente di mettere in cantiere subito unità delle caratteristiche massime concesse dai trattati e nacquero i due «Trento». Si trattava di incrociatori molto eleganti a ponte continuo lunghi fuori tutto 196 metri, dislocanti più o meno 10.000 tons (108) con un potente armamenti di otto pezzi da 203/50, sedici da 100/47 e otto lanciasiluri, una velocità massima di oltre 35 nodi. La Francia nella sua gara impostò subito i suoi due «Duquesne» di caratteristiche simili ai nostri «Trento».

Sempre con occhio attento a quello che avveniva oltralpe, dove si erano impostati dei grossi caccia molto armati e veloci, la nostra Marina pensò di contrapporvi degli incrociatori leggeri dotati di potente artiglieria e adatti alla guerra al traffico nel Mediterraneo Occidentale. Nacquero le prime unità della serie «Condottieri» costruite in quattro esemplari dislocanti poco più di 5.000 t, dotati di quattro torri binate da 152/53, che alle prove fecero ben 37 nodi (in alcuni casi anche di più).

I due «Trento» e i quattro «Di Giussano» cambiarono in un certo senso il profilo operativo della nostra Marina, che pur fondamentalmente composta da siluranti di piccolo dislocamento con queste grandi navi si poneva nella scia delle grandi Marine oceaniche. Le discussioni sulla reale utilità di queste navi fu piuttosto intensa in quanto ci si rese subito conto che nonostante le caratteristiche molto spinte, o forse proprio per questo, non erano sufficientemente robuste e soprattutto non potevano sostituire le corazzate, di cui avevamo rinunciato alla costruzione in relazione alla «vacanza navale» imposta dal Trattato di Washington. Ma visto che così facevano anche le altre Marine probabilmente i Capi della nostra non si preoccuparono troppo.

Nel 1928 fu radiata la più anziana delle corazzate italiane, la Dante Alighieri e quindi il gruppo da battaglia rimase su quattro dreadnought di costruzione bellica tenute spesso in riserva per motivazioni economiche. Gli incrociatori di nuova costruzione divennero quindi le navi di maggior dislocamento in servizio e rappresentarono sempre di più il nucleo fondamentale della Flotta.

Una critica molto interessante venne dall'ammiraglio Bernotti, poi sottocapo di Stato Maggiore della Marina, che, come sappiamo, nel 1927 inviò al Sottosegretario di Stato, ammiraglio Sirianni, un memorandum intitolato Fondamenti di Politica Navale, di cui ci siamo già interessati nel capitolo precedente. In questo documento a proposito degli incrociatori l'ufficiale elbano si esprime dicendo: *«Ci conviene costruire altri incrociatori leggeri da 10.000 tonnellate?... sono troppo vulnerabili per costituire le nostre maggiori unità di sostegno. La superiorità qualitativa deve perciò ricercarsi costruendo unità solide, in modo che le nostre maggiori navi posseggano una resistenza al combattimento superiore a quella degli incrociatori leggeri... Il requisito di buon incassatore non può conseguirsi nel limite di 10.000 tonnellate stabilito dal trattato di Washington ... per fissare le idee con qualche cifra sembra che oggi il problema possa essere soddisfacentemente risolto costruendo qualche incrociatore con dislocamento nel limite di circa 15.000 tonnellate, pur di non ricercare le velocità record che praticamente non servono. Tre incrociatori di questa specie potrebbero impiegarsi con successo contro sei incrociatori leggeri da 10.000 tonnellate»* (109).

Diremmo noi oggi con un po' di «senno del poi»: parole sante. Ma il costante inseguimento reciproco con la Francia non tenne conto di questi suggerimenti e si continuò a costruire unità «tipo trattati».



L'incrociatore pesante Zara (Fonte USMM)

Dal 1923 al 1937 il maggiore investimento della nostra Marina si concentrò su questo tipo di unità con la seguente sequenza riportata in Tabella 19.

**Tabella 19**

Ministro o Sottosegretario	Programma	Unità	Varo	Consegna
Revel	23-24	<i>Trento - Trieste</i>	1927	1928-29
	27-28	<i>di Giussano - da Barbiano - Bande Nere - Colleoni</i>	1930	1931
Sirianni	28-29	<i>Zara - Fiume</i>	1930	1931
Sirianni	29-30	<i>Bolzano - Gorizia Diaz - Cadorna</i>	1932 - 1930 1931	1933 - 1931 1933
Sirianni	30-31	<i>Pola Montecuccoli Attendolo</i>	1931 1934 1934	1932 1935 1935
Sirianni	31-32	<i>Eugenio - Aosta</i>	1934	1935
Cavagnari	32-33	<i>Garibaldi - Abruzzi</i>	1936	1937

Come vediamo furono costruiti complessivamente sette incrociatori da 10.000 tonnellate armati con il calibro 203 e dodici incrociatori da 5.000/7.000 tonnellate armati con il 152 mm.

Ancora una volta si decise di non rimanere indietro alla Marina Francese, che costruì negli stessi anni anch'essa sette unità di analoghe caratteristiche e con gli stessi difetti (110). Se lo scopo operativo degli incrociatori era la distruzione dei convogli avversari, la caratteristica da privilegiare sarebbe dovuta essere la grande autonomia, se il loro scopo era solo quello di operare a supporto delle flottiglie di siluranti, si doveva pensare a una buona protezione all'offesa subacquea. Gli incrociatori pesanti italiani si mostrarono, come del resto quelli francesi, degli ottimi esploratori essendo anche dotati di un buon numero di idrovolanti catapultabili, ma mancando almeno sino al 1939 un grosso composto da moderne corazzate, a favore di chi avrebbero effettuato il compito di scouts?

Per molti anni i «Trento» e gli «Zara» furono di fatto le *capital ship* della Regia Marina costituendo le Divisioni Navali principali delle nostre due Squadre e rappresentando bene l'Italia in numerose crociere nei porti esteri del Mediterraneo e degli Oceani. Possiamo quindi affermare che i «diecimila» italiani siano stati elementi della «diplomazia navale» sia per la loro entrata in servizio nella logica del mantenimento della parità con la Francia, sia nel loro impiego oltremare nelle indispensabili crociere di presenza del nostro Paese nelle colonie e nelle aree d'interesse particolare quali l'Estremo Oriente e il Sud America.

In considerazione dell'ottima qualità degli allestimenti degli alloggi e delle zone di rappresentanza ebbero un ruolo importante anche come unità sedi di comandi complessi a livello Divisione e Squadra.

Qualche considerazione differente deve essere fatta per i cosiddetti incrociatori leggeri o tipo «Londra» (così definiti perché in relazione agli accordi navali del 1930 redatti in quella città) detti anche tipo «B» (mentre i «10.000» furono spesso definiti tipi «A»).

I nostri dodici «Condottieri», così spesso indicati dai nomi loro assegnati, furono di fatto progettati inizialmente quali unità per la lotta alle grosse siluranti francesi e successivamente quali potenti esploratori per una forza da battaglia. Essendo però limitatissimo il numero di nostre corazzate in servizio e in progetto furono impiegati anch'essi quali grandi navi con compiti spesso non diversi dai loro fratelli maggiori da 10.000 tonnellate.

Si può facilmente vedere che i primi sei bastimenti della classe «da Barbiano» e «Diaz» erano unità in cui si volle spingere al massimo le caratteristiche di alta velocità da impiegare proprio nelle mischie con siluranti avversarie su cui la buona artiglieria imbarcata poteva fare grossi effetti. L'idea quindi non era quella di avere unità per la lotta al commercio avversario o la protezione delle nostre linee di comunicazione, ma veloci incursori per una guerriglia in Mediterraneo che riproducesse allargandolo lo scenario quella adriatica della Prima guerra mondiale. Con un dislocamento attorno alle 5.000 tonnellate non si poteva probabilmente fare meglio, ma alla prova bellica queste unità rivelarono tutta la loro fragilità e la poca stabilità di piattaforma (111) e si meritavano forse il soprannome di «cartoni animati» dato loro dagli equipaggi in guerra.

I quattro successivi incrociatori furono da 7.000 tonnellate e quindi più robusti e più stabili. Infine gli ultimi due, i «Garibaldi», risultarono ottime unità essendo finalmente giunti a un buon compromesso delle caratteristiche costruttive. Anche gli incrociatori leggeri ebbero negli anni Trenta nella nostra Marina un ruolo di rappresentanza e furono intensamente impiegati in missioni all'estero ove per la loro eleganza furono sempre molto apprezzati.

I diciannove incrociatori della Regia Marina hanno rappresentato nel ventennio di nostro interesse la spina dorsale delle Forze Navali italiane, su di essi si sono alternati i migliori comandanti e più quotati ammiragli, hanno svolto nelle ben note «riviste navali» il ruolo di primo piano con un ampio consenso della stampa del tempo. La bellezza delle loro forme, la brillante velocità, l'eleganza dei loro allestimenti ne fecero spesso delle ammirate «ambasciate» galleggianti in numerosi porti esteri, ma tornando alle idee di Bernotti espresse all'inizio di questo Capitolo ci domandiamo ancora se avessero una reale funzione bellica nella realtà operativa di una guerra molto differente da quella combattuta tra il 1915 e il 1918, che avremo dovuto affrontare.

Per le nostre Forze navali essere una «Marina di incrociatori» doveva forse rappresentare una nuova idea strategica di un impiego spericolato e arditissimo di queste unità per rapide incursioni contro il traffico avversario o le coste del nemico, ma la situazione bellica in Mediterraneo non consentiva un tale impiego dei mezzi e non fu neppure ipotizzato l'impiego di alcune di queste unità in Oceano Indiano con ruolo di raider probabilmente per la scarsa fiducia nella potenzialità delle nostre basi africane e per la mancanza di porti alleati dove rifornirsi.

A nostro giudizio anche gli incrociatori moderni della Regia Marina non cambiarono la nostra strategia generale, che rimase legata alla ricerca di una «battaglia decisiva» e non alla più opportuna idea di un costante ed efficace sea control del Mediterraneo.

## Il ministro Sirianni

L'incompatibilità di Thaon di Revel con Mussolini ebbe il suo esito scontato con le già accennate dimissioni del primo dall'incarico di Ministro della Marina il 9 maggio 1925. Il ruolo del Grande Ammiraglio, grado eccezionale a cui il Revel era stato elevato il 4 novembre 1924 mentre era titolare del dicastero, non risultò diminuito dall'abbandono dell'incarico politico, ma anzi ne guadagnò in prestigio e carisma nell'ambito della Regia Marina, che vide da quel momento il non più giovane alto ufficiale quale icona dell'Istituzione, a cui ci si poteva rivolgere in caso di necessità.

Il dicastero fu assunto dallo stesso Presidente del Consiglio, che aveva ad interim anche i portafogli degli Esteri, della Guerra, dell'Aeronautica e che l'anno successivo assumerà anche quello degli Interni. Per la gestione dei ministeri militari occorrevano dei Sottosegretari in perfetta sintonia politica con Mussolini, ma anche in grado di condurne giornalmente l'amministrazione con ampie deleghe da parte del Presidente del Consiglio, che dal 24 dicembre 1925 assumerà il titolo di «Capo del Governo Primo Ministro Segretario di Stato» dando una forte testimonianza di cambiamento istituzionale.

Per la scelta del Sottosegretario alla Marina si ricorse al consiglio di Costanzo Ciano, allora Ministro delle Comunicazioni e ammiraglio della Riserva Navale, ma soprattutto l'esperto del Partito Nazionale Fascista per le questioni navali. Ciano, che era stato Sottosegretario alla Marina, conosceva bene la situazione morale e tecnica della Forza Armata e soprattutto aveva perfettamente compreso che a Mussolini serviva un esecutore fedele più che un capo carismatico. Fu scelto quindi come sottosegretario un giovanissimo Contrammiraglio, Giuseppe Sirianni, un genovese nato nel 1874. Elevato a soli 51 anni al vertice politico della Forza Armata, con la greca di ammiraglio sul braccio solo da pochi giorni, il Sirianni non era comunque uno sconosciuto, perché si era dimostrato un Ufficiale coraggioso e capace in numerose circostanze della sua carriera. Si era infatti distinto nel 1900 in Cina nella Guerra dei Boxers, aveva comandato una torpediniera nell'azione dei Dardanelli durante la guerra italo-turca, aveva diretto il Reggimento «San Marco» nella difficile resistenza sul Piave nel conflitto mondiale e nel dopoguerra era stato incaricato di importanti ruoli, tra cui il comando della corazzata Giulio Cesare e della Scuola Meccanici di Venezia. Compagno di corso di Romeo Bernotti, non ne aveva però la preparazione strategica né la visione ampia e variegata sui problemi di politica navale del tempo. Molti commentatori già all'epoca della nomina ne criticarono la giovane età, il grado relativamente non elevato e la poca o nulla esperienza di amministrazione centrale, tutte critiche ben riposte, ma a nostro parere, che tengono poco conto di cosa volesse veramente il Capo del Governo, che gestiva sempre di più un potere di fatto dittatoriale.

Il Sottosegretario doveva soprattutto obbedire alla volontà del Ministro e tramutare in atti amministrativi le direttive politiche ricevute, doveva amministrare la Marina in un regime di stretta economia e tenere buoni i massimi vertici facendo loro capire che il Fascismo non intralciava il corretto sviluppo della Forza Armata né le ledeva il prestigio. Dobbiamo dire che il Sirianni fece tutto ciò in modo perfetto confermando la bontà del consiglio dell'esperto Ciano, «vecchia volpe» degli intrighi di palazzo. Nel maggio del 1925 c'era stato anche un mutamento al vertice operativo, infatti, quale Capo di Stato Maggiore, l'ammiraglio

Ducci, fedele collaboratore di Revel, era stato sostituito dal parigrado Alfredo Acton, che aveva già ricoperto tale incarico nel difficilissimo periodo tra il dicembre 1919 e il febbraio del 1921. Acton era soprattutto un esperto di relazioni internazionali avendo, come si è già detto, partecipato alla trattativa sul disarmo navale a Washington e aveva idee molto chiare sulle possibilità operative che la situazione geostrategica italiana lasciavano alla Marina.

Il Ministero della Marina, che si trasferirà fisicamente dalla vecchia sede nell'ex convento degli Agostiniani di via della Scrofa all'imponente edificio sul Lungotevere nel 1928, dando anche come immagine una testimonianza dell'importante ruolo che la Forza Armata marittima doveva avere nel nuovo regime, non era cambiato di molto come struttura e come *modus operandi* nell'ultimo decennio. Il Sirianni comprese che i cambiamenti non erano troppo graditi alle gerarchie navali e si occupò con pazienza e buona volontà a una corretta amministrazione con poteri che si fecero sempre più ampi avendo avuto dal gennaio del 1926 da Mussolini la delega completa di firma di tutti gli atti relativi al Ministero. Nel Comitato degli Ammiragli il Ministro non trovò troppe difficoltà di comprensione e la politica navale italiana non subì cambiamenti importanti.

I temi principali erano i soliti: la difesa del traffico soprattutto in Mediterraneo Occidentale in caso di ostilità francesi, mantenimento di buoni rapporti con la Gran Bretagna, «parità» di dislocamenti con la Francia grazie a quanto si era stabilito a Washington, sviluppo di un programma navale legato ai limiti imposti dai Trattati e congruo con le nostre possibilità economiche.

A questi temi, che possiamo considerare tradizionali, per Sirianni se ne aggiungeva un altro, tecnico e operativo insieme, la questione dell'«aviazione navale» e delle portaerei.

Per il vasto dibattito su quest'ultimo argomento rimandiamo a testi più specialistici (112), ma segnaliamo che in una delle prime riunioni del Comitato degli Ammiragli riunito dopo le dimissioni di Revel, il progetto del Ten. Gen. GN Rota di una portaerei di tipo sperimentale (113) non fu approvato esprimendo il parere che questo tipo di unità, per la ristrettezza del bacino di principale interesse operativo italiano, non fosse necessario. Quindi nel periodo in questione non furono solo gli ostacoli posti dai più alti esponenti della Regia Aeronautica, ma anche le perplessità tecniche dei reggitori della Marina che non permisero lo sviluppo di un tipo di unità ritenuta molto importante dalle altre grandi Marine.

Il Sottosegretario si preoccupò poi di avere un documento di base per lo sviluppo della Forza Armata negli anni a venire e utilizzò il già noto documento del Bernotti, *Fondamenti di politica navale* che, impostato dallo studioso elbano già sotto l'amministrazione Revel, fu inviato dal Sirianni a Mussolini, che ne apprezzò la realistica visione. Possiamo dire che tale documento fu di fatto la linea fondamentale per la realizzazione di una nuova Marina per gli anni Trenta in perfetta sintonia con le idee di molti degli ammiragli in servizio.

In sintesi l'opera di Sirianni si manifestò nel continuare la costruzione degli incrociatori seguendo l'idea di averne quanto la Francia, di attendere qualche anno ancora per impostare nuove navi da battaglia, mantenere a numero la componente di siluranti e di sommergibili e sviluppare un programma poliennale per le nuove costruzioni.

Nel 1927 assunse la carica di Capo di Stato Maggiore della Marina l'ammiraglio Ernesto Burzagli, che non rappresentò alcuna discontinuità con le direttive dei predecessori e che a nostro parere si trovò sempre in perfetto accordo con Sirianni anche quando questi ruppe di

fatto i buoni rapporti con Bernotti, divenuto Sottocapo di Stato Maggiore, che aveva redatto un promemoria al suo Capo in cui si sollecitavano alcune decisioni politiche che solo il Sottosegretario poteva prendere. Nonostante queste diatribe interne, il programma navale quinquennale fu redatto e approvato, ma, a nostro parere, non conteneva molte novità. Si continuò a costruire incrociatori tipo Trattati sino ad arrivare al numero di sette, come stavano facendo in Francia, si impostarono gli incrociatori leggeri delle nuove classi «Condottieri» migliorandone notevolmente le prestazioni rispetto ai fragili «da Barbiano», si svilupparono alcune serie di caccia di buone prestazioni e sommergibili di media e grande crociera. Come si è già accennato il 15 Marzo 1928 fu abolito il Comando in Capo dell'Armata Navale con la conseguenza che non da allora non vi fu più un unico responsabile dell'attività operativa della Regia Marina.

Nel settembre 1929 Sirianni fu nominato Ministro della Marina avendo Mussolini rinunciato agli interim. Fu certamente una prova di fiducia verso il sottosegretario e una conferma di una linea di politica navale nel suo complesso accettata sia dal governo che dalla Marina.

Sirianni ebbe anche un ruolo importante nelle trattative internazionali, che seguirono quelle di Washington, partecipando in prima persona alle Conferenze di Roma e di Londra e avendo costanti colloqui con i più alti esponenti degli Ammiragliati britannico e francese. In queste trattative, per espressa volontà del Capo del Governo, l'Italia mantenne salda l'idea della «parità» e questo compromise i rapporti di buon vicinato con la «Sorella Latina», ma riteniamo che non si potesse derogare da un risultato politicamente importante e mantenibile con uno sforzo economicamente sostenibile. Le forze navali furono ripartite in due Squadre Navali con le navi da battaglia in attività inserite in quella con base a Taranto probabilmente per non dare alla Francia l'impressione di uno schieramento preventivamente attivato nel Mediterraneo Occidentale (vedi schema in Allegato al presente Capitolo).

Durante l'amministrazione Sirianni si iniziò un pur limitato dibattito sulla necessità di mettere in cantiere nuove corazzate. Dopo essere passati da un progetto di navi da 23.000 t armate con sei pezzi da 381 a un altro progetto di unità di sole 18.000 t con sei 343 mm si pensò prima a un incrociatore da battaglia di 26.000 t circa e otto 343 mm per arrivare alla giusta conclusione di progettare navi da 35.000 t al massimo di quanto consentito dai Trattati. Come vedremo la costruzione delle corazzate francesi classe «Dunkerque», nate in risposta alle «Deutschland» tedesche, ci obbligava a costruire unità potenti, ben armate e veloci e da questi progetti nacquero infatti le ottime «Vittorio Veneto».

Dobbiamo certamente al Ministro genovese l'impostazione dei dodici esploratori della classe «Navigatori» (o «Vivaldi»), costruiti tra il 1927 e il 1929 che, superati alcuni iniziali problemi di stabilità, si dimostrarono per il loro potente armamento (6 pezzi da 120/50, 6 lanciasiluri da 533), la buona autonomia (3.800 miglia a 18 nodi) e l'alta velocità (sino a 38 nodi) unità di prestazione molto interessanti che, nati nella tradizione italiana di unità per le operazioni insidiose, furono poi impiegati in guerra come caccia con un certo successo nella scorta ai convogli grazie alle loro armi di ottime prestazioni e alla flessibilità del loro progetto.

Durante l'amministrazione Sirianni furono impostate anche le prime serie delle Torpediniere della classe «Spica» in risposta a un'esigenza operativa tutta italiana di piccole unità veloci armate di siluri con l'idea di utilizzarle per l'attacco notturno alle formazioni nemiche in quelle mischie di siluranti, che anche negli studi dell'IGM rimanevano una possibile e auspi-

cabile eventualità. Si trattò di «mini-caccia» con dislocamento medio attorno alle 1.000 t e tre pezzi da 100/47 e quattro lanciasiluri da 450 mm, in guerra non furono che raramente impiegate nel ruolo di attacco, ma servirono come navi scorta per i convogli, impiego questo in cui la loro alta velocità (34 nodi) non veniva certo sfruttata e la limitata autonomia (1.900 miglia a 15 nodi) ne era un notevole ostacolo.

Sulla costruzione di queste unità minori pesò certamente la considerazione che i trattati internazionali non impedivano l'entrata in servizio di un elevato numero di unità con dislocamento inferiore alle 1.000 tonnellate e pur di poter aumentare, con una spesa limitata, il numero di siluranti in inventario, si impostarono delle navi che non avevano più nulla a che fare con le torpediniere costruite dalla Regia Marina tra la fine dell'800 e la Prima guerra mondiale, ma che per tenuta del mare, autonomia e velocità potevano, se necessario, sostituire i Caccia nella scorta anche delle grandi unità. Comunque non ci è noto se Sirianni, che aveva saggiamente individuato nella difesa del traffico marittimo nazionale in Mediterraneo e possibilmente anche negli Oceani lo scopo fondamentale della Marina, nel consentire l'impostazione



L'ammiraglio Domenico Cavagnari (Fonte USMM)

di nuove Torpediniere, tipo di unità certamente sorpassato, volesse appunto mettere in servizio dei piccoli caccia economici o credesse anche lui alla tradizionale visione italiana dell'attacco dei Davide contro i Golia. Certamente Premuda e le altre brillanti azioni condotte nella Prima guerra mondiale erano entrate nel «genoma» strategico della nostra Marina.

Nel novembre 1933 Mussolini riassunse il Ministero della Marina e Sirianni lasciò il Palazzo delle Ancore per non assumere più incarichi di prestigio pur essendo stato nominato Senatore del Regno e ammiraglio di squadra.

La sua opera criticata da alcuni per la sua poca resistenza alle imposizioni del Capo del Governo non ci appare a distanza di tempo troppo limitata, in un periodo di grandi cambiamenti tecnologici e politici il Sirianni mantenne un equilibrato atteggiamento negli interessi della Forza Armata, che vide un notevole sviluppo dei suoi armamenti e la sostituzione di molto materiale obsoleto. Anche nel campo internazionale la Regia Marina conservò quanto le era stato concesso a Washington e rimase nel numero ristretto delle «grandi» nazioni marittime.

## L'opera di Cavagnari e l'idea della «grande Marina»

Nel luglio del 1933 Mussolini riassunse ad interim i Ministeri militari ed ebbe quindi la necessità di scegliersi un nuovo Sottosegretario anche per la Marina. Vi furono alcuni giorni di consultazioni in cui fu logicamente sentito il parere del Grande Ammiraglio Tahon di Revel e del potente Ministro delle Comunicazioni Costanzo Ciano (114), il nome che ne uscì fu quello dell'ammiraglio di divisione Domenico Cavagnari.

Anche questa volta, come era stato per la scelta di Sirianni, si cadeva su un Ufficiale con ottimi precedenti bellici, ma non del massimo grado tra quelli in servizio. Probabilmente la richiesta del capo del Governo, ora nuovamente Ministro della Marina, ai suoi consiglieri, si era diretta su un personaggio non di primissimo piano, che potesse essere un fedele esecutore delle direttive ministeriali, ma non fare ombra al duce. Cavagnari aveva tutte le qualità richieste, aveva nel conflitto mondiale comandato siluranti in Adriatico meritandosi un Ordine Militare di Savoia, tre Medaglie d'Argento e una promozione per merito di guerra, godeva della stima di Revel, di cui era stato capo di gabinetto quando il Grande Ammiraglio era stato ministro, aveva comandato in modo esemplare una Divisione Navale in Estremo Oriente e la 2ª Divisione Incrociatori ed era stato comandante dell'Accademia Navale dirigendo le riuscite cerimonie per il cinquantenario di questo Istituto.

Buona era la sua conoscenza del funzionamento del Ministero e dell'amministrazione della Regia Marina essendo stato nella sua carriera Segretario del Consiglio Superiore di Marina e Comandante dell'Arsenale della Spezia. Buon manovratore di grandi e piccole unità, era esperto di artiglierie, di carattere piuttosto chiuso aveva esercitato il comando con una certa durezza, ma godendo sempre della stima dei sottoposti e l'apprezzamento incondizionato dei superiori. Alcuni ne temevano la riservatezza e la diffidenza propri di una personalità poco comunicativa e talvolta aspra nei rapporti interpersonali, ma che nel complesso aveva le caratteristiche del vero Capo.

Cavagnari non ha lasciato molti scritti non essendo un collaboratore della *Rivista Marittima* e i suoi interventi quali Sottosegretario in Parlamento o ad alcune cerimonie sono piuttosto freddi e non ci consentono di capire a fondo i suoi veri convincimenti. Dal punto di vista della strategia dei mezzi, unico campo in cui un Sottosegretario tecnico aveva interessi e possibilità di agire, ci appare almeno in un primo tempo nella scia dei suoi predecessori con l'idea di costruire una Marina di incrociatori e siluranti di caratteristiche, numeri e tonnellaggi simile a quella francese, senza trascurare la necessità di studiare la possibilità di dotarsi di Navi da Battaglia moderne quando la politica e l'economia l'avessero permesso. Nella tradizionale idea della «guerriglia navale» aveva una particolare predisposizione per i sommergibili, che vedeva come un elemento di sempre maggior importanza nell'esercizio del Potere Marittimo, e per cui non lesinò investimenti per accrescerne il numero. In accordo con la politica ufficiale del tempo non considerava le portaerei un mezzo utile per la nostra situazione mediterranea, ma si impegnò comunque, pur senza troppo clamore, per ottenere una Aviazione cooperante con le Forze Navali dimostrando però di non volersi scontrare per questo con i politicamente potenti vertici della Regia Aeronautica.

La situazione strategica che ereditava da Sirianni non era mutata, la Francia era il nostro designato avversario navale, l'Adriatico il settore dove era indispensabile avere l'assoluto



L'incrociatore da battaglia della Marine Nationale Dunkerque (Fonte Wikipedia)

dominio del mare, il «mostrar bandiera» nelle acque coloniali ed estere il compito di pace più impegnativo della Forza Armata con importanti ricadute e collegamenti con la politica estera nazionale. Cavagnari assunse il suo ruolo direttivo quando ormai i programmi navali di maggior peso erano avviati e quindi non poteva che portarli a termine in accordo con le quote di bilancio e furono inizialmente pochi anche i cambiamenti della struttura delle forze navali (vedi Allegato) in attesa di un chiarimento sulla pianificazione strategica dei nostri possibili avversari. La Flotta rimaneva un sistema di diplomazia e di presenza piuttosto flessibile in Mediterraneo e all'estero senza però un obiettivo militare preciso.

