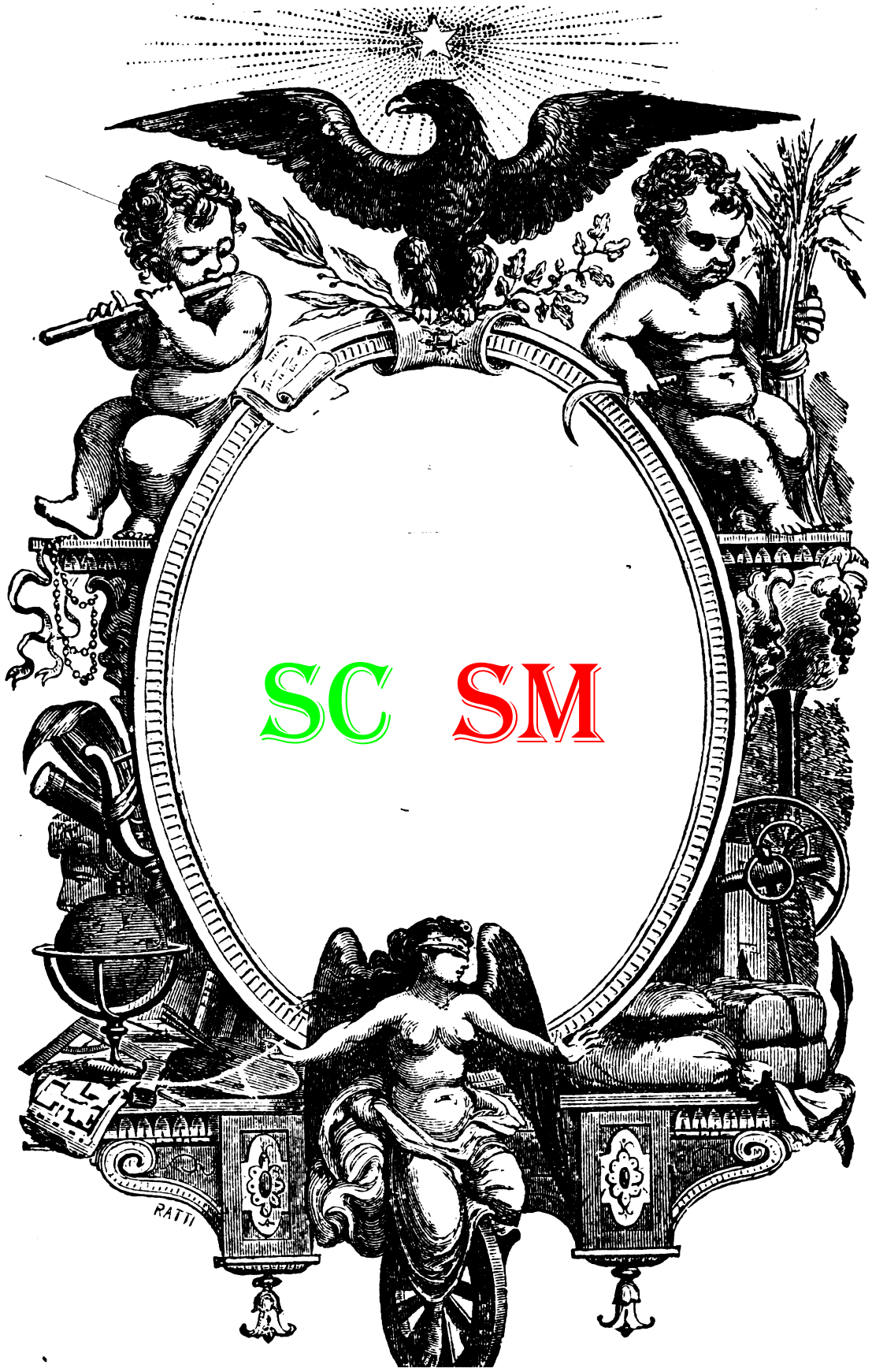
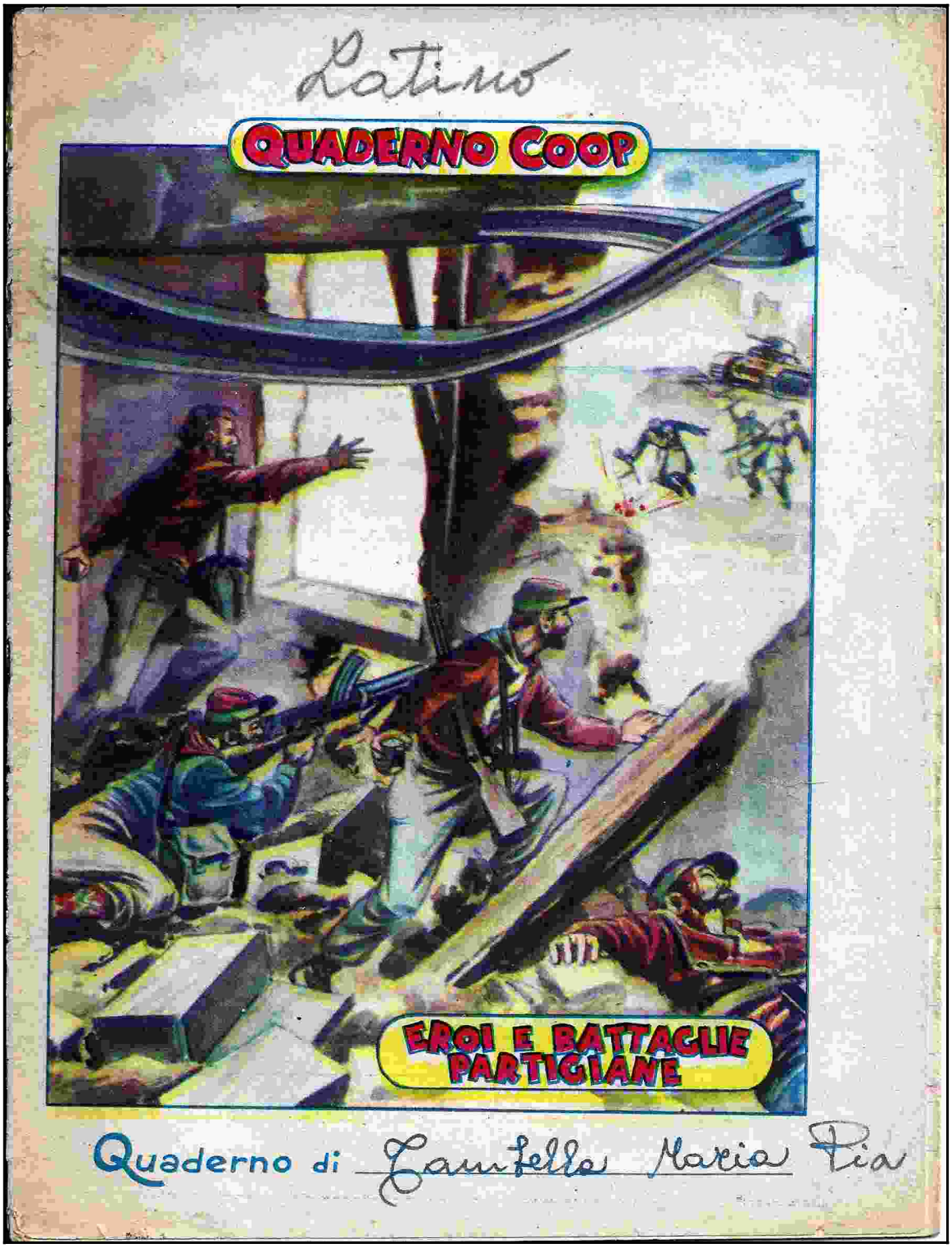
GENNAIO 2011 - ANNO XII