Ma la discussione interna strategica, così vivace nel periodo in cui Sirianni reggeva il Ministero, si attenuò tra il 1934 e il 1939 con l'eccezione della pubblicazione del libro dell'ammiraglio di Giamberardino *L'arte della guerra in mare*, che ebbe un gran successo di critica e di pubblico anche in campo internazionale, e in cui si tornò alla concezione della cosiddetta «battaglia decisiva» tra le flotte per l'acquisizione con un grande combattimento del dominio, almeno locale e temporaneo, delle acque d'interesse. È probabile che tale idea fosse condivisa dal Sottosegretario di Stato che, terminata l'impostazione del grosso gruppo di incrociatori, volle realizzare anche nuove navi da battaglia. L'opportunità venne dalla decisione francese di mettere in cantiere, in risposta all'impostazione tedesca delle «corazzate tascabili», dei nuovi Incrociatori da Battaglia, la classe «Dunkerque».

La Dunkerque, impostata nel 1932, fu varata il 2 ottobre 1935, l'Italia non poteva non reagire e Cavagnari convinse il suo Ministro a procedere su due diverse strade, che dovevano mantenere la Regia Marina in parità con la Francia. Si decise in primis di attuare una trasformazione di due anziane corazzate in servizio, i «Cesare», con una quasi totale e costosa ricostruzione iniziata non negli Arsenali, ma presso cantieri privati nel 1933, che avrebbe portato in servizio in circa quattro anni di lavori due unità, protette dall'offesa subacquea dai famosi «cilindri assorbitori» Pugliese (115), e armate con dieci pezzi da 320/44 (116), velocità di 28 nodi, ma con un'autonomia di sole 3.100 miglia a 20 nodi.

Si trattava di una soluzione che privava per alcuni anni le nostre Forze Navali di metà della sua forza di combattimento e che non dava la certezza di risultati brillanti. Chi scrive ha sempre pensato che far entrare in squadra unità da battaglia con artiglierie principali di un

calibro con caratteristiche inferiori da tutti i punti di vista a quelle dei probabili avversari (117) non fosse una giusta risposta alle esigenze di una Marina di una grande potenza. La seconda soluzione fu molto più concreta, Cavagnari decise di mettere in cantiere delle nuove navi dalle caratteristiche massime consentite dai Trattati: nacquero così le ottime «35.000» italiane. Il 28 ottobre 1934, data importante per il regime, furono contemporaneamente impostate nel Cantiere dell'Alto Adriatico di Trieste e nel Cantiere Ansaldo di Genova rispettivamente il Vittorio Veneto e il Littorio. Decisamente superiori alle nuove navi francesi le corazzate italiane furono le prime nel mondo impostate dopo i Trattati e in un certo qual senso iniziarono una nuova corsa degli armamenti navali. Molti discutono se non sarebbe stato poi più opportuno seguire solo questa via e non rimodernare successivamente anche i due vecchi «Duilio», ma accelerare invece l'entrata in servizio delle seconde due unità della classe «Veneto» (*Roma e Impero*), impostate solo nel 1938. Dati i costi molto elevati delle trasformazioni siamo anche noi di questo parere. Nel suo periodo di responsabilità del ministero Cavagnari attuò comunque un programma navale abbastanza interessante. Furono impostate nuove serie di caccia, che migliorarono sviluppandole, le caratteristiche degli ultimi in servizio, si misero in cantiere ben 60 sommergibili di varie classi e si pensò finalmente alla costruzione di unità per la scorta ai convogli con purtroppo solo quattro unità (classe «Orsa») di eccellenti prestazioni e si portò a termine le trenta torpediniere della classe «Sirio», a dimostrazione che la guerriglia attuata da piccole siluranti era ancora considerata della massima importanza dalla Regia Marina. Nel 1937 si attuò anche un programma di nuovi Esploratori, classificati poi «incrociatori leggeri», della classe «Capitani Romani» (118), che erano la risposta italiana alla costruzione in Francia dei supercaccia delle classi «Terrible» e «Mogador», queste interessanti unità impostate solo nel 1939 per questioni economiche dovevano essere dodici, ma solo tre riuscirono a essere completate durante il conflitto.



La nave da battaglia Vittorio Veneto (Fonte USMM)

Cavagnari pensò anche a realizzare un discreto numero di navi ausiliarie e impegnò il ministero al miglioramento delle strutture logistiche delle nostre principali basi navali con nuovi bacini, depositi munizioni e di carburante. Nonostante l'ideologia del regime in Italia non si peritò di prendere contatti con l'Unione Sovietica per il rifornimento di nafta da quel lontano paese per mantenere il più possibile a numero le nostre riserve. Con la Marina Sovietica si mantennero anche collegamenti tecnici autorizzando non solo gli scambi di informazione tra i nostri progettisti e quelli di Mosca, ma anche autorizzando la costruzione in Italia di unità navali, come il famoso Taskent, un esploratore da 3.200 t potentemente armato (sei pezzi da 130 mm, nove lanciasiluri da 533) e velocissimo (alle prove raggiunse i 45 nodi).

Dal punto di vista dell'impiego delle forze della nuova Marina italiana riportiamo quanto scriveva in quei giorni il comandante Po nel suo volume *La guerra sui mari*, che a nostro parere sintetizza la dottrina operativa sposata anche dal Sottosegretario di Stato, che nel 1934 aveva cumulato anche la carica di Capo di Stato Maggiore (119), divenendo il vertice unico della Forza Armata. Il Po dice: *«La dottrina operativa ... deriva anzitutto dal teatro di operazioni in cui l'Italia dovrà agire ... La nostra posizione centrale in determinate circostanze ci consentirà di operare per mari interni contro avversari situati ai due estremi del Mediterraneo. L'Italia ha avuto cura di allestire una flotta armonica, equilibrata: essa non poteva essere costituita soltanto da forze leggere e subacquee, secondo la concezione di una scuola ormai superata; erano necessarie anche le corazzate ... Ma è ovvio che le sole corazzate non bastano per tutti i compiti della guerra marittima. Anzitutto bisogna pensare alla integrazione dei mezzi ... al servizio di esplorazione e di riconoscimento ..., alla vigilanza sugli speciali settori, alla protezione del traffico marittimo, alla caccia contro i sommergibili, all'attacco delle linee di comunicazione nemiche ... Gli incrociatori saranno specialmente adibiti alle azioni contro le linee di comunicazione degli avversari, alla difesa del nostro più importante traffico marittimo, al riconoscimento e all'azione controffensiva. I cacciatorpediniere di tipo più moderno si prestano egregiamente per la scorta delle forze navali principali e per la cooperazione offensiva con le stesse. I cacciatorpediniere antiquati invece saranno adibiti alla scorta dei convogli. Infine le torpediniere ed i MAS esercitano la vigilanza su particolari zone di mare ristretto, mentre per la caccia ai sommergibili esistono navi appositamente attrezzate. Quanto ai sommergibili, in cui l'Italia può oggi vantare il primato qualitativo e quantitativo, il loro impiego sarà effettuato per gruppi organicamente costituiti. ... Al sommergibile italiano è quindi riservata una funzione di stretta collaborazione con le forze di superficie, in misura così elevata e nuova da costituire una prerogativa destinata probabilmente a designare un'epoca storica nella dottrina della guerra navale».*

Quindi si affermava l'idea di una *well-balanced fleet*, come molti scrittori avevano auspicato nei loro scritti degli anni Trenta, ma con un'area d'impiego strettamente mediterranea. Queste idee e lo sviluppo delle nuove costruzioni ci facevano comunque elogiare dalla nota pubblicazione britannica *Brassey's Naval Annual*, che nella sua edizione del 1936 diceva *«under Mussolini's virile leadership, the fleet has undoubtedly improved greatly as regards both material strength and fighting capacity».* Nella stessa pubblicazione veniva tessuto un elogio alle nuove navi da battaglia della classe «Littorio», riportando le parole di Cavagnari: *«To-day and for no short period they represent the most powerful ships in the world».*

Ben consapevole della necessità di avere una giusta immagine pubblica Cavagnari istituì presso il Gabinetto del Ministero un Ufficio Collegamento Stampa, che pubblicò sino al

1943, annualmente, un Almanacco Navale, che ebbe larga diffusione anche al di fuori degli ambienti tecnici. Questa pubblicazione non solo descriveva la composizione delle varie Marine del mondo, ma era preceduta da una serie di saggi commissionati alle più belle penne della Forza Armata. Nell'edizione del 1937 appaiono interessanti scritti di Pini, Bernotti, di Giamberardino, Sansonetti, Cattaneo, Fioravanzo, Iachino, Riccardi, de Courten e altri che illustrano, quasi tutti, i principali aspetti delle problematiche politiche e navali del tempo. Tali scritti, depurati da alcune affermazioni redatte nel linguaggio propagandistico del regime, rappresentano una buona antologia del pensiero navale italiano degli anni Trenta.



La nave da battaglia Littorio (Fonte USMM)

Dal punto di vista della struttura organizzativa non vengono inizialmente portati molti cambiamenti e soprattutto per quanto riguarda il comando delle Forze Navali non viene ripristinato il Comando in Capo dell'Armata Navale, che probabilmente Cavagnari vedeva come una posizione da cui si poteva fare ombra al suo ruolo di capo. Novità importante è l'ampliamento della Scuola di Comando Navale, che diviene una caratteristica tipica della nostra Marina, con il ruolo di preparare i Tenenti di Vascello al comando delle unità sottili e dei sommergibili (120). Avendo dovuto sospendere, per le molte mobilitazioni dovute alle operazioni reali di quegli anni, la frequenza dei giovani ufficiali superiori all'IGM, con il Decreto 298 del 15 febbraio 1937 viene istituita la «Sezione speciale del Centro Alti studi di guerra marittima» (SAS) con sede a Roma e posta alle dipendenze del Sottocapo di Stato Maggiore e diretta dall'ammiraglio Fioravanzo, a cui far affluire per circa cinque mesi capitani di fregata per conferenze formative e l'elaborazione di studi di tattica, logistica e politica navale (121). Nello stesso febbraio del 1937 un altro decreto fissa i nuovi organici del corpo di Stato Maggiore, che si presentano nel modo seguente riportato in Tabella 20:

**Tabella 20**

Ammiragli d'armata e designati	3
Ammiragli di Squadra	8
Ammiragli di Divisione	12
Contrammiragli	8
Capitani di Vascello	77
Capitani di Fregata	154
Capitani di Corvetta	191
Tenenti di Vascello	548
Sottotenenti di Vascello e Guardiamarina	320

Vengono inoltre portate notevoli modifiche alle leggi d'avanzamento degli ufficiali e al periodo massimo di permanenza nel grado tentando un buon ringiovanimento dei vertici e un maggior tasso di promozioni nei gradi più bassi.

Sotto l'amministrazione di Cavagnari la Marina, pur rimanendo la «grande silenziosa», riceve molta attenzione dagli organi di stampa e dalle organizzazioni del regime e periodicamente faceva manifestazioni della sua efficienza attraverso le rimaste famose «riviste navali». Queste non avvengono più come nel passato al termine delle manovre alla presenza del re o del capo del Governo, ma sono programmate come grandi operazioni di immagine sfruttando quasi sempre l'incomparabile scenario del Golfo di Napoli.

Come è noto la più spettacolare di queste manifestazioni avviene il 5 maggio 1938 in occasione della visita in Italia di Hitler, vi partecipano le unità della 1a Squadra agli ordini dell'ammiraglio Riccardi, della 2<sup>a</sup> Squadra con l'ammiraglio Pini, del Comando dei Sommergibili dell'ammiraglio Legnani e un raggruppamento di 64 velivoli dell'Aviazione di Marina. Nel complesso furono impiegate due corazzate, sette incrociatori pesanti, undici incrociatori leggeri, ventitré tra esploratori e caccia, ventisei torpediniere, due navi scuola a vela, due navi di rappresentanza (*Savoia* e *Aurora*), venticinque MAS e ben 87 sommergibili, furono inoltre noleggiate alcune navi mercantili, tra cui i più moderni e prestigiosi transatlantici del tempo, per accogliere i molti invitati alla manovra.

Si trattò di una vera e propria manifestazione di «diplomazia navale» per presentare al nuovo alleato, ma anche alla stampa mondiale la cosiddetta «grande Marina» di Cavagnari.

### **Le guerre d'Etiopia e di Spagna, l'occupazione dell'Albania**

Dal 1935 al 1939 l'Italia fu praticamente in stato di guerra pur non avendola ufficialmente dichiarata, si trattò della partecipazione a tre «campagne» con caratteristiche molto differenti, in cui furono soprattutto le forze terrestri e aeree a essere effettivamente impegnate, ma anche la Regia Marina fece la sua parte pur non subendo perdite di navi e pochissime di personale.

In questi quattro anni il vertice della Forza Armata cercò di potenziare la struttura logistica della Marina, ma la strategia di base fu piuttosto ondivaga, poiché si stava prospettando una minaccia, a cui si era pensato sempre con molto timore: un conflitto con la Gran Bre-

tagna. Se la consistenza delle nostre Forze Navali rispetto alla situazione del 1923, in cui ci eravamo trovati a misurarci con la possibilità di uno scontro con la *Mediterranean Fleet* dopo l'impresa di Corfù, era notevolmente migliorata con l'acquisizione di una buona quantità di moderni incrociatori, caccia e sommergibili, non potevamo tener testa a un'alleanza navale franco-britannica nel campo delle corazzate e delle portaerei.

La prima di queste campagne ci vide in azione dalle nostre colonie del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano contro l'impero Etiopico, che non aveva sbocchi sul mare, ma poteva essere rifornito dal porto di Gibuti nell'allora Somalia Francese mediante una linea ferroviaria, che congiungeva questo scalo alla capitale Addis Abeba. La minaccia marittima per noi quindi non veniva dall'avversario continentale, ma da chi si opponeva all'allargamento del nostro sistema coloniale.

Il mantenimento di una costante linea di traffico con Massaua (122), unico porto di rifornimento logistico per il fronte etiopico, con il passaggio obbligato di Suez in mano britannica, rappresentò una costante preoccupazione per Cavagnari e per tutti i responsabili militari italiani. Come sappiamo, fortunatamente non si arrivò che alle famose «sanzioni» e non ci fu mai il temuto scontro con i Britannici. La pianificazione operativa doveva però prevedere il peggio e pur se i nostri Servizi Informativi ebbero l'opportunità di conoscere la poca preparazione bellica dell'avversario ipotetico e quindi la sua scarsa volontà di passare da mere azioni di «diplomazia navale» a veri combattimenti, fummo costretti a pensare a nuove «battaglie in porto» pianificando azioni *hit and run* di incrociatori veloci (e spendibili) quali i due *Trento* e i più leggeri *da Barbiano* per colpire i Britannici di sorpresa nei porti di Haifa o di Alessandria partendo dalle nostre basi libiche o del Dodecaneso. Si pensò infine, facendo ricorso alla fantasia operativa, di utilizzare allo stesso scopo alcuni «mezzi d'assalto» (123), che in quei tempi iniziarono a essere sperimentati con risultati degni di considerazione.

La consistenza delle forze nazionali in Mar Rosso e in Oceano Indiano fu rinforzata con l'invio di unità antiquate, ma ancora pienamente utilizzabili, quali gli incrociatori *Bari* e *Taranto*, gli esploratori (già declassati a caccia) tipo «Leone» e alcune unità minori e MAS. Fu costituito sia un Comando Superiore in AO (Africa Orientale) retto dal Contrammiraglio Barone con sede a Massaua, sia un Comando di Divisione Navale retto dall'ammiraglio Vanutelli (vedi allegato). Comunque anche in questo scacchiere gli Inglesi avevano una discreta prevalenza con la piccola, ma agguerrita forza navale di base ad Aden, in posizione baricentrica, composta, tra l'altro, da un incrociatore pesante e tre leggeri.

Se il conflitto per la conquista dell'Etiopia non condusse a scontri impegnò però moltissimo la Marina Mercantile, a cui la Flotta assicurò la sicurezza delle linee di comunicazione. I risultati logistici non possono che essere definiti brillanti, come indica la Tabella 21.

**Tabella 21****Trasporti effettuati dal 1.2.1935 al 31.7.1936**

Tipo	Sbarcati in Eritrea	Sbarcati in Somalia	Totale
Truppe	467.000	102.00	569.00
Quadrupedi	48.316	18.615	66.931
Materiali tonn.	1.573.535	519.224	2.092.759
Automezzi	19.725	9.666	29.391

I numeri ci rivelano come le operazioni in AO siano state molto importanti per quantità di personale inviato dalla Madrepatria, ma anche come le nostre forze fossero ancora piuttosto antiquate visto il numero di quadrupedi a fronte di quello degli automezzi necessari per la conduzione delle operazioni terrestri. Nel complesso furono noleggiate ben 110 navi mercantili nazionali, mentre il flusso logistico con la Somalia fu garantito anche con l'arrivo di molti piroscafi di bandiera estera (Stati Uniti, Germania, Belgio, ecc...).

La Regia Marina partecipò alle operazioni terrestri anche con il suo Battaglione «San Marco», che fu impegnato sia nelle operazioni attorno a Dessié che nella conquista di Addis Abeba. Fu infine organizzata una piccola, ma funzionale, Stazione Navale sul Lago Tana.

Nel complesso l'organizzazione della Forza Armata rese bene allo sforzo bellico di una guerra «limitata» di tipo coloniale, ma pur avendo previsto la costituzione, nel settembre 1935, di un Comando in Capo delle Forze Navali riunite, non fu nominato un comandante in capo, almeno designato, né variata l'organizzazione delle due Squadre Navali, che continuarono a operare in modo indipendente. La decisione di inviare in Mar Rosso solo forze navali costituite da unità superate tecnologicamente e decisamente inferiori al gruppo di unità britanniche basate ad Aden fa comunque pensare a una strategia conservativa delle forze e a una limitatissima propensione alla guerra negli oceani. Per Cavagnari le sorti del Paese dal punto di vista marittimo dovevano giocarsi in Mediterraneo.

Non si era del tutto conclusa la campagna di Etiopia che la Regia Marina si trovò impegnata in una «quasi-guerra» molto più complessa e impegnativa, la cosiddetta Guerra di Spagna. Non è questo il luogo per esaminare le cause di quella guerra civile né le motivazioni politiche che portarono il governo italiano a sostenere le forze franchiste, ma dal punto di vista della strategia marittima quell'impegno conflittuale non fu visto con occhio malevolo dai vertici del Lungotevere delle Navi. La vecchia preoccupazione di poter avere una Spagna nemica, alleata della Francia, e quindi una concentrazione della minaccia navale nella parte occidentale del Mediterraneo era stata sempre presente nel nostro Stato Maggiore sin dall'unità d'Italia, avere invece nella penisola iberica un paese amico diminuiva la possibilità francese di dominare quel tratto di mare nonostante le sue ottime basi in Provenza, Algeria e Tunisia. In particolare se fosse riuscita l'operazione di procurarci una base nelle Isole Baleari la nostra situazione geostrategica a Ovest sarebbe notevolmente migliorata (124).

In estrema sintesi la Marina italiana fu costantemente impiegata in due tipi di operazioni tra loro forse strutturalmente opposte, il controllo delle acque motivato dalla volontà internazionale di impedire l'arrivo di armi ai due opposti schieramenti con impiego delle nostre unità di superficie in funzioni di controllori dell'embargo, di mezzi per «mostrar bandiera» e difendere gli interessi nazionali e i nostri residenti nell'area del conflitto, e l'appoggio, spesso molto «coperto», alle forze nazionaliste del Generale Franco.

L'intervento delle forze navali italiane nel suo complesso fu veramente massiccio e come rivela Rapalino, furono impiegate nei quasi tre anni di operazioni 89 navi di superficie, 58 sommergibili e 2 MAS, che effettuarono non solo oltre 800 missioni, ma anche bombardamenti navali e attacchi con i siluri. Furono in mare soprattutto gli incrociatori, dagli anziani *Quarto* e *San Giorgio* ai moderni *Colleoni*, *Duca d'Aosta* e *Montecuccoli*, ma nel controllo al traffico in Mediterraneo furono abbondantemente impiegati anche i caccia e le torpediniere.

Si stabilì inoltre un sistema di sorveglianza dei mercantili sospetti dall'Egeo al Canale di Sicilia con la cooperazione delle poche unità della Marina nazionalista spagnola.

Una storia a parte la scrissero i sommergibili, che furono occultamente impiegati per la lotta al traffico «rosso» nelle vicinanze dei porti repubblicani, ma anche nei *choke points* posti sulla rotta dei mercantili che dall'Unione Sovietica dirigevano verso la Spagna. I risultati tattici non furono strabilianti, con 38 battelli impiegati in 406 giorni complessivi di missioni furono affondati solo tre piroscafi, ma la minaccia subacquea posta dai nostri «corsari» ottenne l'ottimo risultato strategico di diminuire fortemente il traffico sovietico di rifornimenti in Mediterraneo e concentrarlo dal Baltico ai porti spagnoli dell'Atlantico.

Nel complesso la Regia Marina pur consumando molte ore di moto e usurando i suoi mezzi fece una preziosa esperienza di *sea control* proprio in quelle acque in cui si sarebbero svolte le future operazioni belliche. Non tutte le esperienze fatte si misero a frutto e la sperata influenza sulla nuova Spagna non fu quella ideata dalla nostra diplomazia. Nelle Baleari non avemmo l'ipotetica base per minacciare il traffico francese con i territori d'oltremare e nel successivo grande conflitto la neutralità spagnola fu sì molto benevola nei nostri confronti, ma non cambiò di fatto né la posizione di prevalenza geografica della Francia né soprattutto la funzione di porta dell'Oceano rappresentata da Gibilterra saldamente in mano britannica.

Nel corso del conflitto e nei mesi successivi, per volontà politica, la nostra Marina cedette a quella spagnola alcune unità, che se pure di non grande importanza come mostra la Tabella 22 ne impoverirono l'inventario.

**Tabella 22**

**Unità cedute alla Spagna**

Tipo	Nome	Anno di costruzione	Nome spagnolo	Note
Torpediniere	<i>Pepe- Poerio</i>	1915	<i>Teruel- Huesca</i>	Ex CCTT declassati
Cacciatorpediniere	<i>Aquila- Falco</i>	1917	<i>Melilla- Ceuta</i>	Esploratori declassati
Sommergibili	<i>Archimede- Torricelli</i>	1934	<i>Sanjurjo- Mola</i>	
MAS	435-436	1930	LT	

Con i primi di luglio del 1939 le ultime truppe italiane inviate in sostegno a Franco rientrano in Patria (125) e la Marina poté considerare finita il suo forte impegno pluriennale nella Guerra di Spagna, ma si era già conclusa un'altra esigenza, che aveva visto le Forze Navali italiane quasi totalmente impiegate.

Infatti già all'inizio del 1939 gli Stati Maggiori delle Forze Armate italiane, su direttiva del Governo, iniziarono a studiare un'operazione complessa per la totale occupazione dell'Albania. La pianificazione ebbe termine agli inizi di marzo e sotto il nome di «Operazione O.M.T.» (126) prevedeva lo sbarco di un grosso corpo di spedizione composto da circa 22.000 uomini, 64 pezzi d'artiglieria, 125 carri armati, 860 automezzi, 1.200 motociclette, 5.500 biciclette, 2.500 quadrupedi. Alla Marina competeva la radunata delle navi da trasporto nei porti pugliesi, il carico dei materiali, la formazione dei convogli diretti alle varie località d'imbarco, la scorta dei convogli stessi e l'eventuale tiro d'appoggio ai contingenti di sbarco.

L'operazione, a prescindere dalla consistenza della forza da mettere a terra, richiedeva tempi molto brevi e un coordinamento delle varie fasi molto puntuale. L'addestramento interforze alle operazioni anfibia era ai quei tempi estremamente limitato, ma si cercò di fare al meglio utilizzando come navi d'assalto, con a bordo i primi elementi del Regio Esercito da sbarcare, alcune torpediniere e alcune navi ausiliarie, tra cui la portavelivoli *Miraglia*, che imbarcava quasi tutti i carri armati della spedizione. Al comando delle operazioni fu posto il Generale Guzzoni, mentre le forze navali impiegate erano agli ordini dell'ammiraglio Riccardi.

Lo sbarco doveva avvenire in tre scaglioni successivi, il primo dei quali articolato su quattro colonne doveva occupare nella prima giornata di operazioni Durazzo, Valona, San Giovanni di Medua e Santi Quaranta in modo da prendere possesso rapidamente dei porti e poi dirigere su Tirana per occuparla (127). Successivamente sarebbero sbarcati gli altri due scaglioni con le artiglierie e gran parte dei servizi.

La Marina, come abbiamo detto, affidò le Forze Navali alla direzione del Comandante in Capo della 1a Squadra, ammiraglio Riccardi, e suddivise le forze in quattro gruppi in modo da dirigere contemporaneamente sui quattro obiettivi principali.

Le forze impegnate furono praticamente la gran parte delle unità pronte e precisamente (128):

- le due corazzate della classe «Cavour»;
- quattro incrociatori pesanti;
- tre incrociatori leggeri;
- sedici caccia;
- quattordici torpediniere;
- dieci sommergibili;
- le due grandi navi ausiliarie *Miraglia* e *Quarnaro*;
- cinque motocisterne utilizzabili quali navi da sbarco;
- un posamine;
- tre MAS.

Le forze dell'Esercito imbarcarono a Taranto, a Brindisi e a Bari su ventidue piroscafi di vario tonnellaggio, che la Marina aveva rapidamente requisito, ma le cui caratteristiche non erano sempre adatte per pescaggio e capacità di movimentazione del carico al tipo di operazione programmata.

L'occupazione dell'Albania, grazie anche a una resistenza poco più che formale delle forze locali, iniziata il 7 Aprile terminò con successo il giorno 9 con il quasi totale controllo del territorio e la sottomissione formale di gran parte della popolazione.

L'operazione pur condotta a termine nei tempi e con le modalità previste dalla pianificazione rivelò alcune importanti pecche organizzative tra cui la scarsa familiarità delle nostre Forze Armate con le operazioni anfibia. Per esempio a Durazzo, non essendo prevista una prima ondata di fanteria di Marina per occupare le banchine, furono le torpediniere a entrare in porto, a ormeggiarsi e ad aprire il fuoco contro i primi centri di resistenza avversari; in alcune occasioni i piroscafi, per eccesso di pescaggio, non riuscirono a raggiungere le previste banchine e furono costretti a scaricare in rada, con notevoli ritardi e confusioni dei materiali da sbarcare; la direzione della sequenza degli ormeggi non fu sempre ottimale rispettando i turni di sbarco e il *Miraglia* con il suo prezioso carico di carri per qualche ora non trovò una banchina libera per ormeggiarsi correttamente.

Le forze della Marina comunque ebbero un'importante ruolo sia nella conquista di Valona, in cui il tiro del Cavour protesse l'avanzata dei bersaglieri, sia nell'occupazione di Santi Quaranta in cui fanti di Marina del «San Marco», inseriti nella prima ondata, travolsero ogni resistenza albanese.

Con una certa fortuna l'operazione era nel complesso riuscita con pochissime perdite, ma era totalmente mancata una fase di addestramento preventivo e di amalgama dei reparti, troppo si dové all'improvvisazione. Il Maresciallo Badoglio, Capo di Stato Maggiore Generale, inviato in Albania nel giugno 1939, fece una relazione molto circostanziata a Mussolini criticando alcuni dei provvedimenti presi per lo sbarco, per quanto riguarda alcune tematiche navali la relazione dice tra l'altro: *«Le operazioni di requisizione di piroscafi e, specie, quelle di imbarco e di sbarco hanno presentato non pochi gravi difetti: reparti destinati a sbarcare per primi, imbarcati sul piroscafo più lento; invio di piroscafi di pescaggio superiore ai fondali del porto di destinazione; piroscafi non adatti al carico di automezzi e conseguente ritardo nello sbarco di un battaglione autotrasportato; frazionamento dei reparti nel carico; ritardo nello scarico dei carri armati perché occupata la banchina da altra unità».*

Anche il supporto logistico mostrò alcune pecche notevoli, la suddetta relazione di Badoglio parla di *«gravissimo errore dell'invio, dalla base di Durazzo, di fusti di gasolio invece di benzina, cosicché la quasi totalità dei mezzi motorizzati e meccanizzati rimase immobilizzata proprio nel momento in cui occorreva avanzare rapidamente».*

Comunque dal punto di vista strategico l'occupazione dell'Albania con il possesso delle sue coste e dei suoi porti migliorava notevolmente la situazione strategica marittima del nostro Paese, l'Adriatico era veramente un «lago italiano», dove la piccola Marina jugoslava non risultava più una minaccia consistente non potendo ricevere rinforzi attraverso Otranto, stretto ora totalmente in nostro possesso. In un certo senso il sogno di Revel finalmente si realizzava in modo completo.