Un vecchio quaderno di scuola trovato in un carrettino. Evidentemente stampato da una cooperativa molto vicina al vecchio Partito Comunista Italiano. Si noti come i partigiani siano rappresentati vestiti come garibaldini dell'Ottocento in funzione del tentativo ideologico del PCI di impadronirsi della figura di Garibaldi e di recuprare, presso le masse, l'idea che i comunisti non fossero antinazionalisti. Preghiamo la vecchia proprietaria di volerci scusare per la pubblicazione.

LA BATTAGLIA DI PORTA LAME

Il 5 settembre 1944 i Partigiani bolognesi della Brigata Garibaldina « Gianni » in previsione di una rapida avanzata alleata si portarono verso il cuore della città per essere pronti ad attaccare il nemico ed a proteggere i cittadini. Erano 270 uomini accantonati nel quartiere di Porta Lame, il più bombardato di tutta Bologna e quasi completamente disabitato. 200 Partigiani si accantonarono fra le rovine dell'Ospedale Maggiore e 70 occuparono due edifici sinistrati fra via Azzogardino e via del Porto. Ma l'attesa della rapida avanzata fu vana: i tedeschi consolidarono le loro difese sulla linea gotica ed i Partigiani rimasero così isolati all'interno di Bologna occupata. Passarono lunghe settimane in attesa estenuante.

Solo ai primi di novembre il comando germanico decise di dare battaglia; fece convergere tutte le forze sul più piccolo caposaldo Partigiano. Alle sei e mezzo di quel giorno un numeroso gruppo di S. S. si avvicinò al primo edificio detto « La Palazzina » e tentò di forzare la porta d'ingresso. Una prima raffica di mitra costrinse il nemico a ritirarsi lasciando alcuni morti sul terreno. Ingenti forze tedesche erano state piazzate in tutti gli edifici circostanti e cominciò un fuoco d'inferno: i Partigiani rispondevano saltuariamente ai colpi dell'avversario per risparmiare le munizioni. Dopo oltre un'ora di combattimento entrarono in azione prima i mortai poi i cannoni. Nella « Palazzina » caddero i primi Partigiani. Verso mezzogiorno, dopo due ore di cannoneggiamento, i tedeschi e le brigate nere tentarono un assalto con bombe a mano e raffiche di mitra; i Partigiani riuscirono a respingere per tre volte gli assalitori nello spazio di due ore. Alle due pomeridiane con 18 morti riversi nelle stanze ed una ventina di feriti gravi i Partigiani decisero di abbandonare la « Palazzina » e di ritirarsi nell'edificio accanto: occoreva uscire all'aperto: una squadra balzò sulla strada costringendo a raffiche di mitra il nemico alla fuga; i Partigiani poterono così ritirarsi nell'altro edificio che a sua volta fu subito preso sotto il tiro del cannone. La resistenza durò ancora fino alle ore 17 quando si profilò nel cortile la sagoma di un carro armato. Tedeschi e fascisti avanzavano ormai protetti dal carro armato ma i Partigiani avevano difeso fino all'ultimo colpo una estrema via d'uscita: lanciarono alcune bombe fumogene e dal sotterraneo riuscirono a raggiungere il canale che scorreva dietro l'edificio; lo attraversarono a nuoto e si posero in salvo. La battaglia di Porta Lame si concludeva con la perdita di 18 uomini per i Garibaldini e di 214 per i tedeschi ed i fascisti.

Piuttosto fantasiosa la ricostruzione dello scontro a fuoco tra partigiani e "nazifascisti", come allora si diceva. In questi raccontini popolari i termini più usati sono partigiano, fascista, nazista, zazifascista, liberazione e, qualche volta, democrazia ma poco libertà e pochissimo Italia, mai esercito, forze armate o guerra civile: ognuno può trarre da sé le somme… comunque sia, attualmente sembra che i difensori dell'unità nazionale siano collocati prevalentemente a sinistra anche se il fatto non deve meravigliare, visto che le ideologie di estrema sinistra sono state sempre decisamente centraliste. Precisiamo, a scanso di equivoci, che queste brevi note sono solo delle considerazioni e non hanno alcun valore politico.

Editoriale

Cari Soci,

siamo nel 2011, e tutti noi abbiamo appena superato le festività; speriamo, a questo proposito, che siano state serene e che vi siano pervenuti i nostri auguri trasmessivi a dicembre.

Quest'anno dovremmo "festeggiare", a febbraio, l'undicesimo anno di attività dell'Associazione.

Vi chiederete: perché "dovremmo", e perché l'undicesimo, e non il decimo? Perché abbiamo trascurato il precedente anniversario?

È presto detto: l'anno scorso non c'è stato - nonostante le aspettative ed i programmi - nulla da festeggiare per i ben noti motivi già espostivi.

Come ricorderete, nell'editoriale di giugno - a suo tempo anticipatovi tramite e-mail e poi apparso nell'ultimo Quaderno - esponevamo la situazione relativa alla vita dell'Associazione; attendevamo reazioni o risposte ma, salvo pochissime eccezioni, è seguito un silenzio "assordante".

Continuano le ricerche, confortati in ciò anche da varie richieste che ci pervengono da frequentatori del sito (non dai Soci!); continua la preparazione di articoli, dovuta all'entusiasmo di pochi; continuano le recensioni dei libri che ci pervengono o che acquistiamo; continuano le richieste di collaborazione tra associazioni analoghe; continua però anche e soprattutto il vostro silenzio.

Vogliamo credere che tutto ciò sia dovuto solo ai numerosi impegni che tutti noi, nessuno escluso, abbiamo - siano essi di studio, famiglia, lavoro o che altro; però noi del Comitato Direttivo riusciamo anche - sia pure non con la frequenza che vorremmo - ad occuparci dell'Associazione; questo almeno crediamo che vorrete riconoscercelo.

Ci rendiamo inoltre conto che, essendo ormai la quasi maggioranza dei Soci residente extra-moenia, è ben difficile poter organizzare incontri oltre a quello annuale dell'assemblea.

Resta il fatto che il silenzio di molti, troppi Soci non ci consente di effettuare alcun'altra attività, a parte i Quaderni, per mancanza di indicazioni, suggerimenti, critiche che ci aiutino a capire dove e se abbiamo sbagliato.

Sembra quasi che la sola idea di inviare una mail, o di telefonare, susciti lo stesso entusiasmo di chi viene invitato a testimoniare in un processo per mafia o per terrorismo!

Possiamo, onestamente, intraprendere una qualsiasi ulteriore iniziativa se, per quelle già proposte, non abbiamo avuto modo di sapere - neanche dopo esplicite richieste in tal senso (vds. il precedente editoriale) - quale sia stato il gradimento delle stesse?

Inoltre, per chiudere questo argomento, notiamo che vi è stata anche una …"latitanza" di massa nel pagamento delle quote; nel corso del 2010 ne sono infatti pervenute pochissime rispetto agli anni precedenti.

Di quelle poche, due ci sono pervenute a luglio ma, non avendo l'Amministrazione postale indicato gli estremi dei versamenti, non sappiamo a chi attribuirle; almeno per questo attendiamo che gli interessati si facciano sentire.

Non vogliamo continuare ad annoiarvi con queste considerazioni; ci limitiamo a pregarvi di voler rileggere, quando ne avrete il tempo, il precedente editoriale e volerci dare un riscontro, quale che sia.

Così potremo valutare in sede di assemblea, che verrà convocata entro marzo, se proseguire o meno l'attività dell'Associazione.

Prima di lasciarvi, adesso, alla lettura del Quaderno che, come vedrete nella presentazione, parla di argomenti navali, vogliamo scusarci per gli inconvenienti del precedente numero.

Avrete notato che il formato era diverso, che l'impaginazione era un po' pasticciata; che alcuni paragrafi erano misteriosamente stati stampati con un altro corpo e/o messi in corsivo.

Tutto ciò è dipeso dal fatto che abbiamo cambiato, incautamente, la tipografia, e quando ci siamo accorti del pasticcio era troppo tardi per rimediare.