Ma l'occupazione dell'Etiopia e la costituzione di un grande e popoloso Impero oltremare con collegamenti non ottimali con il Mediterraneo peggiorò la situazione geostrategica del Paese, che solo con il libero transito per Suez poteva dirsi veramente unito al nuovo Vicereame.

In conclusione i cinque anni che precedettero lo scoppio della nuova guerra mondiale furono molto intensi per la Regia Marina che fu occupata in costanti operazioni belliche, che usurarono il naviglio senza portare vere esperienze innovative né sul piano tattico né su quello organizzativo.

La costituzione dell'Impero in Africa non mutò sostanzialmente l'ordinamento navale nelle acque del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano con la costituzione di un Comando Superiore Marina in AOI (Marisupao) a Massaua con i dipendenti Comandi Marina a Massaua, Assab e Chisimaio e poche forze navali costituite da caccia antiquati, qualche vecchia torpediniera, alcuni MAS, navi ausiliarie (tra cui la nuova nave coloniale *Eritrea*) (129) e cannoniere, rinforzate da due squadriglie di sommergibili, il tutto posto agli ordini di un Contrammiraglio.

In Albania fu istituito un Comando Marittimo Autonomo (Marialbania) retto da un Ammiraglio di Divisione con alle dipendenze solo poche navi sussidiarie.

## ALLEGATO

### I. Le Forze Navali in Mar Rosso

1934

Comando Superiore Navale - C.V. Pardo  
Bari - Pantera - Palestro - Audace - Azio - Ostia - Niobe

1935

Divisione Navale in AO - Amm. Div. Vannutelli  
Bari - Taranto - Tigre - Pantera - Nullo - Manin - Audace  
Smg. Settimo - Settembrini

1936

Divisione Navale in AO - Amm. Div. Tur  
Bari - Taranto - Tigre - Pantera - Nullo - Manin - Audace - Carini - Cantore  
Smg. Settimo - Settembrini - Tricheco - Narvalo - Serpente - Salpa  
Nave app. smg. Volta - Pacinotti  
Navi ausiliarie Arborea  
MAS 4 unità

### 2. - Forze navali italiane per l'operazione O.M.T. (Occupazione dell'Albania)

Comandante Navale dell'operazione Amm. Sq. Riccardi (CINC 2ª Squadra)

1º gruppo – obiettivo San Giovanni di Medua - Amm. Div. Iachino

Bande Nere

Folgore - Da Recco - Fulmine

Pleiadi - Polluce

Garigliano - *Umbria*

2º gruppo – obiettivo Durazzo - Amm. Div. Sportello

Zara - Gorizia - Pola

Lupo - Lira - Libra - Lince

Miraglia - Quarnaro - Tirso - Adige

*Valsovaia - Artgentaro - Barletta - Adriatico - Toscana - Palatino*

3º gruppo - obiettivo Valona - Amm. Sq. Riccardi

Cavour - Cesare

Scirocco - Libeccio - Grecale - Saetta

Cigno - Climene - Castore - Centauro

Azio - Isonzo - *Sannio*

4º gruppo - obiettivo Santi Quaranta - Amm. Div. di Giamberardino

Abruzzi - Garibaldi

Freccia - Baleno

Airone - Ariel - Aretusa - Alcione

Scrivia - Sesia - Garda - Asmara - *Marin Sanudo*

*In corsivo: piroscafi requisiti*

Sottolineate unità sede comando di gruppo

## La vigilia del nuovo conflitto mondiale

Con la conclusione dell'Operazione O.M.T. (occupazione dell'Albania) la Regia Marina si trovò nuovamente in un momento di relativa tranquillità e il suo vertice poté ripensare a una programmazione più serena delle sue attività pur se la situazione strategica non era certo meno preoccupante di quella dei trascorsi tre anni.

Il «Patto d'Acciaio» firmato con la Germania (22 maggio 1939) e la poca simpatia dei Governi di Londra<sup>130</sup> e di Parigi dimostrataci durante le guerre di Etiopia e di Spagna ci avevano portato a una situazione piuttosto complicata nell'arengo internazionale, la Marina sempre legata alla politica estera del Paese doveva organizzarsi per difendere le linee di comunicazione in Mediterraneo e possibilmente negli Oceani, ma la geopolitica, come sempre, non ci era favorevole.

Il cosiddetto *Mare Nostrum* non era nostro che a parole, la Gran Bretagna con il suo grande arsenale di Malta e le sue basi a Gibilterra, Cipro, Haifa, Alessandria e Suez ne dominava gli accessi e i principali *choke points*. La Francia con il suo sistema strategico Tolone-Mers el Kebir (Orano)-Biserta era in posizione dominante nel bacino occidentale del Mediterraneo e con le sue forze navali dislocate a Beirut poteva coordinare i suoi sforzi con quelli britannici. La Grecia e la Jugoslavia non ci erano amiche e potevano fornire preziose basi, molto ben dislocate, ai nostri possibili avversari. L'Impero africano, non ancora pacificato, era di fatto isolato e non in grado di resistere con le sue sole risorse, inoltre le sue coste nel Mar Rosso e nell'Indiano erano minacciate dalle basi francesi e inglesi di Gibuti, Aden e Porto Sudan. Spagna e Portogallo, ambedue in sintonia politica con l'Italia, non erano in grado di intervenire in nostro favore e l'atteggiamento della Turchia non era chiaro, ma appariva fortemente influenzato dalla politica britannica e dalla necessità di una sua neutralità legata al possesso degli stretti che la collegavano al Mar Nero.

Già nel 1936 sia l'IGM che lo Stato Maggiore avevano iniziato a studiare un piano di potenziamento della flotta per poter migliorare lo stato di relatività navale tra le grandi potenze considerando ormai tramontati i limiti imposti nei Trattati da noi accettati. Le soluzioni erano apparse di due tipi: la prima prevedeva di costruire una grande flotta prevalentemente mediterranea, ma con un gruppo di unità adatte alla guerra di corsa negli oceani, la seconda vedeva invece una formidabile flotta «d'evasione» adatta a combattere a lungo anche al di fuori delle nostre acque.

Di massima i programmi prevedevano nel primo caso una Marina composta da sei navi da battaglia, 22 incrociatori, 116 tra caccia e torpediniere, 75 sommergibili, 8 avvisi-scorta (131), 24 cacciasommergibili, 24 cannoniere, 18 posamine e 48 MAS, nel secondo più ambizioso programma si dovevano avere in inventario 9 navi da battaglia, 3 portaerei, 36 incrociatori, 142 siluranti, 84 sommergibili, 36 avvisi-scorta, 24 cacciasommergibili, 24 cannoniere, 18 posamine e 48 MAS e un certo numero di navi di appoggio logistico per le operazioni oceaniche.

Se consideriamo che nel 1939 le nostre forze principali, comprese quelle sugli scali, erano composte da otto navi da battaglia (132), sette incrociatori pesanti, quattordici leggeri e una sessantina di sommergibili moderni, possiamo capire come ambedue i programmi navali fossero veramente ambiziosi sia come numero di unità da impostare con un sistema cantieristico quasi completamente operato di impegni e sia come impegni di bilancio in una situazione economica nazionale che stentava ancora a riprendersi dalle crisi degli ultimi cinque anni.

È però interessante vedere che i pianificatori avessero messo in programma un numero abbastanza consistente di navi di scorta per il traffico mercantile e la lotta al sommergibile e che, almeno per la soluzione oceanica, prevedessero l'entrata in servizio di portaerei con opportuni accordi con la Regia Aeronautica, che avrebbe fornito aerei, piloti e specialisti.

Logicamente il Governo scelse la prima soluzione più economica e più vicina alle reali possibilità del Paese e fissò nel 1942 l'anno di completamento di una prima tranche del programma di potenziamento. Alla luce degli avvenimenti anche questa data ci pare un po' fantasiosa in quanto in soli tre anni non si sarebbe potuto realizzare che una piccola parte di quanto previsto.

Il confronto numerico nel 1939 era però tutto a nostro svantaggio in particolare per la situazione delle Navi da Battaglia, che rimanevano almeno dal punto di vista «politico» i cardini delle flotte.

Nella logica della pianificazione operativa il nostro Stato Maggiore, pur sentendosi in una situazione di grave inferiorità numerica in un conflitto contro gli anglo-francesi, considerava comunque che una guerra assieme alla Germania avrebbe costretto i due avversari a dislocare non più di due terzi delle proprie forze da battaglia in Mediterraneo dovendo affrontare già alla fine del 1940 in Atlantico-Mar del Nord le quattro moderne corazzate tedesche (le due «Scharnhorst» e le due «Bismark») pronte o in via di approntamento. La minaccia, come indicata nel luglio 1939 dall'Ufficio Piani di Maristat (133), era comunque molto significativa e individuata in nove corazzate britanniche schierabili nel Mediterraneo Orientale e in sette corazzate (tre francesi e quattro britanniche) in quello Occidentale. Si sollecitava quindi l'approntamento non solo delle quattro unità in avanzato stato di allestimento (*Doria*, *Duilio*, *Veneto*, *Littorio*), ma anche un acceleramento dell'entrata in servizio delle due ultime corazzate sugli scali (*Roma*, *Impero*). Nello stesso documento si faceva riferimento alla necessità di avere in servizio al più presto tutti e dodici gli incrociatori leggeri della classe «Regolo» per minacciare le comunicazioni francesi nel bacino occidentale e di approntare entro il 1940 tutti e quattro i sommergibili da grande crociera della classe «Saint Bon» vedendo nei battelli di grande dislocamento l'unico mezzo per agire negli oceani.

Il 20 agosto 1939 l'Ufficio Piani di Guerra (134), rielaborando studi condotti negli anni precedenti, emanava un altro importante documento intitolato Esame del problema strategico in caso di conflitto nell'attuale situazione politica. Innanzi tutto vi si proponeva la situazione della minaccia avversaria suddivisa questa volta in tre bacini principali e precisamente:

- Bacino Orientale:
  - 3 navi da battaglia;
  - 2 incrociatori pesanti;
  - 1 portaerei;
  - 2 incrociatori leggeri;
  - 2 esploratori;
  - 26 CCTT;
  - 5 sommergibili.
- Bacino Occidentale:
  - 3 navi da battaglia;
  - 6 incrociatori pesanti;

- 3 incrociatori leggeri;
- 12 esploratori;
- 16 CCTT;
- 36 sommergibili.
- Bacino Centrale:
  - 1 incrociatore pesante;
  - 1 incrociatore leggero;
  - 5 esploratori;
  - 7 CCTT;
  - 13 sommergibili.

Tali forze potevano essere aumentate con il contributo di Turchia, Grecia e Jugoslavia, che possedevano (dice il documento) *«forze leggere abbastanza moderne, oltre a una corazzata (135) non trascurabile e complessivamente 15 sommergibili»*.

Le forze avversarie erano giustamente considerate in grado di controllare tutti i punti di accesso del Mediterraneo e isolare completamente l'Italia troncando anche le comunicazioni coll'AOI e la situazione vedeva quindi una nostra netta inferiorità di forze navali e ci costringeva a considerare quale perno fondamentale del nostro dispositivo il *«dispositivo di sbarramento del canale di Sicilia»*. Il documento appare importante perché indica anche i concetti generali di azione, che prevedevano un atteggiamento difensivo nei due bacini estremi del Mediterraneo e offensivo-controffensivo al centro in modo da impedire la riunione delle forze avversarie. Si prevedeva anche di concorrere con le forze subacquee alla guerra al traffico in Atlantico e in Indiano in correlazione con le forze tedesche e operare in Mar Rosso con le forze presenti.

Si comunicava inoltre che era stata assunta dalle nostre forze navali la prevista dislocazione di guerra (siamo nell'agosto del '39) in modo da avere a Taranto la Divisione di corazzate pronte (classe «Cesare»), la Divisione incrociatori pesanti protetti (*sic*) (classe «Zara») e la Divisione incrociatori leggeri più moderni (classe «Abruzzi»); nelle basi sicule una Divisione incrociatori pesanti e due di incrociatori leggeri; a Napoli una Divisione di incrociatori leggeri. Questa dislocazione delle forze principali dimostra la volontà di impiegare il maggior numero di unità nella difesa del Canale di Sicilia e di sguarnire quasi del tutto il polo operativo dell'Alto Tirreno troppo minacciato dalla Marina d'Oltralpe basandosi su una seconda linea difensiva o controffensiva centrata sulla base di Napoli. La difesa del territorio e delle coste liguri e tirreniche rimaneva quindi affidata alle siluranti (torpediniere e sommergibili) e alle batterie costiere.

Il timore di attacchi francesi alle coste liguri è adombrato anche dalla disposizione di trasferire da Genova alla meglio difesa La Spezia le due nuove corazzate in avanzato allestimento.

Con i primi giorni di settembre del 1939 la guerra europea fatta esplodere dai Tedeschi con l'invasione della Polonia si avvicinava anche alle nostre porte. I non troppo numerosi incontri con l'alleato del Patto d'Acciaio avevano portato Cavagnari e lo Stato Maggiore a una migliore conoscenza della situazione navale germanica, ma non vi era stata una reale comune pianificazione di operazioni coordinate (136). Nel caso del cosiddetto «conflitto Alfa», ossia contro la Francia e la Gran Bretagna, le preoccupazioni del Lungotevere delle Navi erano sempre maggiori sia nel campo della situazione della nafta in cui si intravedevano alcune de-

ficienze nei depositi oltremare (Egeo, Libia, Eritrea) e difficoltà nell'approvvigionamento dal Golfo Persico e dall'America Centrale sia nella possibilità di difendere adeguatamente, dall'offesa aerea, i nostri porti principali.

Con il 1° novembre 1939 l'ufficio del Capo di SM Generale (maresciallo Badoglio) documentava la «Situazione delle Forze Armate» e per la Marina si illustravano le disponibilità nel modo seguente:

- Corazzate 2, incrociatori 22, CCTT 61, torp. 71, sommerg. 107, MAS 71;
- Nafta: 5 mesi Metropoli e Libia, 2,5 mesi Egeo, 1,5 mesi AOI;
- Batterie antiaeree: 269 con 1.259 pezzi (tutti antiquati);
- Mitragliere antiaeree: 547;
- Unità requisite per la vigilanza foranea: 60.

Si diceva inoltre che l'entrata in servizio nel 1940 di quattro corazzate non poteva costituire un apporto di potenza mancando queste di addestramento, che la nafta era scarsa con depositi comunque insufficienti per ulteriori aumenti e che solo con l'acquisizione di 200 pezzi antiaerei da 90/50 la difesa dei porti poteva dirsi adeguata.

Dalla lettura dei molti documenti dell'epoca si può vedere che il vertice della Marina aveva ben individuato le carenze del nostro strumento navale e la difficoltà di superarle nel giro di qualche anno a fronte di una insuperabile situazione geostrategica di forte inferiorità del nostro Paese rispetto ai previsti avversari.

Il 1939 si chiudeva con una guerra ormai alle porte, con l'alleato pienamente impegnato sia sui fronti terrestri che marittimi, con una situazione finanziaria non ottimale, con una pianificazione per accrescere e ammodernare lo strumento navale in parte velleitaria (la «flotta d'evasione») e con una strategia di fatto fortemente difensiva, che pur essendo probabilmente l'unica possibile non era in linea con le tradizioni del nostro pensiero navale portato alla guerriglia marittima e alla ben nota «battaglia in porto».

Nel fascicolo di novembre 1939 della *Rivista Marittima* Romeo Bernotti commentava, con il suo solito asciutto stile, la guerra marittima in atto e saggiamente diceva: «*in questa guerra di carattere totale le condizioni di relatività fra i belligeranti devono essere esaminate apprezzando:*

- *la reciproca vulnerabilità rispetto a offese di carattere prontamente risolutivo;*
- *il modo in cui la capacità di resistenza è subordinata alle comunicazioni marittime».*

Commentando i pur validi successi dei Tedeschi nei primi mesi di guerra l'ammiraglio elbano, ormai escluso dal vertice navale italiano, dava una sentenza inesorabile: «Una marina non si improvvisa». Nell'articolo non ci sono indicazioni sul suo pensiero di quei giorni relativi alla nostra Marina, ma crediamo che non fosse troppo convinto dell'opportunità di entrare in un conflitto in cui la nostra situazione strategica era di eccessiva inferiorità data non solo dal numero e dalla qualità dei mezzi, ma soprattutto dalla geografia.

Come sappiamo considerazioni politiche ci fecero entrare in guerra lo stesso con le conseguenze che la Storia ci ha consegnato.

L'ammiraglio Cavagnari in suo non molto noto scritto nel dopoguerra (137) commenta, forse con il «senno di poi», «*a chi conosca e valuti obbiettivamente la storia recente della nostra Marina è ben noto che dal 1934 al 1940 si è molto e seriamente lavorato per la sua organizzazione, il suo sviluppo e il suo addestramento. Ma, siccome in tale campo ha importanza fondamentale il concetto di relatività, eravamo tutti ben consci che lo strumento forgiato in molti anni di*

*lavoro era ancora lungi dal poter dare il rendimento “ottimo” che il Paese doveva attendersi per la sua difesa».*

Aggiungiamo noi che nei venti anni trascorsi dal 1919 al 1939 nella Regia Marina, come abbiamo cercato di descrivere nei capitoli precedenti, si ebbero notevoli cambiamenti sia nella composizione della Flotta sia nella struttura di alcuni servizi logistici, ma nonostante interessanti interventi di preparatissimi ufficiali soprattutto sulla *Rivista Marittima* non si mutò realmente il concetto d'impiego strategico della Forza Armata.

Possiamo quindi concludere questo nostro studio sull'evoluzione del pensiero strategico marittimo italiano con le parole dell'ammiraglio Iachino: *«ci troviamo a dover combattere una guerra di tipo moderno con un'organizzazione navale di vecchio tipo»* (138).

### **Qualche ammaestramento**

Il ventennio tra il 1919 e il 1939 può certamente essere considerato uno dei più importanti periodi storici della nostra Marina, vi furono infatti cambiamenti di una certa consistenza nella struttura organizzativa, nel tipo di navi poste in servizio e, soprattutto, nella preparazione strategica del suo personale di più alto livello. Possiamo quindi affermare che in quei pochi anni si costituì una considerevole parte del «genoma» marittimo nazionale e che pertanto alcune conseguenze si possono ritrovare anche nell'odierno pensiero navale italiano.

A conclusione di quanto scritto possiamo forse trarre alcuni ammaestramenti, che potrebbero interessare qualche giovane lettore.

L'invariante geografico dovuto alla posizione del nostro Paese, che sin dalla fondazione del Regno d'Italia ha caratterizzato e condizionato la strategia navale italiana, si manifestò in modo chiaro sin dal 1919, quando risolto a nostro favore il cosiddetto «problema adriatico» con un Trattato di pace pur considerato insoddisfacente, si comprese la necessità di vedere non solo nel Mediterraneo, ma anche nel Levante e nello scacchiere Mar Rosso-Oceano Indiano l'area dei nostri principali interessi nazionali e da quella eredità è nato ai giorni nostri il concetto geopolitico di Mediterraneo Allargato oramai ben presente non solo nel ristretto ambiente della nostra Marina Militare.

L'idea di una «flotta bilanciata» in tutte le sue componenti nacque, come abbiamo visto, dopo il Trattato di Washington in relazione alla volontà politica di mantenere la parità navale con la Francia, oggi diviene testimonianza di una necessità d'integrazione multinazionale in campo NATO ed europeo e di un riconoscimento del ruolo del Paese nell'arengo mondiale, come dimostrano i molti interventi delle nostre Forze Navali dal dopoguerra alla recente missione di soccorso ad Haiti.

La necessità di una diffusa e profonda «cultura d'azienda», che nel ventennio esaminato aveva portato a rivedere gli iter formativi degli Ufficiali, ha trovato una sua continuità ideale nel conseguimento della laurea specialistica presso l'Accademia Navale e nella preparazione dell'ufficiale di staff interforze presso l'ISMM di Venezia e l'ISSMI di Roma.

Il necessario accentramento decisionale in tutte le attività operative, che abbiamo visto nascere già a metà degli anni Trenta del XX secolo e che si manifestò nel 1939-40 con la crea-

zione della pur criticata Supermarina, ha trovato nelle attuali strutture di CINCNAV e del COI una moderna soluzione altamente funzionale.

L'insoddisfacente quantità di risorse economiche, che portava a lunghi tempi nella realizzazione dei programmi navali, sembra essere confermata anche negli ultimi decenni con analoghe conseguenze.

La costante cooperazione con le Industrie marittime e degli armamenti, che ha permesso la realizzazione della «grande Marina» di quegli anni, è proseguita allargandosi alle nuove realtà europee e multinazionali con risultati degni di menzione.

*Questo capitolo è la riduzione del saggio apparso sulla Rivista Marittima in allegato elettronico del Settembre 2010.*

### Annesso al Capitolo III

---

## RINGIOVANIRE LE «VECCHIE SIGNORE»

## IL RIMODERNAMENTO DELLE CORAZZATE DELLA CLASSE «CAVOUR»

### Le Navi da Battaglia italiane dopo la Prima guerra mondiale

Nel 1919 al termine del conflitto con gli Imperi Centrali la Regia Marina aveva in inventario cinque corazzate di tre classi diverse. La più anziana era la *Dante Alighieri*, prima nave da battaglia monocalibro italiana, varata nel 1910 dislocava 21.800 t a pieno carico ed era armata con 12 pezzi da 305/46 sistemati in quattro torri trinate, una poppa, una a prora e due al centro nave, progettata dal Generale GN Masdea aveva dato una buona prova in guerra pur se impiegata come tutte le dreadnought italiane in modo molto limitato. Seguivano le due «Conte di Cavour» varate nel 1911 e progettate anch'esse dal Masdea, dislocavano 25.000 t a pieno carico ed erano armate con 13 pezzi da 305/46 sistemati in tre torri trinate a prora, a poppa e al centro nave, e due torri binate sopraelevate a prora e a poppa, la loro velocità era di 21 nodi ottenuta con un apparato motore a turbina mosso da caldaie a vapore ad alimentazione mista (nafta e carbone) (139). Infine vi erano le due della classe «Caio Duilio», progettate dal team Masdea-Valsecchi, varate nel 1913 e con lo stesso armamento della classe «Cavour» e con analoghe caratteristiche.

Tutte e cinque le corazzate entravano nelle caratteristiche concesse dal Trattato di Washington e formarono il nucleo dell'Armata Navale italiana per tutti gli anni Venti, pur se non sempre in armamento per ragioni di bilancio.

Rispetto alle corazzate più performanti delle altre Marine delle grandi Potenze navali si presentavano con artiglierie di calibro inferiore (305 mm a fronte dei 381 inglesi, dei 356 o 406 nipponici e americani e dei 340 francesi) e con autonomie mediterranee. La «vacanza navale» nella costruzione delle corazzate, da noi assai ben accettata per motivazioni economiche, fece sì che tale situazione si mantenesse inalterata sino ai primi anni Trenta. La discussione nazionale sui programmi navali si era mantenuta infatti tutta concentrata sulla co-

struzione dei nuovi incrociatori detti «tipo Washington» e l'idea di costruire nuove Navi da Battaglia pur dibattuta da alcuni scrittori esperti di strategia navale non vide alcuna realizzazione. Tale scarsa attenzione al problema della sostituzione delle navi maggiori, comune in tutte le Marine del tempo, era dovuta a una certa sfiducia sul loro ruolo risolutivo in una futura guerra in cui i mezzi aerei e subacquei avrebbero avuto un'importante funzione.

Nel 1928 fu deciso, visti gli alti costi d'esercizio delle corazzate, di procedere alla radiazione della Dante e alla messa in riserva delle due «Cavour» tenendo in servizio attivo solo una Divisione formata dalle due unità più moderne. La situazione cambiò repentinamente nei primi anni Trenta quando la Francia impostò due nuove unità, la classe «Dunkerque» (140) di caratteristiche significativamente superiori alle nostre, si decise quindi di ringiovanire con importanti lavori di trasformazione le corazzate rimaste in servizio. Il progetto fu affidato al Gen. GN Rotundi e fu ispirato a migliorare la velocità, l'armamento e la protezione di queste unità.

### **Rimodernare o ricostruire**

Negli anni Trenta era molto noto per le sue teorie sul ringiovanimento umano il prof. Serge Varonoff e si disse quindi, forse con qualche civetteria, che le due «Cavour» stavano per essere voronoffizzate. Nella realtà il progetto del Rotundi non fu di mera rimodernizzazione, ma di una vera ricostruzione delle corazzate in questione, praticamente solo il 40% della vecchia costruzione fu mantenuto, il resto fu costruito ex-novo. Oggi siamo abituati ai cosiddetti «lavori di mezza vita» delle unità navali con sostituzione di sistemi d'arma e apparecchiature di scoperta o TLC non più all'altezza dei tempi, allora però le navi da battaglia erano il prodotto di una difficile progettazione in cui si cercava un complesso equilibrio tra le caratteristiche più significative e tra queste considerate più importanti, l'armamento, la protezione e la velocità. Cambiare questo raggiunto equilibrio rappresentava un'impresa ingegneristicamente molto rischiosa e con risultati non prevedibili.

Il team del Comitato Progetti Navi riuscì bene in questo compito mantenendo integra la parte poppiera delle navi con gli organi relativi alla propulsione (141) e ai timoni, ma realizzando una zona prodiera totalmente nuova fissandola al vecchio scafo. La nuova carena, studiata in vasca, si presentò quindi abbastanza differente dalla precedente, il che portò, con il cambiamento dell'apparato motore, a una più accettabile velocità massima di circa 28 nodi. Gli assi propulsori furono ridotti da quattro a due collegati a due nuovi gruppi turbine alimentati ciascuno da quattro caldaie a nafta.

L'intera sovrastruttura fu modificata con un lungo castello di prora che si raccordava con la tuga centrale migliorando notevolmente la tenuta del mare. La parte più significativa della trasformazione riguardò l'armamento e la protezione. Il primo fu portato a quattro sole torri di grosso calibro, due prodiere e due poppiere, con le più basse con tre cannoni e le più elevate binate, il calibro delle armi, ridotte quindi a 10 pezzi, fu aumentato a 320 mm alesando opportunamente i vecchi 305. L'aspetto delle due unità cambiò notevolmente rispetto al passato. L'armamento secondario prima sistemato in batteria fu posto in coperta nella parte centrale delle unità utilizzando sei torrette binate corazzate da 120/50, a cui furono aggiunti per la difesa antiaerea quattro complessi binati da 100/47 e otto mitragliere da 37/54

oltre a dodici mitragliere da 20/65. Le differenti caratteristiche dell'artiglieria di grosso calibro sono indicate dalla seguente Tabella 23 (142).

**Tabella 23**

**Caratteristiche dei grossi calibri**

Calibro	Peso proietto	Portata max metri	Cadenza tiro a min.	Vel. iniziale m/s
305/46	452	24.000	1	840
320/43,8	525	28.600	2	830

La protezione verticale rimase di 250 mm al galleggiamento, ma il ponte orizzontale fu rinforzato a 80 mm e soprattutto la difesa subacquea fu notevolmente migliorata con l'adozione dei cilindri assorbitori Pugliesi, che avrebbero dovuto, con la loro prevista deformazione allo scoppio di siluri, ridurre notevolmente i danni da esplosione. La struttura della plancia venne incorporata in un nuovo torrione corazzato su cui erano anche posti i telemetri e la stazione principale per la direzione del tiro. Ulteriori provvedimenti protettivi vennero adottati con la compartimentazione più accurata e con il rinforzo dei ponti intermedi.