Nel rinnovare le nostre scuse, e nel pregarvi nuovamente di darci vostre notizie, vi inviamo i nostri più cordiali saluti.

Roma, il Comitato Direttivo

Presentazione

La Redazione ha voluto dedicare questo numero speciale dei ***Quaderni*** che apre il 2011 alla Marina Militare italiana. In verità, nei dieci anni di pubblicazione della nostra rivista interna della **SCSM**, nessun articolo è stato dedicato alla storia militare marittima, mentre sul sito arsmilitaris numerosi sono gli interventi di soci, simpatizzanti e lettori che affrontano argomenti riguardanti la guerra sui mari.

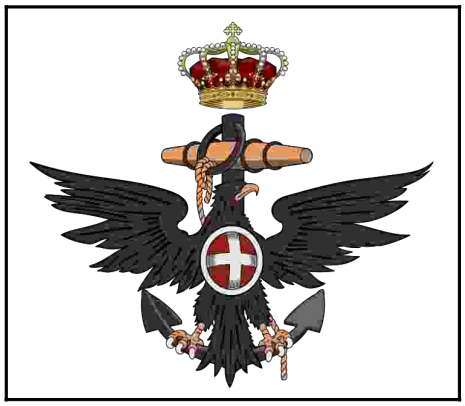
Per colmare tale lacuna tutto il presente numero conterrà soltanto articoli dedicati alla Marina.

Apre il numero un interessante e, come suo solito, molto ben documentato articolo del socio Lanfranco Sanna, che si occupa dei cacciatorpediniere della numerosa classe “Soldati”, unità leggere e di scorta nate da un ben riuscito progetto, che seppero tener testa alle unità similari alleate durante tutto il conflitto sino al 1943, ed in parte furono usate dai vincitori fino alla conclusione della guerra. Chiude l’articolo, contemporaneamente storico e tecnico, un commovente quanto suggestivo episodio di guerra - quello dei “38 rubini” - che fa onore agli uomini della Regia Marina e sa di “come eravamo”, ma che non vogliamo rivelarvi per non togliervi il gusto della sorpresa e della lettura.

Segue un intervento del segretario Piero Pastoretto il quale, *rara avis*, e con spirito polemico rivolto ad una certa storiografia militare in voga ormai da decenni, tanto dozzinale quanto anti italiana, osa prendere le difese sella Regia Marina avanzando la tesi che essa nel 1940 era pronta e preparata persino per una guerra sul mare imprevista e quindi non preventivata: quella cioè contro la potenza navale e la secolare esperienza bellica della Roya Navy. L’autore, nel suo articolo, espone fatti e particolari che dimostrano la ragione di tale ribaltamento dei giudizi comuni ed auspica di promuovere così un vivace e salutare dibattito.

Conclude il numero dei Quaderni una lunga recensione del volume recentemente uscito in libreria *Così affondammo la Valiant*, il mai dimenticato ed eroico episodio di valore che anche i nostri antichi avversari hanno sempre riconosciuto come l’eccezionale azione di un pugno di uomini coraggiosi sino all’estremo.

La Redazione tutta augura una buona lettura ed un felice anno nuovo.



Regia Marina

Cacciatorpediniere Classe “Soldati”

Il Ct. Carabiniere e i 38 rubini

di Lanfranco Sanna

I più moderni CC.tt. della Regia Marina, al momento dell’inizio della II G.M. erano i 12 della classe “Soldati” che furono ordinati ed impostati nel 1937 ed entrarono in servizio tra il 1938 ed il 1939. Derivavano dagli “Oriani” con un lieve aumento di dislocamento e di potenza.

La dottrina d’impiego dei CC.tt. prevedeva l’impiego a livello di squadriglia e flottiglia come grosse siluranti d’altura nei gruppi di battaglia durante gli scontri diurni e per la ricerca notturna di navi nemiche.

Presso i cantieri O.T.O. di Livorno furono costruite 6 unità, 2 presso i Cantieri Navali Riuniti di Ancona C.N.R.), 2 presso i C.N.R. di Palermo, 2 nei Cantieri del Tirreno di Genova.

Furono scelti i nomi dei corpi e delle specialità delle Forze Armate (tra parentesi la sigla ottica):

Alpino (AP), *Artigliere* (AR), *Ascari* (AI), *Aviere* (AV), *Bersagliere* (BG), *Camicia Nera* (CN),*Carabiniere* (CB), *Corazziere* (CR poi CZ)*, Fuciliere* (FC), *Geniere* (GE), *Granatiere* (GN), *Lanciere* (LN).

Il programma navale del 1939 prevedeva anche la realizzazione di una nuova classe di 12 CC.tt. che doveva rappresentare un miglioramento della classe “Soldati”, ma per rimpiazzare le perdite dei cacciatorpediniere nei primi mesi di guerra (7 unità tra giugno e settembre, però di altre classi) si decise la costruzione di 7 nuove unità con le stesse caratteristiche della classe “Soldati”. Le prime tre furono impostate nell’ottobre 1940 ad Ancona (2) e a Livorno (1), seguite da altre 4 sempre a Livorno nel corso del 1941.

I cacciatorpediniere della 2ª Serie assunsero i seguenti nomi e sigle ottiche:

Bombardiere (BR), *Carrista* (CR), *Corsaro* (CA), *Legionario* (LG), *Mitragliere* (MT), *Squadrista* (SQ), *Velite* (VL).