L'equipaggio passò da 31 ufficiali e 969 marinai e sottufficiali a 36 ufficiali e circa 1.200 tra sottufficiali e marinai, con alloggi notevolmente migliorati. Ambedue le unità ebbero strutture per l'imbarco di un comando complesso a livello Squadra navale.

I lavori di ringiovanimento durarono alcuni anni e precisamente dall'ottobre del 1933 all'ottobre del 1937 a dimostrazione delle quasi totale ricostruzione di queste corazzate, il costo dei lavori non è stato comunicato, comunque data la loro consistenza e durata non deve essere stato indifferente.

Una pubblicazione ufficiale della Marina (143) commenta il risultato nel seguente modo: *«Nel complesso, il rimodernamento di queste navi da battaglia può ritenersi ben riuscito, tenuto conto naturalmente delle caratteristiche originali». Ci associamo anche noi a questo giudizio sul piano tecnico, ma rimaniamo convinti che questa volta la «strategia dei mezzi» pur seguendo il dettato dello Stato Maggiore non abbia opportunamente segnalato che le «vecchie signore» ringiovanite non presentavano caratteristiche tali da confrontarsi con le nuove unità in costruzione o in progetto in quegli anni nelle altre Marine e neppure con alcune unità già in servizio. Già nel corso dei dibattiti, che avevano seguito le trattative sul disarmo proseguendo quanto in altre nazioni si era già realizzato durante la Prima guerra mondiale anche da noi si era arrivati alla conclusione che le nuove unità da battaglia avrebbero dovuto imbarcare pezzi da 381 mm e, infatti, già le «Caracciolo», impostate tra il 1914 e il 1915, avrebbero dovuto imbarcare questo nuovo calibro, alcune torrette da 381/40 furono quindi prodotte in Italia, ma impiegate su monitori o per la difesa costiera avendo deciso, durante il conflitto, di sospendere la costruzione di nuove unità da battaglia, decisione che fu mantenuta negli anni successivi. Per quanto riguarda le due «Cavour» parti dello scafo e attrezzature risentivano poi della data di progettazione iniziale (1910) e soprattutto, come abbiamo già detto, le nuove artiglierie da 320, pur potenziate rispetto ai vecchi 305, mm non potevano confrontarsi con quelle imbarcate sulle corazzate potenzialmente nostre avversarie, come indica la seguente Tabella 24.*

**Tabella 24****Confronto tra grossi calibri in servizio nel 1937**

Nazione	Calibro	Portata max	Peso proietto	Cadenza tiro	Unità
Italia	320/43,8	28.600	525	2	<i>Cavour</i>
UK	406/45	34.000	929	1,5	<i>Nelson</i>
UK	381/42	35.500	871	2	<i>Q. Elizabeth</i>
Stati Uniti	356/50	32.000	635	1,75	<i>Tennessee</i>
Stati Uniti	406/45	39.000	957	1,5	<i>Colorado</i>
Francia	330/52	42.000	560	3	<i>Dunkerque</i>

In particolare seguendo la nostra principale e fondamentale idea strategica di mantenere a tutti i costi la parità navale con la Francia, ottenuta di stretta misura a Washington, non ci pare che la soluzione del rimodernamento potesse risolvere il problema. Correttamente quindi nel 1934 furono impostate le due nuove corazzate della classe «Vittorio Veneto» armate con nove pezzi da 381/50, che chiaramente avevano caratteristiche superiori alle «Dunkerque» d'Oltralpe.

La sperimentazione condotta con le due «Cavour» poteva essere considerata valida solo pensando di realizzare unità da battaglia *ad interim* che coprissero il gap temporale sino all'entrata in linea delle unità di nuova costruzione, ma nel 1937 furono mandate ai lavori di ringiovanimento anche le due corazzate classe «Duilio» con soluzione assai simile, pur se migliorata, di quanto si era fatto per la classe «Cavour». A nostro giudizio questa ulteriore decisione fu poco corretta in quanto i costi di rimodernamento risultarono ancora più elevati che nel caso precedente e la somma spesa poteva essere meglio impiegata con la realizzazione in tempi più rapidi di una terza «Veneto».

### Conclusioni e ammaestramenti

La realizzazione tra il 1933 e il 1939 di quattro unità da battaglia ricavata dalla ricostruzione di vecchie corazzate fece sì che si entrasse in guerra nel 1940 con una forza di sei corazzate considerate moderne. Nella realtà solo le due «Veneto» lo erano veramente, mentre le unità ringiovanite lo erano solo in parte e tali si rivelarono durante il conflitto in cui furono impegnate prevalentemente per proteggere il traffico con la Libia in occasione di operazioni in cui si prevedeva la partecipazione delle forze da battaglia avversarie. Nello scontro di Punta Stilo le due «Cesare» si comportarono abbastanza bene, ma in un incontro di tipo classico con un nucleo di corazzate nemiche, per esempio della classe «Queen Elizabeth», non avrebbero potuto avere la meglio in relazione all'inferiorità del loro armamento principale. Inoltre le navi si rivelarono abbastanza fragili all'offesa subacquea come dimostra la notte di Taranto in quanto anche i famosi «cilindri assorbitori» non poterono fare miracoli.

Il limitato utilizzo bellico delle navi rimodernate è indicato dai seguenti dati d'impiego relativi alla loro attività tra il 10.6.40 e l'8.9.43 (144):

- Cavour: ore di moto 296, miglia percorse 5.459 (l'unità fu messa fuori servizio dall'attacco britannico a Taranto del 12.11.40);
- Cesare: ore di moto 932, miglia percorse 12.697;
- Doria: ore di moto 678, miglia percorse 7.567;
- Duilio: ore di moto 791, miglia percorse 12.867.

Dopo l'8 settembre le unità superstiti non furono quasi impiegate per ragioni sia militari che politiche.

In conclusione la «strategia dei mezzi» deve tener conto di molte variabili e nel caso in questione anche se il rimodernamento portò a risultati molto apprezzabili, non tenne conto, a nostro parere, dei nuovi criteri d'impiego delle navi da battaglia, in cui il calibro delle artiglierie dell'armamento principale dovevano svolgere un compito essenziale. La voronoffizzazione servì quindi a mettere in linea dei buoni mezzi addestrativi, ma non unità realmente all'altezza dei tempi.

Forse con un po' di «senno del poi» l'ammiraglio Iachino ha commentato questo rimodernamento dicendo che «le somme spese per la trasformazione delle quattro vecchie corazzate sarebbero state assai meglio utilizzate nella costruzione di due navi portaerei, la nostra flotta ne sarebbe risultata più equilibrata (145). Siamo convinti che se pur l'esperimento condotto con le due «Cavour» poteva essere giustificato dai tempi, la sua ripetizione con le due «Doria» fu un errore sia nel campo della «strategia dei mezzi» che in quello della «strategia navale» in generale.

La conclusione della vita delle quattro unità è indicata per completezza dalla seguente Tabella 25.

**Tabella 25**

**Destino finale delle corazzate rimodernate**

Nome	Avvenimenti	Data di demolizione	Data di radiazione dal Quadro del Naviglio italiano
<i>Cavour</i>	Affondata a Taranto a aerosiluranti britannici il 12.11.40, recuperata ed inviata a Trieste per il ripristino, catturata dai tedeschi l'8.9.43, affondata per bombardamento alleato il 15.2.45.	1946	27.2.47
<i>Cesare</i>	Ceduta all'Unione Sovietica in conto riparazioni belliche nel 1948, rinominata <i>Novorossijsk</i> , affondata su mina magnetica tedesca nel Mar Nero il 29.10.55 dopo essere stata usata in attività addestrativi dalla Marina Sovietica.	1956 (?)	29.4.49
<i>Doria</i>	Lasciata all'Italia dalle clausole armistiziali, rimase in attività sino al 1953 e fu posta in disarmi nel 1956	1956	3.9.56
<i>Duilio</i>	Lasciata all'Italia dalle clausole armistiziali, rimase in attività sino al 1953 e fu posta in disarmi nel 1956	1956	3.9.56

---

**NOTE CAPITOLO III**

(77) Anche la Marina Nipponica partecipò allo sforzo alleato con una grossa flottiglia di Cacciatorpediniere. Vedi P. P. Ramoino «1917 Marinai Giapponesi in Mediterraneo in *Rivista Marittima*, Ott. 2015.

(78) Dati dal *Janes's Fighting Ships 1919*, Londra 1919.

(79) Vedi 2° annesso al Capitolo II.

(80) Il Ministro era compagno di corso in Accademia dell'ammiraglio Revel, la sua figura certamente importante non è molto nota forse perché la sua opera in guerra fu proprio messa in ombra dal suo commilitone. Nato nel 1856 aveva comandato la corazzata Regia Elena ed era stato promosso contrammiraglio nel 1911, comandando l'Accademia Navale, promosso nel 1914 Viceammiraglio era stato vicepresidente del Consiglio Superiore di Marina e Comandante del Dipartimento di Spezia, quindi Segretario Generale della Marina. Nominato Ministro resse il Dicastero dal luglio del 1917 al giugno del 1919, fu quindi nominato Senatore del Regno. Nel dopoguerra con il grado di Viceammiraglio di Squadra fu Presidente del Consiglio Superiore e Comandante del Dipartimento di Napoli. Morì a Roma il 26 luglio 1931.

(81) La *Dante* rimase di fatto chiusa nel porto di Fiume dal 20 maggio 1919 al 6 gennaio 1921 in un'ambigua e difficile posizione simile all'internamento in cui il suo Comandante seppe mantenere la disciplina a bordo e la fedeltà al legittimo governo nazionale.

(82) Nella realtà anche il principe Amedeo di Savoia aveva avuto l'incarico d'Ispettore Generale della Marina sul finire dell'800, ma con funzioni totalmente differenti a quelle previste per Revel.

(83) Vedi Ramoino P. P., «Tagliare i rami secchi», *Rivista Marittima*, giugno 2003.

(84) L'ammiraglio Alfredo Acton, proveniente da un'illustre famiglia napoletana che aveva dato altri ammiragli e ministri della Marina, fu un personaggio notevole dei suoi tempi. Nato nel 1867 frequentò dal 1879 l'Accademia Navale e seguì una brillante carriera in Marina. Fu delegato italiano alle conferenze di Washington (1922), di Londra (1930) e di Ginevra (1932), nominato Senatore del Regno, fu Capo di Stato Maggiore dal 1.12.19 al 11.2.21 e dal 17.5.25 al 21.12.27. Promosso Viceammiraglio d'armata comandò l'Armata Navale dal 6.12.23 al 1.6.25 e ancora nel 1926 e nel 1927 fu comandante in capo delle Forze Navali durante le grandi esercitazioni di quegli anni, fu presidente del Comitato degli Ammiragli e del Consiglio Superiore della Marina. Fu elevato alla dignità di «ministro di Stato» nel 1934, anno in cui morì a Napoli.

(85) Si trattava di un nuovo tipo di unità da 230 tonnellate e 23 nodi di velocità adatte alla scorta antisom anche di navi maggiori. Tra il 1919 e il 1920 ne furono costruite sei dai cantieri napoletani Pattison e pur se interessanti per poter sviluppare una serie di unità per la scorta non furono ne riprodotte ne migliorate.

(86) Vedi Ramoino P. P., *Romeo Bernotti*, Roma, 2006.

(87) Le navi della «Marina di d'Annunzio» tornarono a far parte della Regia Marina, ma vennero ribattezzate quasi per cancellare il loro passato di rivolta. Il *Nullò* fu chiamato *Fratelli Cairoli*, il *Bronzetti* diventò *Dezza*, il Bertani mutò il nome in *Cosenz*, l'*Espero* in *Turbine*, le due torpediniere assunsero la sigla *70PN* e *71PN*.

(88) Il Senatore Eugenio Bergamasco fu il primo ministro civile del Dicastero della Marina e faceva parte del Governo Bonomi, che fu in attività dal 4 luglio 1921 al 26 febbraio 1922.

(89) Dovendo la Francia tenere una consistente componente della sua flotta in Atlantico e nelle lontane colonie in Africa e in Asia per noi gli 8/10 del dislocamento totale francese rappresentavano una supremazia in Mediterraneo almeno per quanto riguardava le unità sottili.

(90) Nel numero delle corazzate italiane è considerata anche la *Leonardo da Vinci*, affondata a Taranto, ma allora in corso di recupero. Nella realtà questa unità non fu mai rimessa in servizio e il nucleo di Navi da Battaglia moderne rimase formato da cinque unità (*Dante*, *Cesare*, *Cavour*, *Duilio*, *Doria*).

(91) Gli *sloop* erano unità navali progettate proprio come «stazionari» nelle colonie.

(92) Vedi Ramoino P. P., *Per una strategia marittima del XXI secolo*, Roma 2009, Cap. III, e Cable J., *Gunboat Diplomacy 1919-1979*, Londra 1981.

(93) Il termine «grande Marina» è stato usato dall'ammiraglio Jachino in un suo notissimo libro e mi sembra opportuno confermarlo per la Regia Marina degli anni Trenta dello scorso secolo.

(94) Il Comando dell'Alto Adriatico fu spesso oggetto di cambiamenti di denominazione (C. in C. di Dipartimento o Comando M.M. autonomo) in relazione alla minor o maggior importanza che veniva data per questioni di politica internazionale a Pola anziché a Venezia.

(95) Possiamo considerare «grandi navi» le corazzate, gli incrociatori e gli esploratori abitualmente poste al comando di Capitani di Vascello.

(96) Vedi Annesso a questo Capitolo.

(97) La sostituzione del navigato ed esperto Acton, stimatissimo da Revel, con il molto più giovane De Lorenzi nella posizione chiave di Capo di Stato Maggiore non è spiegabile se non nella volontà di «ringiovanire» i quadri di vertice e liberare l'Acton da impegni gravosi vista la sua destinazione alla commissione italiana alla Conferenza di Washington.

(98) Il *Trento* (Cantiere Orlando di Livorno) fu impostato l'8 febbraio 1925 ed entrò in servizio il 3 aprile 1929, per il *Trieste* (Stabilimento Tecnico Triestino) le date sono rispettivamente 22 giugno 1925 e 21 dicembre 1928. La lunghezza del periodo di costruzione è imputabile sia alla novità del tipo di nave impostata sia alla lunga rateizzazione dei pagamenti dovuti ai bilanci piuttosto magri. Si tratta di una situazione piuttosto comune nella storia della nostra Marina.

(99) Gli ultimi caccia costruiti erano infatti i quattro della classe «Curtatone» derivati dai tipi bellici precedenti e impostati nel biennio 1920-21 con un modesto armamento di quattro 102/45 e siluri da 450 mm. I nuovi caccia furono di maggior dislocamento (oltre 1.400 t) e velocità massima di circa 35 nodi e autonomia sempre più significativa di 1.800 miglia a 14 nodi per i primi quattro (classe «Sella») che salì a 2.600 per i secondi quattro (classe «Sauro») e a 3.200 per gli otto della successiva serie (classe «Turbine») a dimostrazione di una esigenza d'impiego in aree più vaste.

(100) Parteciparono Belgio, Brasile, Cecoslovacchia, Francia, Giappone, Gran Bretagna, Italia, Spagna, Svezia, Uruguay come componenti della Sottocommissione navale della SdN e Argentina, Cile, Danimarca, Grecia, Norvegia, Olanda e Unione Sovietica come invitati.

(101) La *Szent Istvan* fu affondata da un solo siluro del MAS di Rizzo il 10 giugno 1918 a Premuda, mentre la *Viribus Unitis* fu distrutta dalla carica esplosiva piazzata da Paolucci e Rossetti nel porto di Pola il 3 novembre 1918.

(102) Nel 1930 i lanciasiluri furono sostituiti con due impianti binati da 533.

(103) Nel caso dei MAS, di cui eravamo stati gli inventori, tra il 1919 e il 1923 si completarono le dodici unità della serie «SVAN velocissimo 1918» di poco più di 20 t con due siluri da 450 che erano solo un miglioramento dei molti prodotti in guerra, e si portò a termine la costruzione di alcuni «ELCO da 40 tonnellate» per la vigilanza antisom, alcuni dei quali vennero radiati per motivi economici pochi anni dopo la consegna. Un caso di costruzione interessante fu quella dei quattro posamine da 700 t della classe «Fasana», che potevano essere impiegati anche come trasporti da sbarco.

(104) Riteniamo che l'A. abbia scelto questa testata anziché quella tradizionale di *Rivista Marittima* sia per la sua funzione di Sottocapo di Stato Maggiore della Marina sia per avere una più ampia diffusione del suo pensiero.

(105) Rimandiamo ai testi del Giorgerini per chiarire le differenze tra questi tipi di incrociatori.

(106) Il classico *light cruiser* del dopoguerra era l'inglese della classe «C», con un dislocamento di 4.100 tonnellate e un ottimo armamento di 6 pezzi da 152/50 e 8 lanciasiluri da 533 mm, aveva una velocità massima di 28 nodi.

(107) Classe «Duguay-Trouin».

(108) Nella realtà il dislocamento standard era di 10.550 tons, quindi eccedevano pur di poco il Trattato.

(109) Bernotti R., *Fondamenti di politica navale*, Ed. Forum di Relazioni Internazionali, Roma 1997, pag. 56-57.

(110) Le unità da 10.000 francesi furono (tra parentesi l'anno dell'entrata in servizio per classe): *Duquesne - Tourville* (1928), *Suffren - Colbert - Dupleix - Foch* (1930-31), *Algerie* (1934).

(111) La dimostrazione di tali caratteristiche mediocri si rivelarono nello scontro di Capo Spada (1940) in cui una Divisione di due nostri incrociatori della classe «da Barbiano» ebbe la peggio nei confronti di un incrociatore inglese e di alcuni caccia, dove la cosiddetta mischia tra siluranti non ebbe per noi i risultati sperati con la perdita di un incrociatore.

(112) Si segnalano tra gli altri, Giorgerini G., *Da Mapatan al Golfo Persico*, Milano 1989 e Angelozzi M.-Bernini U., *Il problema aeronavale italiano*, Livorno 1981.

(113) Si trattava di una nave ibrida definita incrociatore-portaerei.

(114) Ciano fu Ministro delle Comunicazioni e quindi responsabile anche della Marina Mercantile dall'aprile 1924 all'aprile 1934 acquisendo un notevole potere di indirizzo anche sulla cantieristica e sulla gestione delle linee di comunicazione marittime.

(115) Rimandiamo alle pubblicazioni tecniche (tra cui Giorgerini G., *Le Navi da Battaglia della 2<sup>a</sup> G.M.*, 1972) per la descrizione del sistema, accennando solo che si trattava di spazi circolari sui lati delle carene che assorbivano le esplosioni subacquee, progettati da quel geniale ingegnere navale che fu il generale Pugliese.

(116) Queste armi erano state ricavate per alesaggio dai vecchi pezzi da 305 mm delle stesse unità. Il nuovo calibro ebbe una gittata massima di 28.600 metri sparando 2 colpi al minuto. Per confronto il 330 mm francese aveva una gittata massima di 42.000 metri e sparava 3 colpi al minuto.

(117) Le corazzate inglesi in servizio in quegli anni imbarcavano armi da 406/45 (classe «Nelson») o da 381/42 (le altre), mentre negli Stati Uniti le numerose corazzate in inventario avevano pezzi da 356/45 o da 406/45, lo stesso era per il Giappone.

(118) Ancora una volta si privilegiò la caratteristica della velocità. Tutte le unità entrate in servizio nel corso delle prove con dislocamento prossimo alle 3.200 t con potenza di oltre 110.000 Hp filarono alla quasi incredibile velocità di 41 nodi. Comunque anche l'autonomia era discreta, 4.200 miglia 18 nodi.

(119) Questa decisione molto criticata perché affidava alla stessa persona sia la responsabilità operativa che quella amministrativa della Marina fu certamente voluta dal Capo del Governo, che a similitudine di quanto disposto per le altre due Forze Armate aveva in questo modo un unico interlocutore. Dati i buoni rapporti tra Mussolini e Cavagnari la soluzione ci appare ancor oggi abbastanza soddisfacente e tutto sommato attuata nell'interesse della Marina.

(120) Al suo massimo splendore la Scuola Comando (settembre 1938) comprendeva l'incrociatore *Di Giussano* quale nave di bandiera dell'ammiraglio Iachino, allora comandante della Scuola, quattro Squadriglie di torpediniere, tre Squadriglie di MAS, una flottiglia di 10 sommergibili e cinque navi ausiliarie per un totale di ben 47 unità e 4.000 uomini.

(121) Questi studi attualmente conservati presso la Biblioteca dell'ISMM di Venezia rappresentano una panoramica di grande interesse sui problemi della Regia Marina del tempo.

(122) Nel corso del conflitto la Marina potenziò in modo notevole le capacità portuali di Massaua raggiungendo una potenzialità giornaliera di 5.000 tonnellate, furono anche utilizzati i porti di Assab (900 tonnellate), Mogadiscio (2.000 tonnellate) mentre il complesso dei porti minori di Kassim, Dante, Olbia, Merka, Brava e Chisimaio raggiunsero insieme le 1.500 tonnellate.

(123) Si trattava di «barchini» simili a quelli utilizzati durante la Seconda guerra mondiale in alcune azioni della X MAS tra cui quella fortunata di Suda.

(124) Per una completa descrizione dell'impegno navale italiano nella Guerra Civile Spagnola si rimanda al testo di Rapolino P., *La Regia Marina in Spagna 1936-39*, Milano 2007.

(125) I convogli dalla Spagna all'Italia furono quasi tutti scortati da caccia e spesso protetti anche da incrociatori.

(126) OMT = Oltremare Tirana.

(127) Un reparto di Granatieri aeroportato doveva sbarcare direttamente sull'aeroporto di Tirana appena la città fosse stata occupata dalle prime forze provenienti da Durazzo.

(128) Vedi anche Allegato.

(129) Si trattava di una nave «coloniale» di interessante profilo adatta a operazioni di presenza navale e di rappresentanza con un'ottima autonomia di quasi 7.000 miglia a 11 nodi dovuta all'innovativo sistema di propulsione diesel-elettrico e un armamento di quattro pezzi da 120/45, ma inadatta a qualsiasi operazione in cui fossero presenti incrociatori o caccia avversari. L'unità dopo essere riuscita in maniera quasi rocambolesca a raggiungere il Giappone nel 1941 fu impiegata durante il conflitto negli Oceani e ceduta alla Francia a norma del Trattato di Pace nel 1947. Con il nome di Francis Garnier fu impiegata dai Francesi in Indocina e nel Pacifico sino al 1966.

(130) Il breve momento di riavvicinamento alla Gran Bretagna con il «*Gentlemen's agreement*» del gennaio del 1937 e successivo «Patto di Pasqua» (16.4.38) durò infatti pochi mesi.

(131) Il termine «avviso-scorta» fu adottato per le unità della classe «Orsa», che nel tempo furono anche classificate «torpediniere» (1938) e «torpediniere di scorta» (1943). Si trattava comunque di unità simili alle torpediniere, ma progettate per una minor velocità e una maggiore autonomia con un più consistente armamento antisom. Potremo considerarle simili alle grosse corvette o fregate prodotte in quegli anni dalla Gran Bretagna.

(132) Di cui due rimodernate in attività (i «Cesare»), due in trasformazione per analogo rimodernamento (i «Doria»), due in avanzato stato di allestimento (*Littorio*, *Vittorio Veneto*) e due appena impostate (*Roma*, *Impero*).

(133) Vedi Mattesi E., *Corrispondenza e direttive tecnico-operative di Supermarina*, Roma 2000.

(134) Nell'ambito della struttura dello SM già durante le guerre di Etiopia e poi di Spagna si era pensato a una trasformazione dell'Ufficio Piani in Ufficio Piani di Operazioni e successivamente in Ufficio Piani di Guerra, mentre nel Gennaio 1939 si organizzò, per filiazione di alcuni reparti, un Comando Centrale con denominazione di Alto Comando della Regia Marina che ebbe il notissimo indirizzo telegrafico di Supermarina. L'Alto Comando di fatto diretto dal Sottocapo di SM era l'organo di direzione operativa con al vertice l'ammiraglio Cavagnari, che assumeva così di fatto la direzione suprema delle forze navali in guerra.

(135) Si trattava del vecchio, ma efficiente Incrociatore da Battaglia turco *Yavuz*, ex *Goeben* tedesco, protagonista di storiche attività della Prima guerra mondiale.

(136) Gli incontri tra i responsabili delle due Marine iniziarono già nel 1938 e culminarono con il convegno di Friedrichshafen nel giugno del 1939. Si stabilirono solo modesti principi di cooperazione con lo scambio di informazioni e di Ufficiali di collegamento, ma non si coordinarono operazioni in comune, iniziava così anche per la Marina la cosiddetta idea della «guerra parallela».

(137) Cavagnari D., «La marina nella vigilia nel primo periodo della guerra», in *Nuova Antologia*, agosto 1947.

(138) Iachino A., *Tramonto di una grande Marina*, Milano 1959.

(139) Una terza unità della classe, la *Leonardo da Vinci*, era affondata a Taranto per azione di sabotaggio austriaca il 2 agosto 1916 e pur riportata a galla nel 1921 fu successivamente radiata.

(140) Non ci dilunghiamo sulle motivazioni francesi relative a questa decisione, ma siamo convinti che, oltre a tamponare, nella strategia di Parigi, l'entrata in servizio delle cosiddette «corazzate tascabili» tedesche, la *Marine Nationale* volesse anche superare con nuove e più efficienti unità la «parità» navale con il nostro Paese.

(141) Riducendo a due gli assi di propulsione e quindi le eliche, che nella versione originale erano quattro, e mantenendo però i due timoni per permettere una buona manovrabilità.

(142) Tra i costi aggiuntivi del rimodernamento dobbiamo considerare quello non indifferente del munizionamento di grosso calibro, che dovette essere prodotto ex novo in quantità adeguata ai previsti consumi bellici e addestrativi delle navi in questione.

(143) Giorgerini G., Nani A., *Le navi di linea italiane*, 1962.

(144) Ufficio Storico M.M., *La Marina Italiana nella 2ª G.M.*, Vol. 1 - Dati statistici, 1972.

(145) Iachino A., *Tramonto di una grande Marina*, 1959.

---

## BIBLIOGRAFIA

Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina Militare*, Milano 1972.

Bernotti R., *Fondamenti di politica navale*, Roma 1966.

Bernotti R., *Il pensiero strategico*, Roma 1997.

Botti E., *La guerra marittima ed aerea secondo Romeo Bernotti*, Roma 2000.

Colliva G., *Uomini e navi*, Milano 1972.

Da Zara A., *Pelle d'ammiraglio*, Milano 1949.

Di Giamberardino O., *L'arte della guerra in mare*, Roma 2002.

Giorgerini G., *Le navi da battaglia della seconda guerra mondiale*, Parma 1972.

Giorgerini G., *Gli incrociatori della seconda guerra mondiale*, Parma 1974.

Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano 1989.

Giorgerini G., Nani A., *Almanacco storico delle navi militari d'Italia*, Roma 1995.

Iachino A., *Il tramonto di una grande Marina*, Milano 1959.

Pollina P., *Le torpediniere italiane*, Roma 1974.

Ramoino P. P., *Fondamenti di strategia navale*, Roma 1999.

Ramoino P. P., *Romeo Bernotti*, Roma 2006.

Tur V., *Plancia Ammiraglio*, Roma 1958.

*Almanacco navale*, edito dal Ministero della Marina, anni 1936, 1937, 1939.

*Jane's Fighting Ship's*, edizioni dal 1919 al 1939, 1956.

*Flottes de Combat*, edizioni dal 1920 al 1937.

*Rivista Marittima*, annate dal 1919 al 1939.

Archivio «Sechi» presso Istituto Studi Militari Marittimi di Venezia.

Giorgerini G., Nani A., *Le navi di linea italiane*, 1962.