L’unica differenza importante era la riduzione della potenza motrice a 44.000 HP e la relativa riduzione di velocità massima a 35-36 nodi per rendere più affidabile l’apparato motore e aumentare l’autonomia, anche perché nell’attività operativa si era dimostrata sufficiente una velocità di 30-32 nodi.

I dodici cacciatorpediniere della prima serie della classe “Soldati” nel porto di Livorno per la consegna delle Bandiere di combattimento nel giugno 1939. Il *Carabiniere* è il secondo da destra.

CARATTERISTICHE TECNICHE

	1ª serie O.T.O.- altri cantieri	**2ª serie** O.T.O.- altri cantieri
Dislocamento t. (standard)	**1790-1817**	**1846-1830**
Dimensioni		
- lunghezza f.t.	**106,7-106,9**	**106,7**
- larghezza (gall.) m.	**10,15-10,19**	**10,19-10,3**
- immersione media m.	**3,38-3,46**	**3,4-3,50**
Apparato motore		
- caldaie	**3 tipo R.M.**	**idem**
- Turbine	**2 gruppi tipo "Belluzzo-Parson"**	**idem**
- Potenza	**48000 HP**	**44000 HP**
- Velocità nd	**39/40**	**35/36**
- Autonomia (miglia/nodi)	**682/34 nd**	**885/32 nd**
	1800/20 nd	**2000/20 nd**
	2340/14 nd	**2490/14 nd**

Armamento: ***Tutti meno il Carabiniere, Bombardiere, Carrista* e *Mitragliere***

4 cannoni da 120/50 mm (2 x II)	**5 cannoni da 120/50 mm (2 x II, 1 x I)**
1 obice illum. da 120/15 mm	**-**
8 mitragliere da 20/65 mm (4 x II)	**10 mitragliere da 20/65 mm (4 x II, 2 x I)**
6 tubi lanciasiluri da 533 mm (2 X III)	**idem**
2 lanciabombe a.s.	**idem**
2 scaricabombe a.s.	**idem**
34 b.t.g.	**40 b.t.g.**
1 torpedine da rimorchio	**-**
Sistema per posa mine (max 64 armi)	**idem**

Carabiniere	***Velite***
5 cannoni da 120/50 mm (2 X II, 1 X I)	**4 cannoni da 120/50 mm (2 x II)**
senza obice illum.	**1 obice da 120/15 mm illum.**
12 mitragliere da 20/65 mm (6 x II)	

Legionario

4 cannoni da 120/50 mm (1 x II, 2 x I)
10 mitragliere da 20/65 mm (4 x II, 2 x I)

Equipaggio: 7 ufficiali	**13 uff.**
171/180 sottuff. e comuni	**204 sottuff. e comuni**

La velocità massima dei CC.tt. era inferiore alla velocità raggiunta nelle prove, ma comunque i caccia raggiungevano 36 nodi con una velocità operativa di 30 nodi.

Pur migliorati rispetto ai precedenti CC.tt. italiani, mantenevano gli stessi difetti, come la scarsa autonomia e una non eccelsa qualità marina, rispetto ai caccia nemici che erano stati progettati per operare anche negli oceani[1].

TECNICA

Scafo: di acciaio, con castello con leggero cavallino prodiero, con ponte di coperta e due copertini, prora arcuata, poppa arrotondata, due eliche, timone semicompensato. A prora subito dopo il paraonde c'era l' impianto binato, seguito dal blocco plancia-coffa. Al centro della controplancia c'era la torretta brandeggiabile della stazione di direzione tiro (S.D.T.).

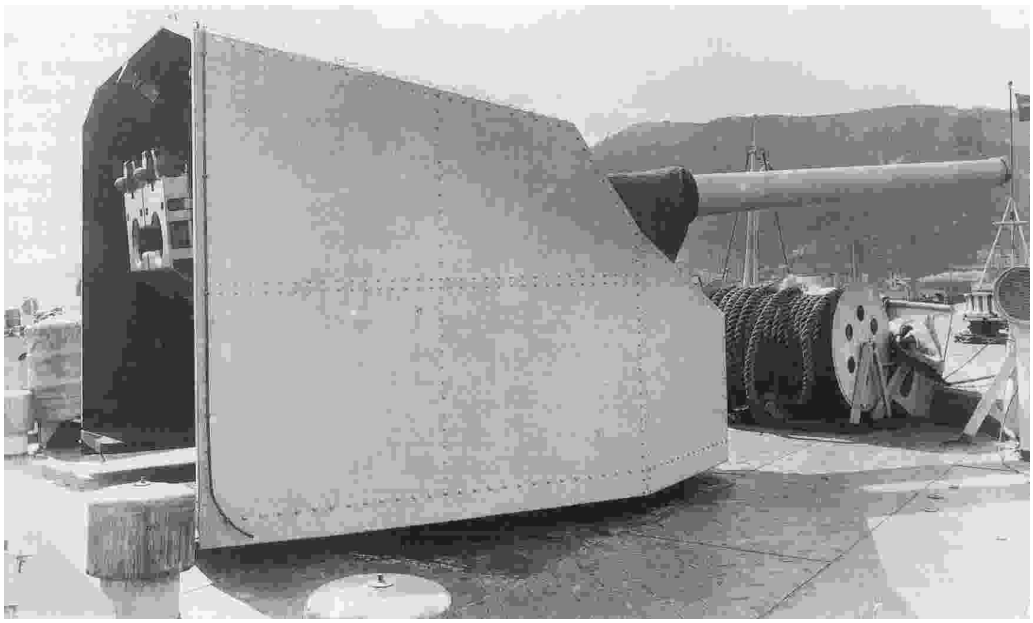
Due impianti binati di mitragliere da 20/65 mm erano sistemati su due piazzole ai lati del supporto della coffa. Dietro si alzava l'albero principale con due pennoni e il fumaiolo dal profilo caratteristico, differente a seconda del cantiere di costruzione. Dopo la prima tuga sull'asse di simmetria della nave c'era il complesso trinato dei tubi lanciasiluri da 533 mm. Sul casotto centrale era collocato l'obice da 120/15 mm per il tiro illuminante o il 5° pezzo da 120/50 mm, seguiva il complesso trinato posteriore di tubi lanciasiluri e quindi, sulla tuga poppiera, gruppo binato scudato da 120/50 mm posteriore.

Apparato motore: potenza 50.000 Hp: tre caldaie a vapore in tre locali stagni e due gruppi turbine in locali non contigui a poppavia. Tale localizzazione aveva dei vantaggi di peso e permetteva un campo di tiro migliore, ma si correva il rischio che, se colpita, rimanesse immobilizzata.

Armamento:

cannoni:

4 cannoni da 120/50 mm in impianti binati scudati, a culla unica (modello O.T.O. 1936, 1936 modificato, Ansaldo 1936 e 1937). Le differenze consistevano nelle diverse possibilità di elevazione (35°, 39°-40°, 40° e 42° rispettivamente) che permettevano un impiego anche antiaereo di saturazione. La gittata massima era di 18.000-19.000 metri, la velocità iniziale era di 950 m/sec. La culla, mentre faceva risparmiare peso, per la distanza limitata tra le due canne determinava interferenze nel tiro contemporaneo. La punteria era a controindice (appositi orologi che davano valori di elevazione e di brandeggio) e punteria diretta con cannocchiali.



Impianto binato prodiero del *Carabiniere* nel 1939. modello “Ansaldo 1937” con elevazione massima 42°

---

caratteristiche principali dei due tipi di CC.tt. degli Alleati che possono essere paragonati alla classe “Soldati”:

Classe “HMS Jervis” /	Classe “USS Benson”.
Dislocamento norm. t.:	2140/2281
Dimensioni, m.:	108,5 x 10,9 x 2,9 / 106,1 x 10,7 x 3,1
Potenza HP:	40000/50000
Velocità nd.:	36/36
Autonomia, ml/a nodi:	5500/15, 3700/20- 6000/15, 3880/20
Armamento:	6-120 mm (II x 3) / 5-127 mm (I x 5)
	4- 40 mm/ -
	8-12,7 mm/ 12-12,7 mm
	10 t.l.s. 533 mm/ 10 t.l.s. 533 mm
	2 lcb.a.s. / 2 lcb.a.s.

L’armamento era costituito da 15 uomini: un capo impianto, 2 puntatori, 2 addetti agli otturatori, 4 addetti al caricamento, 2 addetti ai calcatoi, 4 addetti al rifornimento (tutto manuale).

La cadenza di tiro era di 7-8 colpi al minuto per canna. Le munizioni erano costituite da proiettile e bossolo separati. Il peso del bossolo era di 24,56 Kg., la granata dirompente pesava 22,80 Kg., quella illuminante 19,76/22,1 Kg., quella incendiaria 24,1 kg, perforante 23,49 kg. Previste cariche a vampa ridotta per il tiro notturno. Ogni complesso binato disponeva di 400-440 colpi.

Un obice da 120/15 mm che aveva una gittata di 6.400 m.

Obice da 120/15 mm mod. “OTO 1934” per il tiro illuminante sistemato sulla tuga centrale su tutti i caccia della 1ª serie eccetto il *Carabiniere,* che invece aveva un cannone da 120/50 scudato.

mitragliere:

I caccia entrarono in servizio con 4 complessi binati di mitragliere da 20/65 “Breda 1935” a punteria vincolata e 2-4 mitragliatrici da 8 mm “Breda 1937”. Nel corso del conflitto si rese necessario incrementare e potenziare la difesa antiaerea con l’istallazione di mitragliere da 20/65 mm “Breda 1935” su impianto singolo più efficienti e delle più potenti mitragliere da 37/54 mm “Breda 1939”.

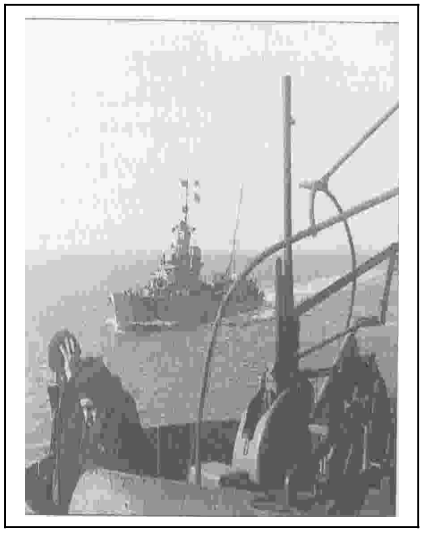
20/65 mm Breda 1935[2]	**8 mm Breda 1937[3]**
velocità iniziale 850 m/sec.	780 m/sec.
portata effettiva 2500 m	1.000 m
ritmo di fuoco 240/min.	460/min
alimentazione: caricatori a piastra da 12 cartucce	caricatore a piastra da 20 cartucce
tipo d’impianto: RM 35 binato a punteria vincolata	a libera punteria
elevazione + 100°/ - 10°	+ 80°/ - 10°