Bargoni e altri, *Corazzate classe «Conte di Cavour»*, 1972.

Bargoni e altri, *Corazzate classe «Caio Duilio»*, 1972.

*Almanacco Navale Italiano 1943*.

www.navweapons.com.



## LA STRATEGIA MARITTIMA ITALIANA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Il 10 Giugno 1940 la «Marina di Cavagnari» (146) si trovò in guerra contro le due maggiori Potenze Navali europee in una condizione d'inferiorità numerica, tecnologica e soprattutto psicologica. La Regia Marina per trentanove mesi sostenne il peso di una lunga attività bellica, che ne ridusse sensibilmente lo strumento e che comportò il sacrificio di oltre 28.000 dei suoi uomini. Il Sottosegretario di Stato e Capo di SM nel suo ben noto Promemoria al Capo del Governo aveva chiaramente sottolineato tale situazione d'inferiorità e aveva reagito alla direttiva di «offensiva su tutta linea in Mediterraneo» di Mussolini con il documento DI.NA ZERO (147) in cui chiaramente si impostava una strategia marittima di *fleet in being* in attesa che le operazioni aeree e terrestri nei teatri operativi europei continentali risolvesero per via più politica che militare l'esito del conflitto.

Non è facile comprendere come una Marina dotata, all'inizio del conflitto, di una grossa quantità di moderne unità sottili siluranti (oltre 70 unità, MAS esclusi) e di ben 115 sommergibili, non abbia pianificato un intervento a massa di tali mezzi per erodere il potenziale navale avversario con azioni di guerriglia e di incursione a cui il nostro genoma era tradizionalmente portato. Le azioni in Adriatico durante la Prima guerra mondiale e la scorreria nei Dardanelli durante la Guerra di Libia avrebbero dovuto portare a una simile strategia iniziale, ma pur se la predetta DI.NA. ZERO e gli altri documenti operativi da essa derivati non precludevano una visione operativa di questo tipo, e infatti nei primi giorni del Giugno '40 fu attuato un vasto schieramento di sommergibili, lo Stato Maggiore probabilmente legato all'idea di un conflitto breve non volle considerare tale possibilità. Probabilmente mancava da qualche anno un vasto dibattito sul corretto impiego dello strumento in dotazione. Infatti la sospensione delle Sessioni di studio presso l'Istituto di Guerra Marittima di Livorno, unico centro di discussione strategica marittima in Italia durante il Ventennio (148), motivata dalla necessità che gli Ufficiali Superiori fossero tutti disponibili per le attività operative della Forza Armata, privarono certamente lo Stato Maggiore di una vera palestra di pensiero, ma non va dimenticato che nello stesso organo centrale erano presenti Ufficiali di grande valore intellettuale, primo fra tutti il Fioravanzo, noto autore di brillanti lavori di strategia e di organizzazione delle forze, che contribuirono, a mio parere, certamente all'idea di una «strategia di conservazione» della Flotta, da utilizzare più come mezzo politico, per influenzare il dopo-guerra, che come strumento operativo per vincere «le battaglie». Come recenti scritti (149) hanno indicato, la nostra Marina aveva notevoli lacune addestrative, derivate da una visione della guerra futura poco fantasiosa, ma soprattutto gravi lacune tecniche derivanti queste dalla visione autarchica della propria industria navale e da una certa

miopia organizzativa nelle attività di sperimentazione. Sembra essere soprattutto mancata una valorizzazione accurata delle informazioni d'intelligence sulle possibilità e realizzazioni tecnologiche degli avversari e, ancora più grave, un troppo limitato interesse per ciò che veniva realizzato dall'alleato tedesco (150).

Tutte queste lacune vennero tristemente a galla nel primo anno di guerra, che fu di fatto l'anno di apprendimento, mentre assai di più si sarebbe potuto comprendere, e senza perdite di navi e di uomini, attraverso un esame approfondito di quanto stava succedendo sul mare nei mesi della nostra «non- belligeranza», in cui la lotta tra la *Royal Navy* e la Marina tedesca aveva messo in luce alcuni importanti mutamenti sul modo di combattere in mare (151).

È importante considerare non solo queste lacune di tipo politico e forse culturale, ma anche la dislocazione iniziale delle forze. Nel 1940 la *Royal Navy* aveva nel Mediterraneo, dai tempi eroici di Nelson, una tradizionale station con un Comandante in Capo a livello *Admiral* o *Viceadmiral*. Il Comandante in Capo dipendeva direttamente dall'ammiragliato con la più ampia autonomia operativa e logistica. Un Arsenal Militare Marittimo principale era stato realizzato a Malta ed era ritenuto più che sufficiente al supporto delle forze presenti; un Arsenal minore era a Gibilterra; basi di appoggio erano state create in Egitto, in Palestina e a Cipro. L'alleanza con la Francia e la «non belligeranza» dell'Italia avevano naturalmente portato a una suddivisione di responsabilità: nel Mediterraneo Occidentale la supremazia navale era assicurata dalle Forze Francesi, rinforzate dalle unità britanniche basate a Gibilterra, nel Mediterraneo Orientale invece la responsabilità era inglese con un gruppo di unità francesi ospitate ad Alessandria. La sconfitta della Francia non cambiò tale dislocazione, se si eccettua la creazione della «Forza H» a Gibilterra, i cui compiti iniziali furono proprio quelli di neutralizzare le forze francesi ed evitare che cadessero sotto controllo tedesco. I vasti e impegnativi compiti della *Navy* in tutti i mari del mondo impedirono di rinforzare adeguatamente nei primi mesi del 1940 la *Mediterranean Fleet* pur se sforzi furono compiuti soprattutto nel campo subacqueo e delle unità minori sguarnendo le forze nel Mar Cinese. Anche ad Aden e nel Mar Rosso fu attuato un modesto schieramento di rinforzo in funzione antitaliana con responsabilità però affidata alla *Indian station*. Da ciò si può arguire che le preoccupazioni britanniche fossero soprattutto rivolte alla protezione del Levante (Egitto e Territori dei Mandati) e del *choke point*, anche allora importantissimo, del Canale di Suez. La presenza nel Vicino Oriente di una Squadra da battaglia inglese aveva quindi il doppio scopo strategico di contrastare il futuro e indispensabile traffico italiano con l'Africa Settentrionale e assicurare un'adeguata *naval diplomacy* nell'area marittima balcanico-asiatica a protezione degli interessi imperiali in Egeo, in Turchia e nei territori ex ottomani entrati nell'orbita britannica. Sulla resistenza di Malta a un pesante assedio aeronavale non sembra si facesse molto affidamento e nei porti dell'isola furono basate all'inizio delle ostilità solo forze leggere, cercando però di mantenere efficiente la base quale punto di rifornimento rapido per le forze chiamate occasionalmente a operare nel Mediterraneo Centrale.

La Regia Marina pur costituendo un Alto Comando Navale (SUPERMARINA) per la direzione strategica della guerra, non ricostituì il Comando in Capo dell'Armata Navale, sciolto negli anni Venti, e mantenne le sue forze ripartite in due Squadre pur attivando, nelle prime disposizioni per la guerra, uno schieramento avanzato nei porti meridionali. Fu creato il cosiddetto «Dispositivo del Canale di Sicilia» per coordinare l'impiego delle unità leggere in

questo critico bacino di massimo interesse strategico. Si può supporre che tali decisioni siano state dettate sia dal presupposto politico della «guerra corta» che doveva essere diretta dal centro, sia dalla sentita necessità di proteggere le coste nazionali più esposte, appunto quelle meridionali, da pericolose incursioni nemiche. L'idea della «guerra corta» influenzò certamente anche la dislocazione e la composizione della flottiglia di siluranti e di sommergibili del Mar Rosso, destinata a operare isolata dalla Madrepatria e senza alcun coordinamento strategico con gli sforzi operativi del bacino principale delle operazioni.

Questo schieramento e la rapida posa iniziale degli sbarramenti di mine presso le coste nazionali e nel Canale di Sicilia fanno pensare a un'idea totalmente difensiva della strategia marittima nazionale, intesa a conservare il più a lungo possibile il nucleo da battaglia per il suo significato politico-diplomatico nella «graduatoria» delle Potenze navali, senza considerare l'impiego in appoggio alla tradizionale strategia operativa di «guerriglia» che aveva dato buoni frutti nella Prima guerra mondiale.

Ma tra la Battaglia di Punta Stilo (9.7.1940) e quella di Capo Teulada (27.11.40) la Marina italiana maturò in combattimento una sua «esperienza strategica», che di fatto fece giustizia del concetto non da tutti condiviso della «forza in potenza», che ebbe nell'attacco aereo a Taranto (12.11.40) la sua più vistosa sconfitta. Nei primi sei mesi di guerra vennero anche a galla alcuni handicap tecnologici, organizzativi e addestrativi delle nostre FFNN: la poca robustezza delle unità leggere (affondamento del Colleoni a Capo Spada), la mancanza di un'Aviazione Navale o almeno cooperante, la scarsa preparazione al tiro notturno e la limitata resa della «guerriglia navale» con Torpediniere e Sommergibili a fronte di un traffico avversario quasi inesistente. Lo schema strategico della lotta in Adriatico, che ci aveva visto vincitori nel conflitto precedente, non era infatti applicabile nella lotta per la *sea control* e la *sloc protection* (152) nel Mediterraneo.

Il cambiamento di strategia dovuto al sostituto di Cavagnari, l'ammiraglio Riccardi, fu impostato, anche su influenza germanica (153), sul *sea denial*, ma l'operazione che ne scaturì, sia per scarsa cooperazione con le Forze Aeree sia per l'efficace *Intelligence* avversaria (questione ENIGMA), condusse a Capo Matapan. Questa sconfitta in mare che seguiva quella forse ancora più significativa in porto a Taranto richiedeva un'urgente revisione del pensiero navale nazionale per stabilire dei nuovi concetti strategici. Era necessario individuare un nuovo e coraggioso cambiamento di strategia per poter «invertire i rapporti di forza» in un Mediterraneo in cui la superiorità britannica sembrava affermarsi costantemente nonostante il contributo soprattutto aeronautico e subacqueo fornito dalla Germania.

Si ricorse alla strategia dell'incursione, già tradizionale nella nostra Marina, che divenne un vero fattore di potenza e condusse alla «notte di Alessandria» (19.12.1941). In questa decisione, che era già stata discussa durante la crisi etiopica del 1935, vediamo chiaramente il risultato del genoma strategico nazionale puntante sulla valorizzazione dell'impresa individuale a fronte di inferiorità, che più che tecnologiche, debbono essere considerate finanziarie e industriali.

Ma questo modo di operare, pur denso di risultati esaltanti, non forniva lo strumento necessario ad attuare quel «controllo» delle acque d'interesse che è sempre stato la ragion stessa d'essere di una Marina. Si passò quindi a un più razionale impiego delle forze in una strategia di cooperazione (154) con l'Alleato e con l'Aeronautica che ci condusse agli ottimi ri-

sultati di Mezzo Giugno e alla vittoria di Mezzo Agosto, ma la situazione geopolitica del Teatro Operativo era ormai fortemente mutata. L'ingresso del potenziale economico e tecnologico degli Americani faceva pendere la bilancia a favore degli alleati, gli sbarchi in Nord Africa e l'offensiva in Egitto cambiarono a nostro sfavore la situazione strategica e la difesa del territorio nazionale divenne l'obiettivo primario delle FFNN. Si tornò quindi a una strategia di *fleet in being*, che anche questa volta non portò a nessun risultato positivo.

Con il senno di poi possiamo dire che la conservazione di una parte consistente della Flotta dette i suoi risultati politici nella complessa e forse ancora non del tutto chiarita fase della stipulazione dell'armistizio, molti però ancor oggi rimpiangono una battaglia finale per la difesa del territorio, che probabilmente si sarebbe risolta in un eroico, ma dolorosissimo olocausto (vedi successivo Capitolo V)

Per quanto riguarda la «strategia dei mezzi» il periodo che va dal 1939 al settembre 1943 è caratterizzato da importanti mutamenti della classica linea del pensiero navale nazionale, infatti mentre all'inizio si cerca di mandare avanti i programmi di costruzioni impostati prima della guerra e legati a una politica di potenza formale (155), le esperienze quasi tutte negative dei mesi iniziali del conflitto portano a un cambiamento consistente di tali linee di pensiero. Molti e non a torto attribuiscono questo cambiamento a una più razionale e realistica visione da parte dei responsabili navali delle vere possibilità dell'Industria bellica italiana, ma si può anche ritenere che dopo la resa della Francia e la mancata «cattura» di navi della *Marine Nationale*, che viene impedita dalle condizioni politiche imposte da Hitler nell'armistizio con Vichy, la direzione della Regia Marina si rende conto di come la guerra navale si stia trasformando in una guerra di logoramento e che quindi vada sovvertito il concetto di «*lotta in Mediterraneo con poco impegnative puntate offensive in condizioni di relativa superiorità*», impostando invece un nuovo sistema operativo di sostegno agli scacchieri terrestri dell'Africa Settentrionale e dei Balcani attraverso il tradizionale uso dei «convogli». Alla strategia per una guerra di breve corso, in cui logicamente si può usare solamente lo strumento presente in inventario, si sostituisce quindi una strategia di «difesa del traffico», in cui gran parte delle grandi unità non servono a molto.

La guerra marittima in Mediterraneo nel 1942 si svolse quindi, nonostante un periodo di alcuni mesi di indiscutibile superiorità dell'Asse, secondo lo schema logorante della protezione dei rifornimenti, che ambedue gli avversari ritengono prioritario su ogni altro tipo di operazione, i combattimenti infatti sono solo occasionali incontri tra le forze di protezione o di intercettazione ai convogli e questo vale anche a dare impulso a una programmazione dei mezzi poco portata all'innovazione.

Già durante la «amministrazione Cavagnari» (secondo semestre del 1940) infatti si decide di sospendere o rallentare la produzione di unità maggiori, legate ai programmi politici dell'anteguerra (156), mentre si dà impulso alla costruzione del naviglio leggero e in particolare di quello per le scorte. Esclusivamente politica ci appare invece la decisione di portare avanti la costruzione delle Navi da Battaglia, di cui sola la Roma entrerà in servizio (agosto 1942), mentre è certamente molto interessante in una nuova visione strategica più vicina alla lotta intrapresa la decisione di costruire due incrociatori antiaerei utilizzando gli scafi di unità ordinate nel 1939 dal Siam, purtroppo le due navi non entreranno mai in servizio per lentezze nell'approvvigionamento dei materiali. Gli «esploratori oceanici» classe «Capitani

romani» (157) rappresentano invece il perseguimento di una visione d'impiego legata al genoma di unità velocissime per una specie di guerra di corsa, che non avrà luogo in Mediterraneo, di queste unità solo tre entreranno in servizio e molte saranno demolite sugli scali.

Appare molto significativa la decisione di dotarsi finalmente di Navi Portaerei per avere sul posto (158) i velivoli destinati a proteggere le Forze da Battaglia rispolverando i piani di trasformazione di due grosse unità mercantili, anche in questo caso i tempi di realizzazione non consentirono l'entrata in servizio di tali unità a conferma che nella strategia marittima la funzione tempo ha una sua logica insopprimibile e che l'inversione di rotta intellettuale è assai più problematica e lunga di quella tattica (159).

Anche per le unità sottili il problema dei tempi si fece sentire, ma in questo caso le decisioni strategiche prese paiono assai più logiche di altre. La riproduzione della classe «Soldati» in alcuni esemplari migliorati appare infatti l'unica possibile in una situazione bellica, che ci rendeva ogni giorno più poveri di materie prime, ma che ci obbligava a utilizzare a fondo l'esperienza industriale accumulata; anche la messa in cantiere delle unità classe «Medaglie d'oro» pur se non condotta a termine appare la logica conseguenza dell'esperienza bellica condotta nel 1940-41 (160). L'aver dato poi la precedenza nella costruzione alle «torpediniere di scorta» (tipo «Orsa» migliorato) rispetto alle «siluranti» (tipo «Perseo») è la conseguenza del ripensamento sullo scopo principale delle operazioni in Mediterraneo: la difesa del traffico. A questo nuovo concetto della rinnovata «strategia dei mezzi» dobbiamo la costruzione delle ottime corvette tipo «APE», che forse arrivarono troppo tardi per cambiare una situazione ormai compromessa per il traffico con la Libia.

Per ciò che riguarda i sommergibili, il naviglio minore e ausiliario possiamo solo convenire che si imparava dall'esperienza in mare di tutti i giorni e in alcuni casi da quella dell'alleato germanico, ma anche in questo caso la condizione di vulnerabilità economico-industriale del nostro Paese non consentì risultati tali da cambiare la situazione progettuale e mettere quindi in servizio unità veramente innovative e superiori a quelle schierate dall'avversario, che non dobbiamo dimenticare aveva una Industria Navale di qualità con alle spalle l'arsenale dell'Occidente ossia gli Stati Uniti d'America.

Nel complesso quindi la nostra «strategia dei mezzi» fu poco innovativa, troppo spesso in ritardo sugli avvenimenti e legata a una discussione tecnica che si era di fatto formata e fermata a quella sorta durante le discussioni internazionali sul disarmo navale (161) e sulle esperienze della guerra precedente svolta prevalentemente nel ristretto e troppo particolare teatro dell'Adriatico.

Infine è opportuno sottolineare che pur con una esperienza coloniale cinquantennale e con attività di presenza navale all'estero molto significative (in Pacifico, nel Mar Cinese, nel Sud Atlantico e nell'Indiano) non si sia fatto nessuno sforzo per creare una pur piccola e autonoma Marina «africana» (162) e che quindi l'Impero rappresentò più un dispendio di forze che uno scacchiere da cui condurre azioni diversive in un clima di strategia dell'approccio indiretto. Il teatro operativo dell'Oceano Indiano poteva divenire infatti una buona zona di caccia contro il traffico britannico e avrebbe costretto la *Royal Navy* a una dispersione di forze già prima dell'entrata in guerra del Giappone.

Dopo l'8 Settembre, che certamente ha rappresentato un importante momento decisionale per tutti i Capi Militari italiani, la Marina ottemperò con grande disciplina alle clausole

armistiziali e fu in grado di continuare le operazioni belliche senza quasi soluzione di continuità a fianco degli Anglo-Americani. In questo periodo si riuscirono ad acquisire tecnologie, modalità operative e nuovo addestramento e si fornì un contributo logistico di tutto rispetto, ma non ci fu certo tempo per studiare una nuova strategia marittima nazionale. Potremo anzi dire che la cooperazione con gli Alleati ha certo contribuito al più facile ingresso della nostra Marina nella comunità militare occidentale, ma ha anche rallentato il processo evolutivo di un nostro proprio pensiero navale. Gli anni infatti che vanno dal 1944 a tutto il 1947 sono dedicati, anche nell'ambito navale, alla «ricostruzione» che logicamente è più tecnica e legata ai materiali che dottrinale e culturale. Come nel primo dopoguerra solo l'Istituto di Guerra Marittima svolge un ruolo di palestra di pensiero, ma se pur influenza una rinnovata capacità di studio tra i Quadri superiori della Forza Armata non riesce a svolgere una funzione aggregante con altri centri di pensiero quali le Università e le prime Scuole di formazione dirigenziali, che sorsero a imitazione di quelle del mondo anglo-sassone nel nostro Paese. Gli stessi curatori del citato volume *Il pensiero navale italiano dal dopoguerra ad oggi* presentano nella loro opera solo un articolo apparso nel periodo in questione per la penna di Oscar Di Giamberardino e sono infatti i «pensatori» dell'anteguerra, sempre stimati e propositivi, che cercano di riportare la discussione strategica sul piano teorico, ma senza l'auspicato apporto dei «giovani», più interessati alla discussione tecnica sui nuovi armamenti in special modo quelli nucleari. Appare certamente importante lo studio dell'ammiraglio Bernotti (163) sulla guerra navale appena conclusa, che contiene numerose notazioni di teoria strategica, che probabilmente non furono pienamente comprese dai lettori dell'epoca.

Il periodo avrebbe invece meritato un più approfondito interesse per la strategia marittima nazionale, che vedeva dalla riduzione forzata della Flotta, imposta con il Trattato di Pace, e dalla perdita di tutte le Colonie, un indispensabile ritorno al Mediterraneo per comprendere il ruolo che il Paese poteva ritagliarsi negli anni a venire. Tale interesse non ci fu e solo la traumatica consapevolezza di una guerra perduta, anche sul mare, può giustificare questo atteggiamento.

L'aver considerato in questo scritto come un unico periodo storico quello che va dall'8 settembre alle prime trattative per l'ingresso del nostro Paese nella NATO può sembrare forse poco giustificato, ma nella realtà la Regia Marina, divenuta nel 1946 la «Marina Militare», si considerò forse ingenuamente, visti i risultati del Trattato di pace, alleata dell'Occidente sin dai primi giorni dopo l'armistizio e la collaborazione con la Royal Navy e con l'US Navy fu realmente sincera e totale senza alcuna animosità per il recente passato, quasi che il precedente periodo bellico fosse stato un match sportivo più che una accanita lotta per la sopravvivenza.

---

#### NOTE CAPITOLO IV

(146) L'ammiraglio d'armata Domenico Cavagnari (1876-1956) fu sottosegretario di Stato alla Marina (Ministro Mussolini) dal Novembre 1933 al Dicembre 1940, cumulando l'incarico di Capo di Stato Maggiore dal Giugno 1934 sino al Dicembre 1940. Il suo doppio ruolo di vertice politico e operativo gli consentì di gestire per quasi un decennio in modo autoritario la Forza Armata e di fatto essere l'unico decisore in campo strategico e, soprattutto, nel campo dei programmi navali. Il suo comportamento è stato da molti scrittori assai criticato, ma riteniamo che pur se molte delle osservazioni rivolte al suo *modus operandi* possono essere condivise, non è da trascurare l'efficacia amministrativa della sua direzione e la chia-

rezza di alcuni suoi interventi nei riguardi della troppo spregiudicata politica estera del Capo del Governo. Considerando il clima politico in cui si viveva in Italia in quegli anni riteniamo infatti che molto spesso al Cavagnari non fosse concessa altra alternativa che obbedire!

(147) Vedi P. P. Ramoino, *La Regia Marina e la sua strategia*, in «Bollettino d'Archivio dell'USMM», Giugno 2002, pag.83.

(148) Nonostante una certa chiusura dottrinale delle discussioni politico-strategiche nel tempo, la Scuola di Guerra di Livorno fu sempre autorizzata al più libero dibattito, spesso anche in contrasto con le idee del Vertice militare.

(149) Vedi Macgregor Knox, *Alleati di Hitler*, Milano 2002.

(150) Vedi G. Giorgerini, *La guerra italiana sul mare*, Milano 2001.

(151) Unico o quasi scritto su tali importanti argomenti appare l'articolo di R. Bernotti, «Note sulla guerra marittima» apparso sul numero di Dicembre 1939 di *Rivista Marittima*.

(152) Ho volutamente utilizzato la terminologia strategica marittima attuale, non solo per rendere più accessibile al lettore quanto indicato, ma anche per evidenziare una carenza di «linguaggio strategico» equivalente nel periodo in questione, a dimostrazione di un troppo limitato dibattito sui principali argomenti operativi.

(153) Con il convegno di Merano (Feb. 1941) anche per la Marina cessa la cosiddetta «guerra parallela» e la *Kriegsmarine*, e soprattutto la *Luftwaffe*, entrarono in lotta contro gli Inglesi in Mediterraneo. Pur se le operazioni furono tutte dirette dallo Stato Maggiore della Marina, molte attività germaniche possono essere considerate come svolte in modo indipendente per tutto il conflitto, mancando una «strategia di coalizione» e basandosi i due pensieri navali alleati su presupposti e genoma differenti.

(154) Vedi la direttiva di Supermarina DI.NA. 7 dell'agosto 1941 che rappresenta la testimonianza di un notevole cambio di strategia operativa adottando appunto un concetto di cooperazione interforze e interalleata mai prima espresso, che probabilmente non ottenne subito gli sperati risultati per mancanza di una mentalità e di un addestramento specifico delle forze, che richiede sempre tempi lunghi.

(155) Il nostro Capo del Governo era infatti convinto che il numero di Corazzate facessero la «graduatoria delle Nazioni».

(156) Si rinuncia subito alla costruzione dei due «Garibaldi» migliorati o classe «Ciano».

(157) Alcuni scrittori hanno spesso esaltato le doti di queste unità, non mi sento di condividere tali giudizi positivi. Infatti, questi nostri incrociatori leggeri erano di fatto dei grossi caccia, molto veloci (in un'occasione furono più veloci delle motosiluranti britanniche), anche armati con potenti artiglierie moderne, ma non progettate per il tiro antiaereo se non di sbarramento, dotati di molti lanciasiluri e privi di ogni protezione passiva. Il loro impiego quali cacciatori del traffico avversario non poté essere realizzato in funzione dell'andamento delle operazioni e comunque le loro caratteristiche complessive li rendevano inferiori a qualsiasi incrociatore avversario e in particolare ai britannici della classe «Dido», veri incrociatori antiaerei e antinave dotati di 8 o 10 pezzi da 133 mm ad alta cadenza di tiro (18 colpi al minuto).

(158) Così commenta il Fioravanzo nel XXI volume della Storia ufficiale della Marina in guerra.

(159) La questione della «portaerei italiana» è talmente nota che non si citano i molti Autori che si sono occupati in profondità di tale argomento.

(160) Il «sogno» di attacchi con il siluro a grandi navi avversarie poté essere realizzato solo in pochissime occasioni, mentre il cannone (sia contro velivoli, sia contro unità similari) riprendeva un ruolo centrale nel combattimento per la difesa o l'offesa dei convogli.

(161) Anche in questo caso la voce dell'ammiraglio Bernotti era stata «fuori dal coro» soprattutto per ciò che riguardava gli incrociatori maggiori, i cosiddetti tipo «Washington».

(162) L'unica unità coloniale fu l'Eritrea, mentre in Mar Rosso furono inviate prima del conflitto unità di superficie e battelli di secondaria importanza, in un certo senso sacrificabili, e molto limitata fu la pianificazione di una guerra al traffico britannico nell'Oceano Indiano anche per la mancanza di basi adeguate in Somalia.

(163) R. Bernotti, *La guerra sui mari*, Livorno 1950.



## L'IMPIEGO DELLE «GRANDI NAVI» DELLA REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE (1940-1945)

### Una rilettura critica

#### *Premessa*

Nel capitolo precedente abbiamo espresso delle considerazioni, alcune abbastanza critiche, sulla strategia adottata dalla nostra Marina nel conflitto con gli Alleati, ma nella storiografia degli ultimi decenni del XX secolo, soprattutto in quella non ufficiale, i problemi legati al corretto impiego delle forze navali nel corso del Secondo conflitto mondiale sono stati trattati spesso, a nostro giudizio, in modo superficiale e, qualche volta, si sono espressi giudizi piuttosto negativi in particolare nei riguardi del vertice militare italiano. In questo breve capitolo si vuole tentare di chiarire come sono state impiegate in guerra le unità maggiori della nostra Marina per poter dare un corretto giudizio meglio motivato sul loro impiego.

Le Marine Militari delle principali potenze navali si dotarono, negli anni che vanno dal 1919 al 1939 (164), di unità maggiori secondo una logica più politica che strategica, derivata dagli accordi internazionali sul disarmo navale, che di fatto stabilirono una sorta di gerarchia tra le forze navali in cui la Regia Marina era quarta assieme alla Marina francese. Questa gerarchia era infatti basata sul numero di «grandi navi» in dotazione e non poteva che influenzarne pesantemente l'impiego in caso di conflitto. Per «grandi navi» consideriamo quindi in questo lavoro quelle previste e «limitate» dai Trattati ossia le corazzate, le portaerei e gli incrociatori.