In sostituzione dei complessi binati, furono imbarcati impianti singoli dello stesso calibro sulle plancette laterali a livello della controplancia (*Legionario, Velite, Mitragliere, Bombardiere, Corsaro, Artigliere ex Camicia Nera, Granatiere,* o sul castello (*Ascari, Carabiniere)* o in aggiunta, in coperta a poppa (*Fuciliere, Carabiniere, Legionario, Velite, Artigliere ex Camicia Nera, Mitragliere e Granatiere).*

i “Soldati” avevano in dotazione da 2 a 4 mitragliatrici “Breda 1937” da 8 mm che erano usate soprattutto per la difesa anti mezzi insidiosi all’interno dei porti e sorgitori e per concorrere alla difesa aerea ravvicinata. Erano anche utilizzate per regolare il tiro delle mitragliere pesanti nelle azioni notturne contro motosiluranti

Mitragliatrice “Breda 1937” da 8 mm su affusto a candeliere con funzione anti mezzi insidiosi all’ancoraggio.

Mitragliera da 37/54 mm “Breda 1939”



Mitragliera “Breda 1935” da 20/65 mm

su impianto singolo

37/54 Breda 1939[4]
Velocità iniziale: 800 m./sec.
Portata effettiva: 4.000 m.
Ritmo di fuoco: 200/min.
Alimentazione: piastrine da 6 cartucce
Elevazione: +90°/ – 10°

La dotazione di armi portatili a disposizione dell'equipaggio era rappresentata da 2 fucili mitragliatori "Breda 1930" da 6,5 mm, 60 moschetti "Mod. 1891 T.S". da 6,5 mm, 20 pistole automatiche "Beretta mod. 1914, 1919 e 1934" da 7,65 mm; 500 bombe a mano.

Tubi lanciasiluri:
6 tubi lanciasiluri in due impianti trinati sull'asse centrale della nave che permettono 80° sui due lati di brandeggio. Il lancio aveva una carica di polvere pirica.
Il siluro aveva una testata con 270 Kg di tritolo, propulsione ad aria riscaldata e macchina alternativa a due cilindri. Portata di 4.000 m. a 48 nodi estensibile a 12.000 m. a 30 nodi. Acciarino ad urto. Punteria effettuabile direttamente dagli addetti all'impianto o mediate orologi a controindice su indicazione del teleinclinometro cinetico situato in coffa.

Impianto trinato di tubi lanciasiluri da 533.

Complessi singoli antiaerei imbarcati, a partire dal 1942, su *Carabiniere, Fuciliere, Legionario, Velite, Granatiere, Artigliere ex Camicia Nera,* su piazzuole sistemate al posto dei lanciasiluri poppiero e/o sulla tughetta centrale.

Armi antisommergibili

2 lanciabombe, 2 tramogge poppiere per b.t.g., 1 torpedine da rimorchio.

- I lanciabombe “Mod. 1936/37” a funzione pneumatica, posti sui lati del castello di prora. Erano dei mortai ad avancarica di 433 mm di calibro o 302 mm con la riduzione. Lanciavano b.t.g. da 50 a 100 kg. a 150 e 50 m. rispettivamente, avevano una elevazione fissa di 45° e brandeggio fino a 60°.

Dal 1942 furono montati lanciabombe pirici laterali “Mod. G” (germanico), della Krupp, con elevazione a 40° e b.t.g. di 125 kg con stampella a perdere.

Successivamente alcuni caccia imbarcarono il modello tipo “Menon ‘42” di produzione nazionale, piropneumatico, con prestazioni simili al modello “G” ma con un maggiore ritmo di fuoco dovuto all’eliminazione della stampella e all’adozione di banchi di attesa a rulli per le b.t.g..

- Le tramogge del tipo multiplo a gravità o a rotolamento a destra portavano 4 armi da 50 Kg. e a sinistra 3 armi da 100 kg. Dal 1941-42 furono sostituite da un apparecchio tedesco tipo “WB” e in seguito da un tipo nazionale tipo “RM”. Anche le b.t.g. furono sostituite da modelli tedeschi da 450 mm di 125 e 50 kg con congegni ad orologeria, e quindi utilizzabili a grappolo, che potevano essere regolate a 20-35-50-70-90 metri di profondità. Dalle 34 armi iniziali si passò a 40-50 armi dal 1943 sulle unità dotate del tipo “Menon” (*Legionario*, *Carabiniere*) o tipo “G” (*Velite*, *Mitragliere*).

- La torpedine a rimorchio del tipo “GP 1927/46T” aveva un peso di 46 Kg e poteva raggiungere 40 m. di profondità. Nel 1940 era già superata e dal 1941 fu sbarcata.