Nel caso italiano agli inizi del 1940 la Flotta era formata da sei Navi da Battaglia, di cui due di nuovissima costruzione (i «Littorio»), ma in addestramento iniziale, e quattro entrate in servizio nel periodo 1913-16, ma rimodernate in modo significativo tra il 1935 e il 1940; nessuna portaerei, sette incrociatori pesanti, i cosiddetti «diecimila» e dodici incrociatori leggeri moderni. Erano anche in servizio un vecchio incrociatore corazzato (il *San Giorgio*) utilizzabile solo quale batteria costiera e due vecchi incrociatori leggeri di preda bellica (*Bari* - *Taranto*) impiegabili in ruoli minori.

I Britannici contrapponevano agli Italiani la loro Flotta del Mediterraneo con una componente di navi maggiori mediamente di 4-5 corazzate, una decina di incrociatori e una o due navi portaerei, tale componente poteva essere ridotta di numero o aumentata a seconda delle esigenze conflittuali prelevando le forze da quelle assegnate alle altre Flotte della *Royal Navy*. Dobbiamo infatti considerare che la situazione complessiva britannica era nel campo

delle «grandi navi» all'inizio del 1940 di 15 corazzate, 8 portaerei e 57 incrociatori, le perdite avvenute nei primi scontri con i Tedeschi si erano limitate a una corazzata e a due portaerei.

Menzioniamo, a solo titolo di completezza, anche la consistenza al 1940 della Flotta francese a noi contrapposta, in quanto agì contro di noi solo per alcuni giorni prima dell'armistizio con le potenze dell'Asse e non interessa quindi il nostro studio. La *Marine Nationale* aveva in servizio 7 corazzate, una portaerei e 18 incrociatori.

Molti scrittori, come abbiamo detto, hanno accusato la dirigenza navale italiana di un impiego piuttosto «prudente» di queste unità nella Seconda guerra mondiale con l'adozione di una timida strategia di *fleet in being*, nella realtà ci pare che tale critica sia non confermabile dai fatti come cercheremo di dimostrare in questo studio.

Considerando che nel periodo dalla dichiarazione di guerra all'armistizio con gli Alleati non entrarono in attività altre «grandi navi» se non la corazzata Roma e tre piccoli incrociatori della classe «Capitani Romani», che dovrebbero essere esclusi dal novero delle unità maggiori perché di fatto erano degli «esploratori» o supercaccia, la Regia Marina affrontò e sostenne il conflitto in una situazione di inferiorità numerica abbastanza preoccupante.

Nonostante tale premessa lo Stato Maggiore navale italiano, pur ben consapevole della difficoltà di ripianare le perdite per la limitata capacità industriale e finanziaria del Paese, ci pare abbia utilizzato in modo abbastanza intensivo le grandi unità in dotazione in relazione alle occasioni di incontro con gli avversari, come dimostrano sia le miglia percorse dalle singole unità sia le perdite subite.

Dopo l'8 Settembre 1943 nella fase di cobelligeranza con gli Alleati la Regia Marina combatté un tipo di conflitto totalmente differente dalla precedente fase in cui aveva affrontato principalmente la Marina Britannica e infatti le navi da battaglia non furono più impiegate, ma tenute in riserva (165), mentre invece gli incrociatori ebbero un impiego notevole in funzione del tipo di guerra che si stava combattendo in Mediterraneo e in Atlantico, le perdite di unità maggiori che avvennero tra l'armistizio e la fine del conflitto sono solo quelle dovute alla reazione tedesca (settembre 1943) e alle operazioni di incursione italo-inglesi del periodo contro unità sotto controllo germanico (nella rada della Spezia) a dimostrazione che l'esercizio del Potere Marittimo in Mediterraneo era ormai pienamente nelle mani degli Anglo-Americani. Dobbiamo inoltre considerare che l'impiego delle forze navali italiane dopo la consegna del grosso delle unità a Malta non fu più di fatto gestito dallo Stato Maggiore nazionale, ma dai comandi alleati che coordinavano tutte le operazioni in Mediterraneo e che utilizzavano le navi italiane secondo una logica del tutto particolare.

### **Utilizzo delle grandi unità nel periodo 10-6.1940/8.9.1943 (conflitto contro gli Alleati) e nel successivo periodo di cobelligeranza**

Durante il conflitto contro gli Alleati le grandi unità svolsero, come indica il Volume I dell'opera dell'Ufficio Storico della MM La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale - Dati statistici (ed. 1972), vari tipi di missione (ricerca nemico, posa mine, bombardamenti contro costa, trasporto personale, protezione del traffico, trasferimenti, varie ed esercitazioni) con un impiego logicamente più consistente degli incrociatori rispetto alle corazzate, il

che dimostra sia la volontà di risparmiare queste ultime da possibili perdite infruttuose sia di economizzare combustibile, che come è noto non era certo abbondante (166).

La Tabella 26 indica per ogni grande unità il numero di missioni effettuate e le miglia percorse sia nella fase del conflitto considerata, sia nella successiva fase di cobelligeranza con gli Alleati, dando infine il totale generale. Considerando che il *San Giorgio*, essendo utilizzato come batteria galleggiante, non si mosse da Tobruk, per tutte le altre unità si ebbe una discreta media di missioni, che vanno dalle 1,2 missioni al mese per la corazzata *Littorio* nel periodo 10.6.40/8.9.43 alle 1,6 al mese del *Duca d'Aosta* nello stesso periodo di belligeranza. È interessante constatare che nel successivo periodo di cobelligeranza il Montecuccoli effettuò ben 9 missioni al mese, che dimostra sia l'ormai terminata penuria di combustibile sia lo sfruttamento intensivo da parte alleata dei nostri mezzi disponibili. I numeri della Tabella 26 indicano anche alcuni criteri d'impiego realisticamente utilizzati dallo Stato Maggiore con una propensione all'uso bellico degli incrociatori leggeri più moderni (i «7.000») rispetto ai più importanti e più costosi, come consumatori di nafta, incrociatori pesanti (i «10.000»).

Nel complesso si vede comunque che tutti i mezzi impiegabili vennero usati con oculata disponibilità e che le critiche precedentemente accennate quindi non sono dimostrabili.

**Tabella 26**

Nome	dal 10.06.40 al 8.09.43			dal 8.09.43 al 25.04.45		Totale miglia percorse
	N° Missioni	Miglia percorse	Perdita	N° Missioni	Miglia percorse	
<i>NB Littorio</i>	49	12452		3	2427	14879
<i>NB Vittorio Veneto</i>	56	17828		3	2397	20225
<i>NB Roma</i>	17	2523	9.09.43			2523
<i>NB Doria</i>	36	11000		12	1838	12838
<i>NB Duilio</i>	43	12748		10	1970	14718
<i>NB Cesare</i>	37	17453		4	1376	18829
<i>NB Cavour</i>	10	5459	12.11.40			5459
<i>IP San Giorgio</i>		0	22.01.41			0
<i>IP Trento</i>	53	27235	15.06.42			27235
<i>IP Trieste</i>	56	24989	10.04.43			24989
<i>IP Bolzano</i>	52	22516	8.09.43			22516
<i>IP Zara</i>	25	11905	28.03.41			11905
<i>IP Pola</i>	27	12454	28.03.41			12454
<i>IP Fiume</i>	21	10907	28.03.41			10907
<i>IP Gorizia</i>	51	27512	9.09.43			27512

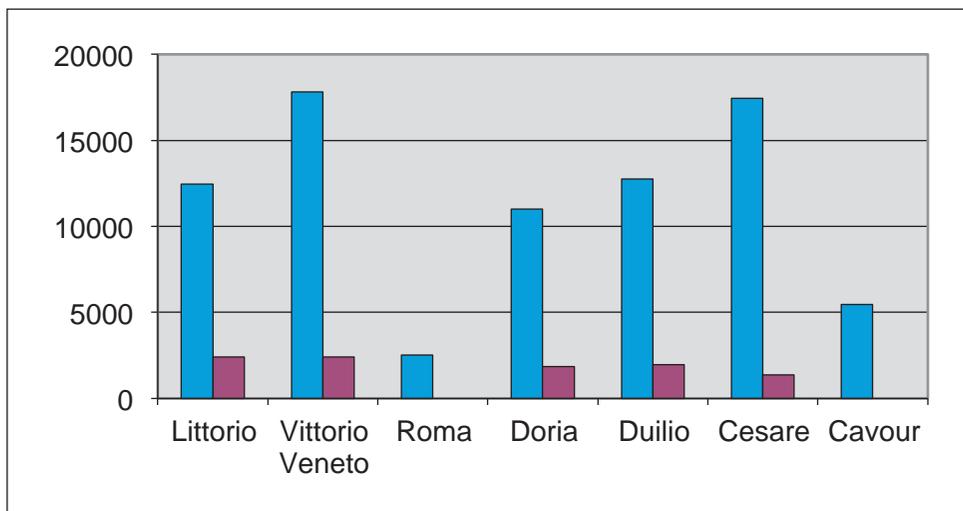
segue →

→ segue

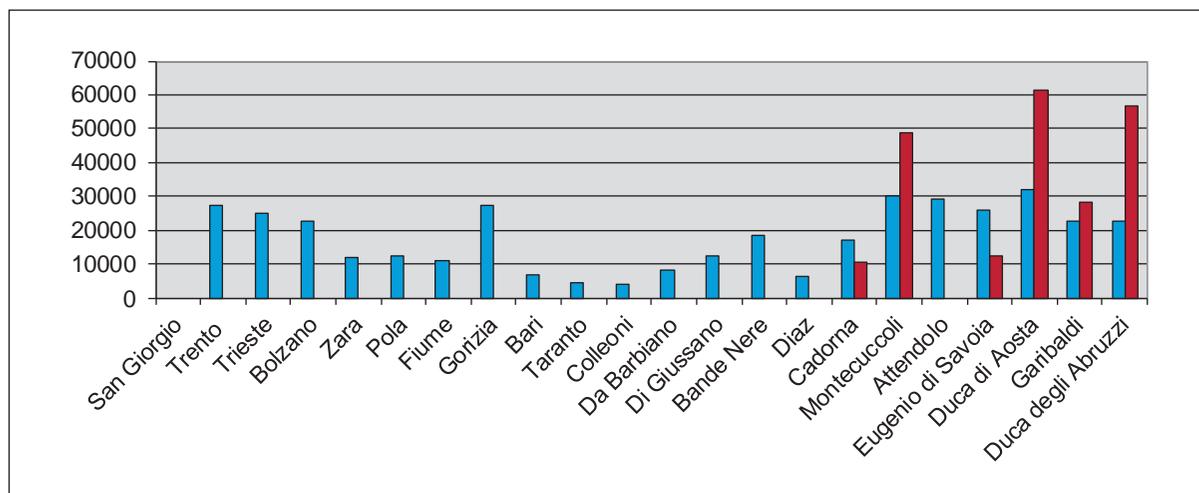
Nome	dal 10.06.40 al 8.09.43			dal 8.09.43 al 25.04.45		Totale miglia percorse
	N° Missioni	Miglia percorse	Perdita	N° Missioni	Miglia percorse	
<i>IL Bari</i>	47	6800	30.06.43			6800
<i>IL Taranto</i>	29	4392	9.09.43			4392
<i>IL Colleoni</i>	7	3973	19.07.40			3973
<i>IL Da Barbiano</i>	42	8377	13.12.41			8377
<i>IL Di Giussano</i>	35	12218	13.12.41			12218
<i>IL Bande Nere</i>	41	18582	1.04.42			18582
<i>IL Diaz</i>	19	6527	25.02.41			6527
<i>IL Cadorna</i>	65	16894		18	10335	27229
<i>IL Montecuccoli</i>	70	29957		151	48943	78900
<i>IL Attendolo</i>	53	29061	4.12.42			29061
<i>IL Eugenio di Savoia</i>	63	25974		54	12251	38225
<i>IL Duca di Aosta</i>	65	32137		88	61469	93606
<i>IL Garibaldi</i>	57	22606		66	28362	50968
<i>IL Duca degli Abruzzi</i>	58	22864		116	56718	79582

Può essere interessante esaminare a conferma di quanto indicato nei seguenti Grafici 1 e 2, che mostrano per ogni grande unità considerata le miglia percorse durante il conflitto suddivise per il periodo di lotta contro gli alleati (in blu) e di cobelligeranza (in rosso).

Corazzate



### Incrociatori



### Le unità in servizio e perse durante il conflitto

I numeri mostrati nel precedente paragrafo indicano quindi un utilizzo italiano delle corazzate e degli incrociatori conforme ai criteri d'impiego del tempo e legato al tipo di lotta in atto nel Mediterraneo, che fondamentalmente non aveva lo scopo mahariano di ricercare una «battaglia decisiva», ma mirava al *sea control* di aree marittime di comunicazione inizialmente con la sola Africa Settentrionale e successivamente anche con l'Albania e la Grecia. Questo tipo di lotta, che con la terminologia attuale potremo definire di *sloc protection* portava logicamente a perdite, che potremo definire d'attrito, dovute soprattutto all'impiego da parte avversaria dei sommergibili, degli aerei e delle mine (167) e solo in minor numero all'azione delle unità di superficie avversarie in «battaglie» di tipo classico.

L'aver perso un numero piuttosto elevato di unità maggiori in questo tipo lotta conferma che la Regia Marina si sia impegnata a fondo nella sua principale missione, che era la protezione del traffico, elemento indispensabile per rifornire costantemente i fronti aperti con l'avversario, che dopo il Giugno 1940, con l'uscita della Francia dal conflitto, furono solo quello libico e, per pochi mesi, quello greco-albanese (168), tutti fronti «oltremare» e quindi rifornibili solo con operazioni marittime.

La Tabella 27 mostra inoltre l'elenco delle unità maggiori italiane che hanno partecipato al Secondo conflitto mondiale con l'indicazione delle perdite e della loro causa.

Ricordiamo che sono considerate «grandi navi» le corazzate e gli incrociatori, compresi quelli precedenti ai Trattati degli anni Venti e Trenta ancora in servizio per compiti secondari e indicati come *overage*, mentre si escludono gli incrociatori leggeri classe «Scipione» per le considerazioni già fatte in premessa e le altre unità che non sono di fatto mai entrate in servizio (come, per esempio, la corazzata Impero, la portaerei *Aquila* e gli incrociatori antiaerei della classe «Etna»).

I dislocamenti sono quelli standard dichiarati dalla Marina in ottemperanza ai trattati di Washington e di Londra e mostrati dai documenti ufficiali del tempo.

**Tabella 27**

Nome	Tipo	Entrata in servizio	Disloc.	Data Perdita	Causa	Località
<i>Littorio</i>	Nave da batt.	1940	35.000			
<i>Vittorio Veneto</i>	Nave da batt.	1940	35.000			
<i>Roma</i>	Nave da batt.	1942	35.000	09/09/1943	bombe guidate ted.	Asinara
<i>Doria</i>	Nave da batt.	1940	27.000			
<i>Duilio</i>	Nave da batt.	1940	27.000			
<i>Cesare</i>	Nave da batt.	1937	23.622			
<i>Cavour</i>	Nave da batt.	1937	23.622	11/11/1940	aereosilurante	Taranto
<i>San Giorgio</i>	Incroc. overage	1910	9.232	22/01/1941	autoaffondamento	Tobruk
<i>Trento</i>	Incroc. pes.	1928	10.000	15/06/1942	siluri sommerg.	Jonio
<i>Trieste</i>	Incroc. pes.	1929	10.000	10/04/1943	bombe aereo	La Maddalena
<i>Bolzano</i>	Incroc. pes.	1933	10.000	22/06/1944	incursori italo-engl.	La Spezia
<i>Zara</i>	Incroc. pes.	1931	10.000	29/03/1941	Artiglieria	Capo Matapan
<i>Pola</i>	Incroc. pes.	1932	10.000	29/03/1941	Artiglieria	Capo Matapan
<i>Fiume</i>	Incroc. pes.	1931	10.000	28/03/1941	Artiglieria	Capo Matapan
<i>Gorizia</i>	Incroc. pes.	1931	10.000	09/09/1943	sabotato dai ted.	La Spezia
<i>Bari</i>	Incroc. overage	1914	3.240	28/06/1943	bombe aereo	Livorno
<i>Taranto</i>	Incroc. overage	1912	3.184	09/09/1943	autoaffondamento	La Spezia
<i>Colleoni</i>	Incroc.legg.	1932	5.069	19/07/1940	artiglieria	Capo Spada
<i>Da Barbiano</i>	Incroc.legg.	1931	5.069	13/12/1941	siluri CCTT	Capo Bon
<i>Di Giussano</i>	Incroc.legg.	1931	5.069	13/12/1941	siluri CCTT	Capo Bon
<i>Bande Nere</i>	Incroc.legg.	1931	5.069	01/04/1942	siluri sommerg.	Stromboli
<i>Diaz</i>	Incroc.legg.	1933	5.008	25/02/1941	siluri sommerg.	Kerkennah
<i>Cadorna</i>	Incroc.legg.	1933	5.008			
<i>Montecuccoli</i>	Incroc.legg.	1935	6.941			
<i>Attendolo</i>	Incroc.legg.	1935	6.941	04/12/1942	bombe aereo	Napoli
<i>Eugenio di Savoia</i>	Incroc.legg.	1936	6.941			
<i>Duca di Aosta</i>	Incroc.legg.	1935	6.941			
<i>Garibaldi</i>	Incroc.legg.	1937	9.500			
<i>Duca degli Abruzzi</i>	Incroc.legg.	1937	9.500			

Totale 29 «grandi unità». Viene considerata perduta la NB *Cavour* perché anche se rimessa a galla non fu più impiegata.

## Le perdite inflitte all'avversario

Per esaminare il corretto impiego delle grandi unità nel nostro teatro operativo principale appare anche necessario considerare i risultati della lotta esaminando quanto è avvenuto in campo avversario.

Nella prima fase del conflitto anche i Britannici persero in Mediterraneo numerose grandi unità. Anche in questo caso si può affermare che le perdite furono causate dall'attrito per le missioni di protezione al traffico soprattutto da e per Malta con l'eccezione di un'unità persa per azione dei mezzi d'assalto (169). La Tabella 28 indica queste perdite.

**Tabella 28**

Unità	Tipo	Data	Causa
<i>Ark Royal</i>	PA	13.11.41	Uboote 81
<i>Eagle</i>	PA	11.08.02	Uboote 73
<i>Barham</i>	NB	25.11.41	Uboote 331
<i>Bonaventure</i>	IL	31.03.41	Somm. Ambra
<i>Cairo</i>	IL	12.08.42	Somm. Axum
<i>Calcutta</i>	IL	1.06.41	Aerei Tedeschi
<i>Calypso</i>	IL	12.06.40	Somm. Bagnolini
<i>Carlisle</i>	IL	9.10.43	Aerei Tedeschi
<i>Coventry</i>	IL	14.09.42	Aerei Tedeschi
<i>Fiji</i>	IL	22.05.41	Aerei Tedeschi
<i>Galatea</i>	IL	14.12.41	Uboote 557
<i>Gloucester</i>	IL	22.05.41	Aerei Tedeschi
<i>Hermione</i>	IL	16.06.42	Uboote 205
<i>Manchester</i>	IL	13.08.42	Moto Siluranti Italiane
<i>Naiad</i>	IL	11.03.42	Uboote 565
<i>Neptune</i>	IL	19.12.41	Mine
<i>Penelope</i>	IL	18.02.44	Uboote 410
<i>Southampton</i>	IL	11.01.41	Aerei Tedeschi
<i>Spartan</i>	IL	29.01.44	Aerei Tedeschi
<i>York</i>	IP	26.03.41	Mezzi assalto

Nel complesso la *Royal Navy* perse nella guerra in Mediterraneo 1 nave da battaglia, 2 portaerei, 1 incrociatore pesante e 16 incrociatori leggeri, di cui uno (*Spartan*) dopo l'armistizio con l'Italia.

Nel campo quindi delle «grandi navi» la guerra in Mediterraneo è stata piuttosto costosa anche per il nostro principale avversario.

## Le unità dopo il conflitto e loro radiazione

Il conflitto terminò nel Maggio 1945 e la Regia Marina tornò sul piede di pace, ma dovette affrontare il difficile periodo della ricostruzione e dell'ottemperanza alle pesanti clausole del Trattato di Pace di Parigi. Le grandi unità sopravvissute al conflitto furono quindi in parte consegnate o radiate in conformità alle imposizioni del Diktat e in parte, con il tempo, radiate per sopraggiunta obsolescenza. La Tabella 29 ne mostra appunto la fine.

**Tabella 29**

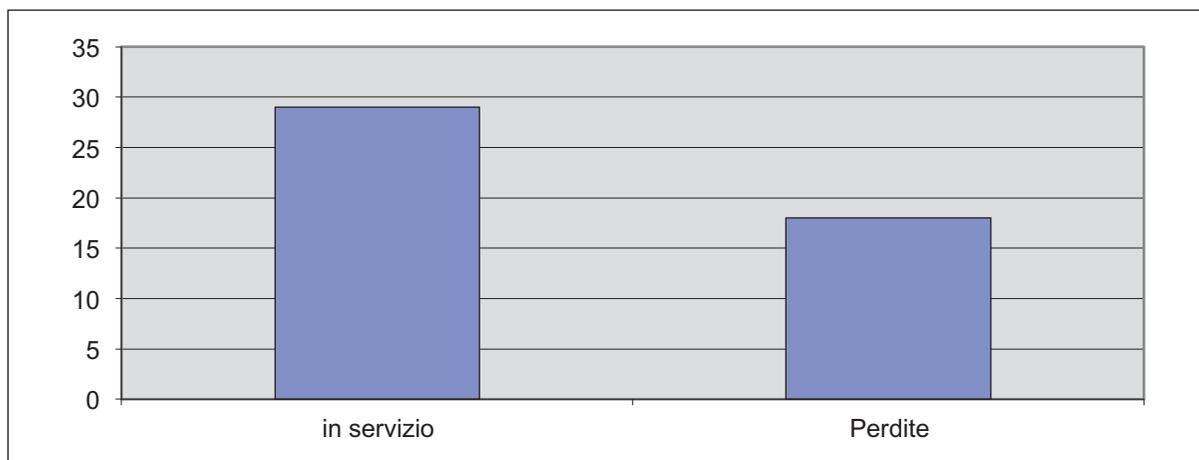
Nome	Tipo	Entrata in servizio	Disloc.	Data radiaz.	Causa	Note-nuovo nome
<i>Italia (ex Littorio)</i>	Nave da batt.	1940	35.000	01/06/1948	Trattato di pace	
<i>Vittorio Veneto</i>	Nave da batt.	1940	35.000	01/02/1948	Trattato di pace	
<i>Doria</i>	Nave da batt.	1940	27.000	01/11/1956	Vetustà	
<i>Duilio</i>	Nave da batt.	1940	27.000	15/09/1956	Vetustà	
<i>Cesare</i>	Nave da batt.	1937	23.622	15/12/1948	consegnato all'Unione Sovietica	<i>Novorossisk</i>
<i>Cadorna</i>	Incroc.legg.	1933	5.008	01/05/1951	Vetustà	
<i>Montecuccoli</i>	Incroc.legg.	1935	6.941	01/06/1964	Vetustà	
<i>Eugenio di Savoia</i>	Incroc.legg.	1936	6.941	26/06/1951	consegnato alla Grecia	<i>Helli</i>
<i>Duca di Aosta</i>	Incroc.legg.	1935	6.941	12/02/1949	consegnato all'Unione Sovietica	<i>Kertch</i>
<i>Garibaldi</i>	Incroc.legg.	1937	9.500	1971	Vetustà	rimodernato 1964
<i>Duca degli Abruzzi</i>	Incroc.legg.	1937	9.500	01/04/1961	Vetustà	

Totale 11 «grandi unità»

## Conclusioni

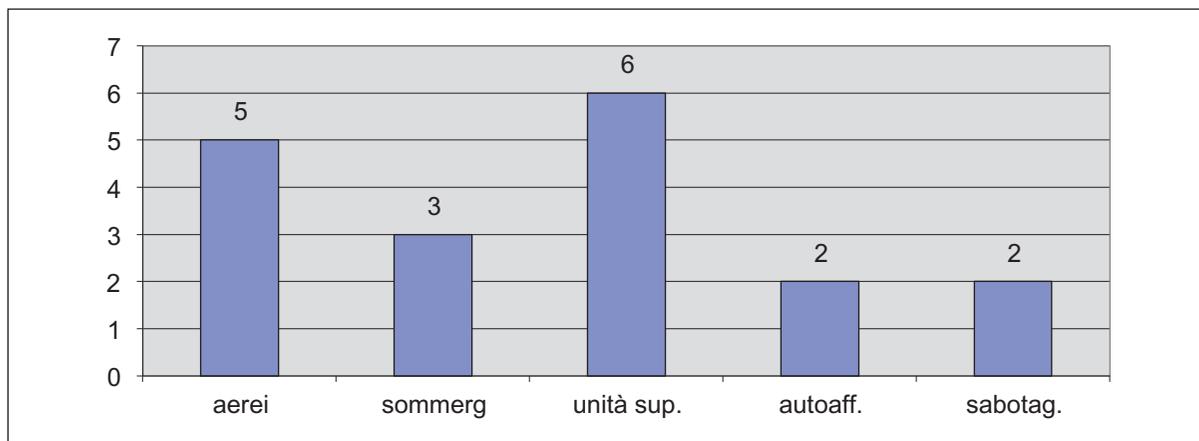
Nel corso del conflitto si sono perse 18 «grandi unità» come indica il seguente Grafico 3, vale a dire circa il 37% del totale.

### Perdite



Le cause delle perdite sono indicate dal Grafico 4 seguente.

### Causa delle perdite



Come vediamo la distribuzione delle cause è abbastanza lineare, ma va considerato che dei sei incrociatori affondati da unità di superficie avversari, quindi in vere battaglie navali, tre si persero nell'agguato notturno di Capo Matapan, due nella confusa azione di Capo Bon, in cui i nostri «Condottieri» erano impiegati per trasportare combustibili in Africa e solo uno nell'azione navale di Capo Spada, che può essere a tutti gli effetti considerato un combattimento di tipo classico. Gli autoaffondamenti/sabotaggi furono di fatto organizzati per impedire che unità impossibilitate a navigare cadessero in mano avversaria (inglese o tedesca). I veri e più pericolosi nemici delle «grandi navi» appaiono quindi i nuovi mezzi di contrasto, gli aerei e i sommergibili.

In considerazione della missione principale della Regia Marina tra il Giugno 1940 (inizio del conflitto) e il Giugno 1943 (caduta della Tunisia) vale a dire la protezione del traffico di rifornimento ai fronti terrestri, l'impiego delle «grandi unità» fu correttamente limitato al sostegno in mare delle scorte ai convogli quando minacciate da forze di superficie avversarie,

un impiego per cercare la battaglia o per operazioni di presenza sarebbe stato nelle condizioni di relatività numerica (170) con gli avversari pericoloso e inutile. Infatti i due tentativi di incursione con unità maggiori contro il traffico avversario nell'Egeo portarono agli sfortunati scontri di Capo Spada e di Gaudio-Matapan con perdite di unità forse inutilmente esposte alla minaccia avversaria, pur ricordando che le suddette due operazioni furono pianificate per ragioni più politiche che militari.

Forse un impiego più rischioso poteva essere tentato dopo il Luglio 1943 nella reazione agli sbarchi alleati in Sicilia, ma va considerata la situazione di preponderanza aerea e di superficie avversaria (171), che avrebbe comportato probabilmente maggiori perdite di quante ne avremmo potute infliggere al nemico.

La guerra condotta in Mediterraneo fu fundamentalmente una «guerra di convogli» e in questo tipo di operazioni le «grandi navi» avevano un ruolo abbastanza secondario, in particolare le corazzate nate per lo scontro tra loro in vere battaglie navali non potevano che svolgere un mero compito di deterrenza o di appoggio nell'attrito tra i flussi di traffico. Un loro impiego per il bombardamento costiero o per azioni *hit and run* le avrebbe portate non solo a consumare preziosa nafta, di cui eravamo carenti, ma a esporsi pericolosamente ad attacchi aerei e subacquei dell'avversario. Tenendo conto del loro ruolo «politico», di cui abbiamo parlato in premessa, questo tipo eroico, ma probabilmente inutile d'impiego delle corazzate, ci avrebbe condotto a perdere rapidamente il nostro «ruolo» tra le Potenze navali (172).

In conclusione quindi ci pare che la pianificazione d'impiego delle «grandi navi» italiane nel Secondo Conflitto Mondiale possa considerarsi giustamente corretta e molte delle critiche fatte in proposito piuttosto mal riposte.

## ALLEGATO

### Confronto tra le Forze presenti in Mediterraneo

Data	NNBB	NPA	INCR. PES.	INCR. LEGG	
10.6.40	4	0	7 (*)	12 (**)	Italia
Idem	5	2	0	10	Gran Bretagna
Idem	5	0	7	7	Francia
1.1.42	5	0	4	8	Italia
Idem	1	1	0	6	Gran Bretagna
7.8.43	6	0	2	9	Italia
Idem	8	8	5	21	GB e alleati

(\*) escluso il *San Giorgio*- (\*\*) esclusi *Bari*, *Taranto*

---

**NOTE CAPITOLO V**

(164) Prendiamo questi due anni come gli estremi del cosiddetto periodo tra le due guerre mondiali, in realtà per quanto riguarda la costruzione di «grandi navi» il periodo più corretto da tenere in considerazione sarebbe quello tra l'entrata in vigore del Trattato di Washington (1922) e la denuncia tra il 1938 e il 1939 da parte di alcune potenze navali delle regole accettate con il successivo Trattato di Londra.

(165) L'eventuale impiego dei due «Veneto» in Pacifico contro il Giappone pur se «sognato» dai nostri dirigenti risultò impossibile per le insormontabili difficoltà logistiche e tecniche.

(166) Per dare un esempio: il consumo orario di nafta del *Veneto* a 28 nodi era di 48 t, mentre quello del *Garibaldi* a 25 nodi era di circa 12 t.

(167) Queste ultime armi, pur causa di numerosi danni agli avversari, non contribuirono alle perdite di navi maggiori italiane.

(168) Non viene considerato il confronto in Africa Orientale in quanto quello scacchiere non vide operazioni condotte da unità maggiori italiane e può considerarsi quasi autonomo dal punto di vista del nostro studio.

(169) Nella Tabella 28 non si considerano perse le due Navi da Battaglia immobilizzate per molti mesi dai mezzi d'assalto italiani nella notissima impresa di Alessandria (dicembre 1941) in quanto successivamente recuperate e rimesse in servizio.

(170) Può essere interessante considerare la relatività delle forze contrapposte in tre periodi del conflitto con gli Alleati come indicato nell'Allegato seguente.

(171) Alle unità della Marina Britannica si erano aggiunte in Mediterraneo le forze navali americane con numerosi incrociatori di caratteristiche superiori alle unità similari italiane.

(172) Come sappiamo il Trattato di Pace riuscì proprio in questo obiettivo e la «Grande Marina» scomparve, ma il pianificatore degli anni Quaranta non poteva mettere a calcolo una tale fine, ma anzi, sperando che l'Asse vincesse, doveva conservarsi una Flotta importante anche rispetto a quella dell'alleato tedesco per mantenere un ruolo politico di alto livello. Ci sembra che ogni altra considerazione in merito sia legata al cosiddetto «senno del poi».



## LA MARINA MILITARE DAL 1946 ALLA «LEGGE NAVALE»

La Marina, che usciva fortemente provata dal conflitto, era però tra le Forze Armate, quella che di fatto conservava un discreta potenzialità militare e quindi un possibile valore sia strategico sia politico da utilizzare nella nuova situazione geopolitica del dopoguerra. Il vero problema da risolvere era però, nuovamente, come nel 1866 e nel 1915, quello di garantire un reale esercizio del Potere Marittimo nel ristretto bacino dell'Adriatico. Infatti, le Grandi Potenze navali vincitrici, Stati Uniti e Gran Bretagna (173), esercitavano il controllo del resto del Mediterraneo con lo schieramento di consistenti forze navali a fronte di possibili avversari, forti per terra, ma assolutamente privi di capacità marittime. Accanto quindi al difficile problema politico delle discussioni per giungere a un definitivo Trattato di Pace, che concludesse la sempre valevole situazione armistiziale dell'8 Settembre 1943, e alle complesse attività di sminamento dei porti e delle loro rotte d'accesso, iniziate già nell'ultimo anno di conflitto, si ripresentava la necessità di garantire il Paese da pericolose sorprese sulla sua frontiera terrestre e marittima orientale. Ancora una volta lo Stato Maggiore della Marina doveva risolvere il problema, che aveva angustiato sia Persano che Revel, di come difendere una lunga linea costiera, con pochi sorgitori importanti attrezzabili quali basi militari, che presentava invece molti obiettivi per un avversario dotato di iniziativa.

Il Trattato di Pace, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947, peggiorò tale difficile situazione perché riduceva lo strumento navale nazionale (174) a 2 vecchie corazzate, 4 incrociatori, 4 caccia, 16 torpediniere e 20 corvette privandoci di tutte le unità sottili e proibendo la costruzione e il possesso di sommergibili, MAS, motosiluranti e mezzi d'assalto (175).

Come sappiamo da molti testi di storici illustri la discussione sul Trattato in tutto il Paese e anche all'Assemblea Costituente fu assai vivace, ma non centrata sul citato vero problema strategico immediato, ma logicamente sul risvolto politico legato al minore ruolo dell'Italia in campo internazionale, che ci veniva ritagliato dai vincitori anche attraverso una severa riduzione delle Forze Navali.

La questione «adriatica» fu, infatti, risolta con soluzioni certamente interessanti dal punto di vista tecnico, ma non certo innovative da quello strategico. Il vero problema assai sentito delle Relazioni Internazionali dell'Italia era, infatti, legato in quei giorni alla difficile soluzione del contenzioso per i confini orientali, dati i conflittuali orientamenti della Jugoslavia di Tito e la problematica soluzione politica per il cosiddetto «Territorio Libero di Trieste». La Marina provvide pur con le limitazioni imposte dal Trattato di Pace (176) alla difesa della costa veneta e della frontiera adriatica con mezzi navali minori e con truppe anfibe coordinate con le unità dell'Esercito dislocate nella regione veneta.

Le preoccupazioni per la nostra difficile situazione strategica a Est rimasero chiuse negli uffici del Lungotevere Flaminio e non trovarono risalto né sulla stampa né in Parlamento. L'Adriatico quindi, pur divenuto, come abbiamo detto, l'area focale dei nostri interessi politico-strategici, veniva presidiato da Forze Navali leggere (suddivise in Gruppi Costieri) composte da unità di costruzione bellica o ex alleate, abbandonate nel nostro teatro operativo e da noi rimesse in condizioni di operare, quali le GIS (177), le VAS (vedette antisommergibili), i DDVV (dragamine veloci) che, sbarcato il loro armamento principale (il siluro) in ottemperanza al Trattato di pace, potevano sopperire alla necessità di piccole navi pattuglia, che la difesa della costa veneta e marchigiana richiedeva. Le forze navali leggere, composte di unità di limitatissimo dislocamento e condotte da Ufficiali di giovane età o da Sottufficiali, rappresentarono comunque il ripristino della tradizione dei MAS, con indubbio beneficio per il morale dell'intera organizzazione, ma anche una palestra di addestramento marinare e tattico d'indiscusso valore. L'impiego era logicamente legato alla situazione organico-operativa e vedeva le piccole unità, aggregate in Squadriglie, navigare a protezione del traffico costiero, della pesca ed eventualmente in attività di pattugliamento antisbarco o anticursione. Dotate di radar di assai modeste prestazioni, queste unità dovevano operare soprattutto di notte contro unità similari utilizzando le mitragliere di dotazione. A queste forze fu anche affidato, assieme al ricostruito battaglione «San Marco», la difesa dell'ala a mare dell'eventuale fronte Est terrestre, rimasta da allora tradizionale compito della Marina (178) anche nella successiva pianificazione della NATO.

Il tema strategico si ripresenterà poi quasi ai nostri giorni con l'implosione della Jugoslavia e con l'esodo albanese, divenendo però un problema non esclusivamente italiano, ma anche europeo e americano, pur rimanendo una conferma dei reali invarianti della «geopolitica» nazionale. La Marina «adriatica» fu però sempre considerata minore rispetto alle forze assegnate agli altri settori marittimi nazionali e con il trasferimento della sede del Comando in Capo da Venezia ad Ancona, giustificato dal voler preservare la città lagunare da eventuali distruzioni belliche, anche il centro operativo principale fu spostato verso Sud.

**Tabella 30****Graduatoria delle Marine Maggiori negli anni 1939, 1946 e 1951**

Stato	1939	Graduatoria	1946	Graduatoria	1951	Graduatoria
Gran Bretagna	1617	1	2870	2	1300	2
Stati Uniti	1349	2	5430	1	4470	1
Giappone	954	3			12	12
Italia	600	4	325	4	144	5
Francia	594	5	280	6	240	4
Germania	387	6			9	13
Unione Sovietica	327	7	485	3	710	3
Argentina	126	8	120	7	135	6
Spagna	89	9	90	9	95	9

segue →

→ segue

Stato	1939	Graduatoria	1946	Graduatoria	1951	Graduatoria
Olanda	85	10	34	11	70	11
Svezia	76	11	90	9	92	10
Brasile	59	12	57	10	70	11
Australia	54	13	110	8	115	7
Canada	10	14	310	5	110	8

Nota:

- Sono indicati il dislocamento totale degli strumenti navali in migliaia di tonnellate.
- Per la Germania e il Giappone non sono indicate cifre per l'anno 1946 in quanto le due Marine di fatto non esistevano più.

Con l'accessione al Patto Atlantico la situazione navale italiana subisce un notevole miglioramento. La NATO infatti nasce come «alleanza tra paesi marittimi», nel suo stesso nome racchiude la marittimità di relazioni fondamentali basate sull'Atlantico quale elemento unificante di una visione geopolitica, che lega assieme il destino dei popoli nordamericani e di quelli europei. Non dobbiamo inoltre dimenticare che la Superpotenza alleata è geograficamente separata dai suoi consorti europei proprio dall'oceano, che dà il nome all'alleanza. Questo significativo elemento ci riconduce alla centralità del ruolo delle attività marittime nella strategia passata e futura dell'Alleanza stessa.

Per l'Italia del 1949 queste considerazioni oggi estremamente chiare non erano forse ancora ben comprese, ma per la Marina Militare che, come abbiamo detto, già dal settembre 1943, collaborava con le grandi potenze marittime occidentali, la nuova alleanza era apprezzata quale unica possibilità di riprendersi dopo la sconfitta e quale mezzo per utilizzare la protezione della Marina degli Stati Uniti.

Schierata in modo continuativo sin dal 1948 secondo i canoni della «dottrina Truman» di contenimento dell'espansione sovietica nel mondo, la VI Flotta americana aveva il compito, con le sue vaste capacità di *power projection ashore*, di fornire idoneo supporto al fianco Sud dell'Europa a fronte di possibili azioni militari dell'Unione Sovietica (179). Inoltre il suo potenziale, unito a quello delle Marine Alleate, doveva rappresentare e ha effettivamente rappresentato un significativo contributo alla deterrenza, mantenendo nel tempo una rispettabile capacità di controllo delle linee di comunicazione non solo dei paesi NATO, ma anche delle nazioni costiere più vicine politicamente all'Occidente. Una chiara dimostrazione si ebbe nella prima crisi libanese del 1958: i Marines sbarcarono a Beirut stabilizzando la difficile situazione politica locale del momento. L'opera dissuasiva dei reparti navali alleati si sviluppò poi in un crescendo di attività addestrative e operative intese a creare l'amalgama tra le Marine NATO, ma anche a dimostrarne la potenzialità militare e la volontà politica di non accettare imposizioni da nessuno.

Durante i conflitti arabo-israeliani l'opera della VI Flotta si intensificò, mostrando i muscoli, e riuscendo a svolgere un'attività di *naval diplomacy* da tutti riconosciuta come non solo fortemente dissuasiva, ma anche altamente stabilizzante. Anche dopo l'allontanamento dal Mediterraneo delle principali forze navali britanniche e francesi, a seguito dei fatti di Suez, dell'indipendenza algerina e dell'abbandono di Malta da parte dei Comandi NATO del

Mediterraneo, quest'opera stabilizzante e, come abbiamo detto, fortemente dissuasiva delle forze navali alleate si mantenne costante ed efficace.

Dal punto di vista storico più che i cambiamenti strutturali dei Comandi NATO dell'area, può interessare, nel quadro della dissuasione, la costituzione, già nel 1969, di una forza navale «su chiamata», che attivata periodicamente con caccia e fregate di Grecia, Turchia, Italia, Regno Unito e Stati Uniti, ha dimostrato per vent'anni la volontà politica e la vocazione marittima dell'Alleanza in tutto il Mediterraneo e, attraverso la regolare partecipazione alle esercitazioni multinazionali, ha contribuito alla reciproca conoscenza e stima tra i marinai della NATO oltre a essere un potente veicolo di integrazione. Come sappiamo, dal 30 aprile 1992 questa forza è divenuta permanente e il suo nome, STANAVFORMED, è divenuto assai noto per le operazioni in Adriatico (180).

Il cosiddetto «desiderio navale» russo per i mari caldi ha radici storiche almeno dal 1682, anno della salita al trono dello zar Pietro I, detto il Grande, e vide molte alterne vicende di grande interesse, che riteniamo di poter trascurare in questo nostro lavoro (181).

Partiremo quindi da anni a noi più vicini, che però la straordinaria accelerazione della storia recente fa sembrare ormai molto remoti. Alla fine degli anni Cinquanta la Marina Sovietica iniziò a dislocare forze navali permanenti in Mediterraneo e precisamente nel 1958 un gruppo di sommergibili, con alcune unità di supporto, fu basato a Valona in Albania. Questa presenza subito giudicata pericolosa dalla NATO, che vi vedeva giustamente una minaccia alle proprie linee di comunicazione, si fece saltuaria con l'allontanamento dell'Albania dalla sfera d'influenza russa attorno al 1961. Sino al 1964, quindi, possiamo vedere una mediocre forza di uno o due sommergibili presenti nel teatro con carattere di continuità accompagnati spesso da un rifornitore, una nave intelligence (AGI) e una nave idrografica (AGS) (182). L'incremento delle forze è dal quel momento continuo e già nel 1965 il cosiddetto SOVME-DRON (183) acquista una precisa struttura di comando, quasi autonoma, alle dipendenze del Comando della Flotta del Mar Nero. Il 22 Maggio 1967, siamo nel periodo della «guerra dei sei giorni» in Medio Oriente, l'Unione Sovietica dichiara un transito dagli Stretti Turchi, in base alla Convenzione di Montreux, di 10 unità di superficie e nel giugno di tale anno la Squadra Sovietica in Mediterraneo è di 27 unità, molte delle quali armate di missili e in grado di formare un «gruppo operativo antinave» di buona consistenza con cui ombreggiare e sorvegliare le portaerei americane.

È interessante esaminare come dal quel periodo i Sovietici utilizzarono la Convenzione sugli Stretti Turchi in modo assai spregiudicato con richieste di accesso al Mediterraneo, dette nel linguaggio NATO di «contingenza», sempre superiori a quelle effettivamente onorate, ma idonee in caso di necessità ad aumentare rapidamente il numero di unità combattenti e di supporto schierate nel Mare Nostrum provenendo dal Mar Nero (184). Ecco quindi una prima dimostrazione da parte della coalizione dell'Est di una capacità navale di dissuasione nel clima di continuo confronto di quegli anni. Si giunge così nei primi anni Settanta a una presenza sempre più cospicua, che arriva in occasioni particolari a 60 unità, tra cui una decina di grandi unità di superficie, che svolgono non solo attività informativa e addestrativa, ma vere manifestazioni di *naval diplomacy* con capacità di *power projection ashore* assai considerevoli. Per quanto riguarda i sommergibili la situazione diviene per la NATO ancora più critica con la permanenza nelle acque del Mediterraneo di forze subacquee importanti

per numero e qualità, anche a propulsione nucleare, provenienti dalla Flotta del Nord e transitanti in immersione da Gibilterra e quindi non soggette alla Convenzione di Montreux.

In occasione della guerra dello Yom-Kippur il SOVMEDRON raggiunge le 34 unità combattenti di superficie e 23 sommergibili, disponendo di un complesso di 88 lanciatori per missili superficie/superficie.

Dal 1973 l'Unione Sovietica dimostra quindi «una capacità di impiegare le forze dislocate in Mediterraneo per influenzare il corso di una crisi internazionale anche attraverso un confronto diretto, se necessario» (185). Non abbiamo ancora dati storicamente probanti, dato il poco tempo trascorso, di quanto questo grande schieramento di forze abbia effettivamente influito sulle relazioni internazionali. Dobbiamo certamente condividere il parere di un illustre commentatore di politica estera di qualche anno fa, l'amb. Tornetta, che dichiarava in un suo lucidissimo articolo (186) «come l'Unione Sovietica si sia dimostrata pronta a utilizzare con accortezza e spesso con efficacia, a sostegno della propria politica estera su scala mondiale, lo strumento di potenza navale che è andata sistematicamente costituendo e rafforzando durante questi ultimi anni» e ancora «Pur nella cautela manifestata da parte sovietica nel senso di evitare coinvolgimenti diretti nelle vicende mediorientali, le oscillazioni della presenza navale sovietica nella parte orientale del Mediterraneo hanno spesso rappresentato un barometro delle tensioni locali».

La Marina Militare italiana considerò l'attività di sorveglianza come la più importante e impegnativa delle sue missioni guadagnandosi in ambito alleato una vera nuova credibilità.

Il Mediterraneo in questo lungo periodo mantenne il suo ruolo storico di crocevia internazionale. Sulle sue azzurre acque la Guerra Fredda ha avuto uno scenario di grande interesse, possiamo vederne due quadri, che forse meriterebbero l'opera di un grande pittore veneto di scene navali: l'ingresso nel 1946 della corazzata *Missouri* nel Bosforo per dissuadere l'Unione Sovietica da mire eccessive sugli Stretti Turchi e il passaggio dei Dardanelli nel 1968 dell'incrociatore portaeromobili *Moskva*, chiara testimonianza di una nuova presenza navale in questo bacino. Accanto a queste visioni dovremo però considerare le costanti crociere delle navi italiane che mostravano una reale capacità di controllo delle acque d'interesse tenendo l'avversario potenziale sotto una costante osservazione, che impediva qualsiasi sorpresa.

Nel quadro della Guerra Fredda in Mediterraneo ha certamente avuto un ruolo non minore l'elemento operativo della nostra Marina, vale a dire la Squadra Navale, e quindi d'uopo esaminarne pur sinteticamente l'organizzazione.

Con l'attuazione delle disposizioni armistiziali e la conseguente cessione di molte unità ai vincitori, la Marina Militare riorganizzò il suo principale strumento operativo, la Squadra Navale (187), che all'inizio dell'anno addestrativo 1952-53 era composta da un Comando in Capo, con insegna sulla corazzata *Doria* e tre comandi di Divisione. Questi ultimi non erano più composti come nel periodo prebellico e bellico da unità dello stesso tipo, ma raggruppavano le unità rimaste in inventario con criteri più legati al loro addestramento che a un eventuale impiego bellico. Infatti la Prima Divisione Navale, con sede alla Spezia, ma con molte unità basate in altri porti militari, risultava composta dalla Scuola di Comando Navale (ad Augusta) su tre squadriglie di corvette della classe «Gabbiano» per un totale di ben 17 unità, quattro Squadriglie Torpediniere con nove unità classe «Sagittario» e «Orsa» a cui si aggiunsero i tre avvisi-scorta ex statunitensi della classe «Altair». La Seconda Divisione Navale, con sede

a Taranto, ove era anche il Comando in Capo della Squadra, raggruppava le unità maggiori, vale a dire le due corazzate *Doria* e *Duilio*, gli incrociatori *Garibaldi*, *Duca degli Abruzzi*, *Montecuccoli* con aggregata la Prima Squadriglia Caccia composta dai tre superstiti del conflitto *Grecale*, *Carabiniere*, *Granatiere* e i due ex *US Navy Aviere* e *Artigliere*. La Terza Divisione Navale con comando sulla corvetta *Alabarda* era composta da due Gruppi Navali Costieri, rispettivamente basati a Brindisi e a Venezia dotati di Motovedette, GIS e cinque corvette.

Si comprende che tale suddivisione non derivava da una vera «strategia operativa», ma si basava sulla necessità di proteggere l'Adriatico con un notevole spiegamento di forze leggere a cui affiancare in caso di necessità la Divisione delle Navi Maggiori basate a Taranto. Tutte le altre unità erano impiegabili soprattutto per compiti addestrativi alla luce delle nuove, esigenze che l'Alleanza Atlantica stava prospettando. L'area di intervento rimaneva infatti limitata al Mediterraneo Centrale, anche se in numerose esercitazioni alleate le nostre forze si spinsero sia verso Est sia verso Ovest.

Alla fine degli anni Cinquanta la Squadra cambiò fisionomia. Con l'entrata in servizio delle nuove unità pianificate nei primi programmi navali si arrivò a costituire due efficienti *Task Group* di scorta, che chiamati ancora Divisioni, operavano dalle due basi maggiori di La Spezia e Taranto.

L'arrivo in Squadra delle nuove unità missilistiche vide la costituzione di una nuova Divisione Navale, la 4<sup>a</sup>, comandata dall'Ammiraglio che svolgeva il compito di Capo di Stato Maggiore della Squadra, composta da *Garibaldi*, *Impavido*, *Intrepido*.

Questa organizzazione subì vari rimaneggiamenti e al termine del decennio la Squadra Navale (1969) era costituita da:

- nave del Comandante in capo *Garibaldi* (Taranto);
- 1<sup>a</sup> Divisione (La Spezia) *Doria*, *Intrepido*, *Impetuoso*, *Carabiniere*, *Cigno*, *Centauro*;
- 2<sup>a</sup> Divisione (Taranto) *Duilio*, *Impavido*, *Indomito*, *Alpino*, *Castore*, *Canopo*;
- 3<sup>a</sup> Divisione (Brindisi) su un Gruppo navale (*San Giorgio*, *San Marco*, *Artigliere*, *Aviere*), un Gruppo Anfibia (*Etna*, *Bafile*, *Anteo*, *Quarto* e mezzi minori), COMOS (con 6 motocannoniere e 4 motosiluranti);
- 4<sup>a</sup> Divisione (Augusta) con la Flottiglia Scuola Comando (4 «De Cristoforo» e 4 «Albatros»), due Squadriglie Fregate (una su 4 «Bergamini» e una su 3 Altair);
- Comando sommergibili su due Gruppi con 10 unità;
- Gruppo Navale logistico con una decina di unità ausiliarie.

È chiaro che la trasformazione delle Divisioni segue una strisciante, ma costante modifica del loro ruolo in cui si assegna alle due prime il consueto, ma potenziato ruolo di *Task Group* da impiegare rispettivamente in Mediterraneo Occidentale e Orientale, mentre la Terza Divisione raggruppa le unità d'impiego adriatico e si specializza nella guerra anfibia, alla Quarta oltre il consueto ruolo addestrativo proprio della Scuola Comando si aggiunge quello del pattugliamento del Canale di Sicilia.

Il periodo che va dal 1960 al 1967 è forse uno dei più interessanti dal punto di vista dell'evoluzione tecnologica della nostra Marina. Pur convivendo infatti nella compagine navale unità di costruzione bellica e di modeste qualità di impiego operativo, e moderne unità di avanzatissime concezioni, lo sforzo addestrativo era rivolto a modernizzare i concetti di impiego delle Forze, pur nel rispetto del compito tradizionale di protezione del traffico.



La prima fregata antisom Virginio Fasan (Fonte USMM)

In questi anni viene presentato un programma navale (il terzo dal dopoguerra), approvato dal Ministro e ordinato all'industria privata. È piuttosto modesto, proporzionato ai limitati bilanci, ma esaminato con gli occhi dello studioso di tecnologia navale dimostra come la Marina abbia fatto chiare scelte operative.

Il programma prevede la costruzione di:

- un incrociatore lanciamissili portaelicotteri (*Vittorio Veneto*), naturale sviluppo dei «Doria» e sostituto del vecchio *Garibaldi*;
- due fregate portaelicotteri con propulsione CODAG (classe «Alpino»);
- quattro corvette antisom (classe «De Cristoforo»);
- due sommergibili SSK (classe «Toti»).

Anche in questo caso si tratta di progetti assai interessanti dal punto di vista tecnologico, che confermano le scelte operative legate alla possibile minaccia in Mediterraneo aerea e sabbacquea che con l'ingresso in forze della Squadra Sovietica si fa sempre più consistente.

Le scelte operate si basano sulla ben riposta fiducia nell'elicottero imbarcato (tipo AB 204, poi AB 212) per le operazioni antisom e su una difesa aerea della formazione, basata su missili e integrata da cannoni a tiro rapidissimo.

Questi anni vedono anche dibattiti assai sentiti anche dalla stampa nazionale, su problematiche di armamenti navali legate al continuo miglioramento tecnologico delle nostre Forze Navali.

Il rientro in squadra del rimodernato Garibaldi, dotato tra l'altro della possibilità di lanciare missili balistici sup./sup. del tipo americano «Polaris», accende la polemica sulla necessità od opportunità di dotare la Nazione di armamenti di tipo «strategico». La decisione politica è quella di sperimentare (con successo) le sistemazioni, ma non imbarcare i missili, che sarebbero dovuti venire dagli Stati Uniti. La realizzazione del Garibaldi, al di là della polemica, porta nuovamente la Marina al vertice della tecnologia contemporanea e ne dimostra la straordinaria vitalità, assieme a quella dell'Industria nazionale.

Un secondo dibattito ha per argomento la propulsione nucleare. Le soluzioni proposte sono abbastanza diverse, ma tutte degne di considerazione. Il sommergibile appare, dal punto di vista operativo, il mezzo navale più adatto a una sperimentazione del genere, ponendoci anche in questo caso al passo con gli altri Paesi tecnologicamente avanzati in Europa. Un'altra possibile soluzione è quella di una nave ausiliaria, più adatta a una prolungata sperimentazione, ma operativamente meno necessaria. Il dibattito però si spegne per considerazioni politiche e la scelta nucleare tramonta. Del Sommergibile Marconi e della nave appoggio Fermi non si parla più (188).

Nel periodo in esame anche l'Aviazione per la Marina, ibrida soluzione del problema aeronavale, adottata nel 1957 con la legge n. 958 (189), fa un grosso passo avanti nel progresso tecnologico passando dai velivoli S2F, di costruzione americana e previsto impiego da por-



L'incrociatore Vittorio Veneto (Fonte USMM)

taerei, ma da noi basati a terra, ai moderni pattugliatori francesi «Atlantic», che consentono lunghe missioni in supporto alle Forze Navali e anche autonome operazioni di sorveglianza marittima.

All'inizio del periodo per i tipi di Vito Bianco Editore esce uno dei più interessanti volumi di dottrina navale del nostro tempo, lo spiritoso libretto dal titolo *Il problema navale italiano dell'Ammiraglio Virgilio Spigai* (190). Il libro, partendo dal concetto dell'unicità della «comunità» marittima ossia dall'insieme delle sinergie delle Marine Militare, Mercantile e da Pesca, voleva convincere la classe politica ad arrivare a prescrivere un rapporto costante e fissato per legge tra i tonnellaggi delle varie «Marine».

Il libro (191) citando una relazione parlamentare, indica che la Marina Militare ha «*anche importanti compiti da assolvere in tempo di pace, quali:*

- *appoggiare e sostenere con la presenza delle navi la politica generale del Paese, particolarmente per i problemi relativi al Mediterraneo;*
- *mantenere con i nostri emigranti sparsi nel mondo l'indispensabile collegamento;*
- *difendere e garantire i diritti derivanti dagli accordi per le zone di mare internazionali.*

*In tal modo e per la prima volta, vengono posti in evidenza i compiti della Marina Militare di «non specifico interesse della difesa», ma costantemente e tradizionalmente assolti dalle Forze Navali.*

Il libro citato conclude il suo pur discutibile presupposto con la proposta di una «Legge Navale» che dia avvio allo sviluppo marittimo della Nazione, assicurando i mezzi per una razionale impostazione delle Unità militari.

Il libro, che l'Autore stesso definisce «per metà uno studio e per metà una invocazione» (192) non trovò forse un ambiente pienamente maturo per comprenderlo a pieno, ma seminò un pensiero fondamentale che fiorì nel successivo decennio.

In questa situazione complessa della politica internazionale e dell'economia europea un nuovo programma navale veniva approvato, mettendo in cantiere:

- 2 cacciatorpediniere lanciamissili di elevate prestazioni (classe «Ardito»);
- 2 moderni sommergibili convenzionali di caratteristiche superiori a quelle degli SSK tipo «Toti» (classe «Sauro»);
- una moderna motocannoniera-aliscafo ad alta velocità (oltre 48 nodi) (lo *Sparviero*).
- una nave logistica di squadra (lo *Stromboli*).

Queste unità per qualità di progetto, armamento imbarcato e soluzioni tecnologiche adottate, mettevano in evidenza le scelte operative d'avanguardia della Forza Armata.

Pur considerando sempre di grande importanza la lotta ai sommergibili e la difesa antiaerea, la Marina si preparava, in considerazione del mutare della minaccia, ad affrontare con mezzi idonei la lotta di superficie, che si profilava complessa mancando alla Marina mezzi aerei propri idonei al moderno combattimento contro le navi.

L'industria nazionale, anche in collaborazione con quella d'oltralpe, fu incaricata di studiare un'arma antinave idonea a fronteggiare la minaccia: furono progettati e rapidamente realizzati missili antinave di elevate prestazioni (OTOMAT) e artiglierie di medio calibro ad alta cadenza di tiro (cannoni da 127/54), oltre che moderne apparecchiature radar per la scoperta e sistemi automatizzati per il trattamento e la presentazione delle informazioni operative di combattimento.



L'incrociatore lanciamissili Caio Duilio (Fonte USMM)

Con queste innovazioni le unità navali italiane si presentavano tra le migliori del mondo Occidentale, riscuotendo nuovamente un notevole successo anche all'estero, soprattutto tra i Paesi di minori capacità industriali, che prevedevano però di dover rinnovare le loro forze marittime, contratti importanti furono accesi infatti con il Perù, il Venezuela, la Thailandia, l'Ecuador e la Libia.

Nel contempo però la situazione geostrategica si faceva sempre più difficile: il sud del Mediterraneo, ormai liberatosi da ogni dominazione coloniale, risentiva della turbolenza sempre più esplosiva del «mondo arabo».

L'economia occidentale entrava in crisi con gli «*shock*» petroliferi provocati dai Paesi produttori a scopo di pressione politica. L'Unione Sovietica manteneva nelle acque del *Mare Nostrum* una potente forza navale permanente, ormai idonea a ogni tipo di lotta sul mare (la cosiddetta SOVMEDRON).

Nell'autunno 1971 la MMI si presentava composta da:

- 3 incrociatori lanciamissili;
- 4 caccia lanciamissili (di cui due in allestimento);
- 6 caccia convenzionali (di cui 3 ex *US Navy* di minori capacità operative);
- 10 fregate;
- 24 corvette (di cui solo 4 moderne);

- 10 sommergibili;
  - 61 dragamine;
  - 12 tra motosiluranti e motocannoniere;
- per circa 130.000 tonnellate di naviglio (193).

La dottrina d'impiego delle forze aveva progredito al pari dei mezzi tecnologici, come testimoniavano le esercitazioni sempre più complesse sia nazionali che NATO di quegli anni, in cui la nostra Marina affiancava l'*US Navy* dimostrandosi l'unica forza moderna, con la 6<sup>a</sup> Flotta, che presidiava il Mediterraneo.

Infatti la Marina francese aveva allontanato da questo mare il nucleo delle sue portaerei, fedele alla consegna gollista della difesa «*tous azimuth*»; mentre la Marina britannica tradizionalmente presente nelle acque mediterranee si disimpegnava gradualmente.

Il riconoscimento di tale stato di cose era avvenuto nel 1967 con l'assegnazione a un Ammiraglio italiano del comando alleato delle forze navali NATO dell'area sudeuropea (COMNAVSOUTH), comando che aveva di fatto sostituito il precedente CINCAFMED, collocato a Malta, retto per molti anni dai Britannici.

Nuove e gravi responsabilità venivano così poste sulle spalle delle forze navali nazionali, che nei primi anni Settanta, pur nella loro efficienza qualitativa, risultarono ben presto quantitativamente insufficienti. Infatti le unità costruite negli anni Cinquanta nell'ambito dei primi due programmi navali del dopoguerra, incominciavano a dimostrare la loro età e dovevano essere sostituite. Al pari le unità trasformate, tra cui il *Garibaldi* e il *San Marco*,



L'incrociatore portaeromobili Giuseppe Garibaldi (Fonte USMM)

erano eccessivamente dispendiose a fronte della loro resa operativa e coraggiosamente furono radiate. La Marina quindi in un difficile momento storico per l'Occidente si rimpiccioliva e le sempre crescenti difficoltà economiche rendevano impossibile la rapida sostituzione delle unità obsolete.

Il dibattito sullo strumento navale rilevava che si rendeva indispensabile e urgente un programma di costruzioni ad ampio respiro che, fatto tesoro delle brillanti realizzazioni tecniche dei prototipi, rendesse possibile un ampio rinnovo della linea «fregate» e la sostituzione delle unità dismesse.

Eravamo giunti all'imprescindibile necessità di far formulare dal Parlamento una «Legge Navale» che organicamente risolvesse il problema del rinnovo della linea operativa della Marina.

Le motivazioni di base della «Legge» furono chiaramente esposte dai massimi dirigenti della Marina (194): senza un provvedimento straordinario la flotta italiana in 10 anni non sarebbe stata più presente in modo significativo nel Mediterraneo e si sarebbe ridotta a una mera Guardia Costiera. L'ammiraglio Gino De Giorgi, carismatico Capo di SM in quegli anni, riuscì con un'intesa attività promozionale, di cui la Marina è ancor oggi giustamente orgogliosa, a ottenere infine dal Parlamento l'auspicato finanziamento straordinario.

I mille miliardi della «Legge Navale», la seconda dopo quella lontanissima nel tempo ottenuta da Benedetto Brin, permettevano il mantenimento di una forza navale di discrete dimensioni pur se notevolmente al di sotto della consistenza di 160.000 tonnellate ritenute ancora effettivamente necessarie (195).

Che nel progettare i nuovi prototipi nel quadro del finanziamento straordinario proprio della «Legge Navale», la Marina abbia profondamente meditato sulla nuova realtà politico-militare del Mediterraneo e sulla necessità di nuovi criteri d'impiego delle sue unità, è provato dal documento stesso elaborato per il Parlamento, la stampa e l'opinione pubblica a supporto della richiesta di una nuova legge speciale (196).

Analizzata sinteticamente (e profeticamente!) la situazione del teatro operativo principale, ove la nostra Marina veniva chiamata a operare si ipotizzava che «le nuove navi» dovessero avere *«una più elevata capacità multiruolo in modo da costituire anche singolarmente, mezzi bellici il più possibile completi, idonei per varietà e numero di armi, nonché per qualità di tenuta al mare – ad assolvere i compiti di presenza e dissuasione nel tempo di pace, sempre più importanti in un momento di continuo travagliato confronto sul mare come è quello attuale, oltre che i tradizionali compiti del tempo di guerra»* (197). Possiamo considerare veramente profetica l'impostazione strategica di una Forza Navale in grado di gestire pur solo in maniera appena sufficiente una «dissuasione convenzionale» di stampo marittimo attraverso operazioni di presenza e sorveglianza non più solo nella parte centrale del Mediterraneo, ma nell'intero bacino.

In sostanza la «Legge Navale» prevedeva la costruzione di tre classi fondamentali di unità:

- gli Aliscafi da 60 tonnellate, per le operazioni rapide, limitate nel tempo e a corto raggio;
- le Fregate da 2.500/2.800 tonnellate, con forte armamento antinave e antisom, per operazioni continuative nel tempo e a medio raggio;
- i Caccia da 3.500 tonnellate, per operazioni a lungo raggio e per costituire in caso di conflitto il nucleo antiaereo dei gruppi navali d'impiego.

A queste fondamentali classi di unità si aggiungevano le unità specialistiche quali i Sommergibili, una Nave per operazioni anfibia e infine un Incrociatore Portaelicotteri a ponte continuo, quale sede del Comando Superiore imbarcato (198).

Dal profilo di questa «nuova» o meglio rinnovata Marina, si può dedurre che pur non essendo cambiati i tradizionali canoni della dottrina NATO, che vedeva la nostra Marina impegnata nel quadro dell'Alleanza a proteggere i traffici vitali dalla minaccia subacquea e aerea, le nuove Unità in una riguadagnata flessibilità potevano anche singolarmente rappresentare un importante elemento di presenza stabilizzatrice nel Mediterraneo e un buon investimento per altre Marine.

Sono di questo periodo infatti le fortunate Unità della classe «Lupo», che della polivalenza d'armamento e dell'elevata tecnologia fanno il loro vanto principale, riconosciuto anche all'estero, dove sono presenti in varie Marine amiche a sottolineare la ripresa e la capacità imprenditoriale oltre che tecnica della nostra cantieristica.

La struttura della Marina nel 1975 risentiva ancora dei concetti operativi in parte invecchiati o meglio, non ancora allineati con la situazione geostrategica di quegli anni, che comunque vedeva una precisa ipotesi operativa nella «*duplice funzione ... quale elemento essenziale per il mantenimento dell'equilibrio nel Mediterraneo e ... per la difesa dell'Occidente nel quadro dell'Alleanza Atlantica*» (199).

Il concetto strategico italiano, riassunto in modo chiaro dallo stesso «Libro Bianco», diveniva il padre dottrinale dei compiti assegnabili all'Istituzione e della dottrina operativa che caratterizzava la linea delle nuove unità pur non essendo mai in contraddizione con il concetto marittimo strategico alleato di quegli anni.

Le forze infatti dovevano essere adeguate per:

- mantenere una continua e credibile presenza anche per poter concorrere validamente al superamento di incidenti e dispute del tempo di pace;
- operare offensivamente sopra, sotto e sulla superficie del mare;
- concorrere alla protezione diretta e indiretta del deterrente navale alleato;
- effettuare operazioni di pronto intervento con l'impiego di limitate forze anfibiae, autonomamente o inserite in complessi interforze o multinazionali (200).

La «Legge Navale» pur rapidamente erosa dall'inflazione, permise di impostare uno strumento navale adeguato alla dottrina navale sopra esposta e le successive vicende della Marina Militare, tra cui primeggiano gli interventi in Libano e le operazioni «Golfo» (201) e «Somalia», stanno a dimostrare una chiarezza di idee e una intuizione dello sviluppo politico e strategico della situazione dell'area d'interesse che onorano i responsabili della pianificazione a ogni livello. L'impiego di queste Forze Navali, create appunto attorno al 1975, in quell'area operativa che si usa chiamare «Mediterraneo Allargato» e che comprende quindi il Mar Rosso, il Corno d'Africa e il Mare Arabico dimostrano inoltre la flessibilità intrinseca di uno strumento navale ben riuscito e la «marittimità» del Paese (202).

La progressiva entrata in servizio delle nuove unità e la demolizione delle più obsolete permise una riorganizzazione importante delle forze e infatti la Squadra nel 1982 risultò così composta:

- Unità sede del C. in C.: *Veneto*;
- 1<sup>a</sup> Divisione (La Spezia): *Doria, Audace, Ardito, Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco, Alpino, Carabinieri, Vesuvio*;



La fregata Maestrale (Fonte USMM)

- 2<sup>a</sup> Divisione (Taranto): *Duilio, Impavido, Intrepido, Aliseo, Lupo, Sagittario, Perseo, Orsa, Stromboli*;
- 3<sup>a</sup> Divisione (Brindisi): *Grado, Caorle, COMOS* (con 4 motocannoniere e 7 aliscafi);
- 4<sup>a</sup> Divisione (Augusta) con due fregate e otto corvette (per la Scuola Comando);
- Comando Sommergibili su due gruppi e 10 battelli.

Anche in questo caso è chiaro vedere un costante impegno a rinforzare il braccio lungo delle Forze Navali con l'inclusione delle unità logistiche nella compagine divisionale, ma anche il mantenimento degli impegni nel Sud dell'Adriatico (Terza Divisione) e nel canale di Sicilia (Quarta Divisione).

La Marina risolse nel ventennio '70-89 il problema di inviare al di fuori del Mediterraneo o comunque in attività non puramente addestrative alcune sue unità con la costituzione di Gruppi Navali ad hoc, di cui si riportano in Tabella 31 i più significativi. Non sappiamo perché questi Gruppi (di cui ancor oggi rimane uno attivato, il 10° nel Golfo di Tiran) ebbero successivi numeri pari, ma ricordiamo che spesso furono affidati per il periodo della loro costituzione a un Comandante di Divisione, che per la missione dipendeva direttamente dal capo di SM della Marina e non più dal Comandante in Capo della Squadra.

**Tabella 31**

<b>Gruppo Navale N°</b>	<b>Periodo</b>	<b>Composizione</b>	<b>Missione</b>
8	Ago/set. 1979	<i>Veneto, Doria, Stromboli</i>	Soccorso profughi Vietnam
10	Feb. 82/ continua	<i>Palma, Bambù, Mogano, Mango</i>	Contingente italiano MFO Sinai
12	Ott./nov. 1982	<i>Audace, Orsa, Vesuvio</i>	Campagna nelle acque somale
14	Ago/ott. 1984	<i>Cavezzale, Castagno, Frassino, Loto</i>	Sminamento acque di Suez
16	Feb./giu 1986	<i>Grecale, Scirocco</i>	Campagna in E.O.
18	Set.87/gen.89	<i>Grecale, Scirocco, Zeffiro, Libeccio, Aliseo, Lupo, Espero, Orsa, Vesuvio, Stromboli, Sapri, Vieste, Lerici,, Loto, Castagno</i>	Protezione Mercantili nel Golfo Persico
20	Ago 90/ago 91	<i>Libeccio, Stromboli, Audace, Lupo, S.Marco, Milazzo, Vieste, Orsa, Zeffiro, Sagittario, Vesuvio, Maestrale, Sapri, Tremiti</i>	Supporto embargo ONU nel Golfo Persico

Anche questa abitudine ci conferma quanto la Squadra Navale sia stata vista nel quarantennio dal dopoguerra più come un Ente di coordinamento addestrativo che come un vero comando operativo, forse anche per questo a tale Comando fu dato il compito di coordinare le attività dei Centri di Addestramento, che via via venivano creati, e poi del Centro Addestramento unificato di Taranto (MARICENTADD). Ruolo importantissimo la Squadra ricoprì in campo Nato sino a giungere alla decisione di far coincidere la figura del suo Comandante in Capo con quella alleata di Comandante del Mediterraneo Centrale (COMEDCENT) pur dotandolo di un separato Stato Maggiore co-locato nella sede protetta di Santa Rosa, presso la Capitale.

La figura del Comandante in Capo ebbe quindi sin dagli ultimi anni Quaranta un rilievo notevole nella Forza Armata, riuscendo seconda solo a quella del Capo di Stato Maggiore.

Possiamo concludere che nel periodo della «Guerra Fredda» la nostra Squadra fu certamente una delle protagoniste delle attività marittime in Mediterraneo e ancor oggi grazie a una «strategia dei mezzi» portata avanti da Capi illuminati, svolge un prezioso lavoro a difesa degli interessi nazionali anche al di fuori del Mare Nostrum.

Per completezza d'informazione si mostrano di seguito i programmi navali dal dopoguerra alla Legge navale.

## Programmi navali italiani del dopoguerra

### Programma 1950

2 CCTT di squadra	<i>Indomito - Impetuoso</i>
2 CCTT leggeri	<i>Castore - Canopo</i>
2 Avvisi Scorta	Non realizzati
12 Dragamine	Classe «Abete».

### Programma aggiuntivo MDAP

2 CCTT leggeri	<i>Centauro - Cigno</i>
3 Corvette	<i>Albatros - Airone - Alcione</i>
Dragamine	Classe «Abete».

### Programma 1957

2 Incrociatori di scorta	<i>Doria - Duilio</i>
2 CCTT Lancia missili	<i>Intrepido - Impavido</i>
4 Fregate portaelicotteri	<i>Rizzo - Bergamini - Margottini - Fasan</i>

### Programma 1967

1 Incrociatore portaelicotteri	<i>Vittorio Veneto</i>
2 Fregate portaelicotteri	<i>Alpino - Carabiniere</i>
2 SSK	Classe «Toti».

### Programma 1972

2 CCTT Lancia missili	<i>Ardito - Audace</i>
2 SSK	Classe «Toti»
1 Motocannoniera-Aliscafo	<i>Sparviero</i>
1 Rifornitore di Squadra	<i>Stromboli</i>

### Programma 1974

4 Fregate Veloci (FF VV)	Classe «Lupo»
2 SS	Classe «Sauro»
1 Aux	<i>Anteo</i>

### Programma Legge Navale

1 Incrociatore Portaerei	<i>Garibaldi</i>
2 DDG	Classe «Animoso» (ora «De La Penne»)
8 Fregate AS	Classe «Maestrale»
6 Aliscafi	Classe «Nibbio»
1 LPD	<i>San Giorgio</i>
1 AOR	<i>Vesuvio</i>
4 MSH	Classe «Lerici».

## ANNESSO

---

# SCHEMA DEI MUTAMENTI STRATEGICI DEL «SISTEMA» NAVALE ITALIANO DALLA FINE DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE A OGGI

Per concludere questo breve testo sui mutamenti della strategia marittima nazionale si offre al Lettore uno schema in cui si sintetizzano i cambiamenti occorsi dal 1945 a oggi.

### Dal 1945 al 1949

L'avversario: la Jugoslavia.

Il Teatro operativo principale: L'Adriatico.

Tipo di strategia marittima: *Seacontrol* - *Sea Denial*.

Strategia dei mezzi: rimessa in servizio di motovedette, dragamine veloci, ex motosiluranti anche alleate (GIS).

Strategia del personale: riapertura degli Istituti d'istruzione per gli Ufficiali (Accademia a Livorno, IGM), costituzione Scuole CEMM anche a bordo delle grandi navi.

Strategia dell'organizzazione: ripresa dell'attività arsenalizzia, ricostruzione delle basi, riorganizzazione degli organi centrali.

### Dal 1949 al 1960

L'avversario: l'Unione Sovietica e i suoi alleati.

Il Teatro operativo principale: Il Mediterraneo Centrale (NATO).

Tipo di strategia marittima: *Seacontrol*.

Strategia dei mezzi: l'arrivo delle navi ex Stati Uniti (2 «Aviere», 3 «Aldebaran», 6 «Mastino», gli MSC, i sommergibili), riarmamento con materiali ex statunitensi delle unità efficienti di costruzione nazionale (incrociatori, CCTT, Torpediniere); costruzione di nuove unità con assistenza economica degli Stati Uniti (MDAP) (2 «San Marco», 2 «Indomito», 4 «Centauro», 3 «Albatros»).

Strategia del personale: Invio di molto personale ai corsi negli Stati Uniti, costituzione dei Centri Addestramento, ripresa della Scuola Comando (con 20 corvette).

Strategia dell'organizzazione: Costituzione del Comando Dragaggio (sino a 100 dragamine), Squadra Navale su 2 divisioni (Nord, Sud), assunzione del comando del Mediterraneo Centrale a Napoli (COMEDCENT).

## Dal 1960 al 1974

L'avversario: l'Unione Sovietica e i suoi alleati.

Teatro operativo principale: l'intero Mediterraneo geografico (NAVSOUTH).

Tipo di strategia marittima: *Seacontrol*.

Strategia dei mezzi: Nuovi programmi navali con riusciti prototipi nazionali sfruttando la nuova tecnologia (cannoni, elicotteri, apparati motori a gas). Marina di prototipi (*Alpino, Doria, Toti, Sparviero, Lupo*). Progetto Garibaldi (Polaris) riuscito, progetti nucleari (Fermi, Marconi) non portati avanti.

Strategia del personale: Unificazione dei centri addestramento (M/CENTADD).

Strategia dell'organizzazione: Costituzione della 3<sup>a</sup> Divisione Navale (Brindisi, anfibi e mezzi costieri). Centralizzazione del comando Squadra a Santa Rosa (CINCNAV/COMED-CENT). Assunzione dell'incarico di COMNAVSOUTH a Napoli da parte di un Ammiraglio italiano.

## Dal 1974 al 1986

L'avversario: l'Unione Sovietica e i suoi alleati.

Teatro operativo principale: il Mediterraneo «allargato».

Tipo di strategia marittima: *Seacontrol, naval presence, power projection ashore*.

Strategia dei mezzi: La Legge Navale e i programmi aggiuntivi (Corvette, Pattugliatori), costituzione dell'Aviazione Navale (*Garibaldi, AV8B Harrier*).

Strategia del personale: Partecipazione spinta ad attività culturali europee e americane.

Strategia dell'organizzazione: Taglio dei «rami secchi», concentrazione delle attività su Taranto, La Spezia, Augusta.

## Dal 1986 al 2000

L'avversario: l'Unione Sovietica e i suoi alleati sino all'89, poi «i perturbatori della stabilità internazionale».

Teatro operativo principale: oltre il Mediterraneo «allargato» - gli «interessi nazionali».

Tipo di strategia marittima: *Seacontrol; naval presence e constabulary role; power projection ashore* in forze multinazionali. La nuova formula della «marittimità» (in avanti e in anticipo dal mare e sul mare).

Strategia dei mezzi: I programmi possibili con il bilancio post-guerra fredda (Pattugliatori e programmi multinazionali), costruzione della nuova portaerei (Cavour).

Strategia del personale: Partecipazione qualificata ad attività culturali europee, americane e mediterranee (Simposio di Venezia), nuovo iter formativo Ufficiali (laurea), il ruolo Marescialli.

**NOTE CAPITOLO VI**

(173) Gli Stati Uniti erano presenti con una cospicua e moderna Squadra, che diventerà poi la VI Flotta, e gli Inglesi avevano nel teatro la loro *Mediterranean Fleet* dotata di portaerei, incrociatori e unità minori moderne ed efficienti.

(174) La consistenza della Flotta alla fine del 1946 era assai superiore a quella poi concessa dal Trattato di Pace. Il paragone tra i due numeri è indicativo di quanto il Diktat sia stato punitivo e penalizzante il ruolo politico della Marina.

(175) Il Trattato di Pace, arrivato quasi improvviso dopo anni di stretta collaborazione navale con gli Alleati, fu difatti estremamente punitivo per il nostro Paese, che privato delle colonie, di parti del territorio nazionale e soprattutto di una Marina e di una Aviazione consistenti, si trovò a essere declassato a Potenza di terzo rango con una intrinseca impossibilità di adottare un programma di «ricostruzione» militare, in parallelo alla ricostruzione delle infrastrutture industriali, che potesse nel tempo fargli riprendere, nel contesto mondiale, un ruolo di protagonista.

(176) Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano 1989, pag. 598.

(177) Con il termine GIS (Galleggiante inseguimento siluri) si venne di fatto a coprire una nostra quasi violazione alle clausole armistiziali, in quanto delle «motosiluranti», nazionali, ex tedesche ed ex alleate venivano rimesse in servizio per l'utilizzo in Adriatico per compiti di vigilanza, pattugliamento e *sea control*.

(178) *Supplemento al Notiziario della Marina*, n. 5, maggio 1984. Cfr. Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano 1989, pag.603.

(179) Greenbacker J. E., «Do we still need the sixth fleet?», *USNI Naval Review* 1966.

(180) NATO Ufficio Informazioni e stampa, *Manuale della NATO*, ed. 1993.

(181) Giorgerini G., «Cenni di storia e politica navale russa», *Rivista Marittima* 1986.

(182) Fantoni G., *La flotta sovietica nel mediterraneo*, LUISS, Giugno 1993.

(183) Con questo acronimo la NATO indicava il complesso delle forze navali sovietiche schierate in Mediterraneo.

(184) Vedi Fantoni, *op. cit.*

(184) Fantoni, *op.cit.* e Vego M., «Soviet naval presence in the mediterranean since 1973», *Navy International*, July 1983.

(185) Tornetta V., «La politica marittima dell'URSS», *Affari Esteri*, Estate 1983.

(186) Luns J., *Conseguenze politico-militari dell'espansione navale sovietica*, Notizie Nato, 1982.

(187) La composizione della Squadra nei suoi vari mutamenti organici è stata ricavata da appunti e documenti dell'archivio dell'A.

(188) Colliva, *op. cit.*, p. 194. Cfr. C. De Risio, *Navi di ferro, teste di legno. La Marina italiana*, Ciarrapico, Roma 1976.

(189) La legge prevede che i mezzi aerei siano dell'Aeronautica Militare, ma sotto il controllo operativo della Marina e con equipaggi misti.

(190) L'ammiraglio Spigai fu Comandante dell'Istituto di Guerra Marittima di Livorno, Consigliere del Presidente della Repubblica e infine Capo di Stato Maggiore della Marina.

(191) V. Spigai, *Il problema navale italiano*, Milano 1963, p. 141.

(192) *Ibidem*, p. 185.

(193) Colliva, *op.cit.*, p. 194.

(194) G. De Giorgi, Intervento al convegno «La presenza marittima dell'Italia nel Mediterraneo», in *Rivista Marittima*, giugno 1975, p.9.

(195) *Ibidem*, p 10.

(196) SMM, Libro Bianco. Prospettive e orientamenti di massima della Marina Militare nel periodo 1974-1984, Supplemento alla *Rivista Marittima*, aprile 1974.

(197) G. De Giorgi, *op. cit.*, p. 11.

(198) *Ibidem*, p. 12.

(199) Libro Bianco, *op. cit.*, p.18.

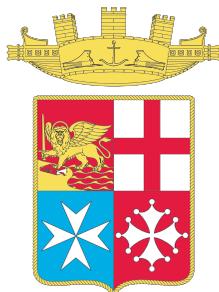
(200) *Ibidem*, p.21.

(201) Cfr. *Marina Militare: Missione Golfo*, Supplemento al n. 11, novembre 1988, della *Rivista Italiana di Difesa*.

(202) Cfr. Mariani A., *La connotazione marittima dello strumento militare*, Supplemento *Rivista Marittima* n. 7, Luglio 1995.







**RIVISTA MARITTIMA**  
**Mensile della Marina dal 1868**

**Editore**  
**Ministero della Difesa**

**Direzione e Redazione**  
Via Taormina, 4 - 00135 Roma  
Tel.: 06 36807 248-54 Telefax: 06 36807 249  
Internet: [www.marina.difesa.it/conosciamoci/  
editoria/marivista/Pagine/default.aspx](http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/marivista/Pagine/default.aspx)  
email redazione: [rivistamarittima@marina.difesa.it](mailto:rivistamarittima@marina.difesa.it)

**Direttore responsabile**  
Capitano di Vascello  
Daniele Sapienza

**Redazione**  
Capitano di fregata Diego Serrani  
Sottotenente di vascello Raffaella Angelino  
Secondo Capo Scelto Gianlorenzo Pesola

**Ufficio Abbonamenti e Servizio clienti**  
Tel.: 06 36807251-48  
e-mail abbonamenti: [rivista.abbonamenti@marina.difesa.it](mailto:rivista.abbonamenti@marina.difesa.it)

**Segreteria amministrativa**  
Tel.: 06 36807254  
Codice fiscale: 80234970582  
Partita IVA: 02135411003

**Fotolito e stampa**  
Str Press S.r.l.  
Piazza Cola di Rienzo, 85 - 00192 Roma  
Tel. 06 36004142  
[info@essetr.it](mailto:info@essetr.it)