Sistema per la condotta del tiro e del lancio dei siluri

La Centrale di tiro tipo “RM 2 modificato” (O.G. o S.G.) era posta in un locale a dritta del ponte di 1° copertino, tutte le altre apparecchiature erano poste nella sovrastruttura centrale posta a proravia del fumaiolo:

Torretta Telemetrica o Stazione Direzione Tiro (S.D.T.) comprendente:

Apparecchiatura di Punteria Generale (A.P.G.) per l’impiego diurno antinave;

2 stereo Telemetri da 3 metri.

Teleinclinometro cinematico per la determinazione della rotta del bersaglio nel tiro navale diurno e per il calcolo dell’angolo di mira dei siluri nel lancio diurno

APG notturne sulle due alette di plancia impiegabili per il tiro navale notturno, il tiro illuminante e il tiro contraereo diurno dei cannoni da 120 mm;

3 Traguardi Panerai, una al centro della plancia e due sulle alette per il tiro notturno.

Durante il conflitto su alcune unità fu imbarcata una seconda S.D.T. dotata di A.P.G. e di telemetro per creare un secondo gruppo di fuoco per i cannoni del complesso poppiero e del cannone centrale.

Imbarcata sperimentalmente sull' Alpino nel 1939 e collocata a poppavia del fumaiolo fu sbarcata dopo pochi mesi. Fu provata successivamente su alcuni caccia tra cui il Carabiniere ma posta coassialmente all'alberetto poppiero, ma anche questa sistemazione non ebbe successo e fu sbarcata nel corso del 1942.

In breve sintesi vediamo la sequenza della condotta del tiro:

nel tiro navale diurno i dati che provenivano dal Teleinclinometro, l' A.P.G. ed i telemetri della S.D.T. sopra la plancia arrivavano alla Centrale di Tiro che dopo averli elaborati le inviava agli orologi di punteria (alzo e brandeggio) dei cannoni.

Nel tiro navale notturno erano impiegate solo le 2 A.P.G. laterali col compito di dirigere il tiro illuminante. Su alcune unità fu istallata una centralina speditiva (Tipo SIAMS- S. Vito) per il tiro cosiddetto di "fortuna".

Nel tiro antinave diurno dei cannoni si utilizzavano le due A.P.G. delle alette di plancia. Era un tiro di sbarramento e non di inseguimento.

Le mitragliere non erano asservite in alcun modo e potevano effettuare un tiro puntato in modo autonomo.

Il lancio dei siluri era coordinato dal tele inclinometro dotato di una centralina di lancio e di un trasmettitore degli ordini di brandeggio e momento del lancio. Di notte si utilizzavano i traguardi Panerai e tabelle precalcolate. In caso di necessità il lancio poteva essere eseguito localmente.

Apparecchiature per la scoperta subacquea e per l'impiego della armi subacquee

L'unica apparecchiatura disponibile era l'idrofono che consentiva rilevazioni solo da fermi o a bassissima velocità. Nella primavera del 1942 furono imbarcati i primi ecogoniometri (o periteri) tedeschi o italiani (SAFAR "P 600" e S.C.R.A.M.) di prestazioni inferiori a quelli anglo-americani.

Il Corazziere lo ebbe nel maggio 1942 e il Carabiniere nel luglio. Complessivamente fu imbarcato su solo 9 caccia su 17.

Sistemazione per la posa delle mine

Le mine erano collocate su due ferroguida in coperta a poppa ai due lati fino all'altezza del lanciasiluri poppiero.

Le mine trasportate, da 50 a 64 armi a seconda del modello (Bollo, Vikers-Elia, P 200…).

I CC.tt eseguirono 30 missioni di posa mine collocando 1500 armi.

Sistemazioni per il dragaggio in corsa

Tutti i caccia erano dotati dell'attrezzatura per effettuare il "dragaggio in corsa" costituita da verricello, cavi di acciaio per il rimorchio dei paramine e dell'immersore, cesoie per troncare i cavi di ormeggio, due paramine tipo "C", due gruette.

Verso la metà del 1942 furono sbarcate.

Proiettore da esplorazione e nebbiogeni/fumogeni

Ogni caccia era dotato di un proiettore del diametro di 90 cm che svolgeva anche funzioni di segnalazione. Dal 1942 nei caccia che imbarcarono il radiotelemetro fu spostato nella parte anteriore della coffa al posto del tele inclinometro.

Avevano anche 3 apparecchi fumogeni tipo “RM” a nafta/vapore posti sui fumaioli ed un apparecchio tipo “RM” a nafta in coperta a poppa a dritta. Alcuni caccia della 2ª serie furono dotati dei più efficaci nebbiogeni alla cloridrina.

Apparecchiature per le telecomunicazioni

La Stazione radiotelegrafica (R.T.) era collocata nella parte posteriore della plancia commando.

Era dotata di apparecchi TNC 100 SAFAR ad onde corte, TNM 1000 SAFAR ad onde medie (trasmittenti) e di AC 14 Allocchio Bacchini e RC Marelli (riceventi). Apparecchio di soccorso era il T 335/1 Marconi. Per le trasmissioni tattiche erano utilizzati 2-3 radiosegnalatori in fonia e grafia “RM 4” in onde medie (poco efficaci).

Durante la guerre queste apparecchiature furono integrate con “RM 5”, TPA 20, TPA R 15 Siemens, e TAN perle trasmissioni con aeromobili.

Un Radiogoniometro integrava la dotazione.

La prima nave italiana ad utilizzare un Radiotelemetro (RDT o radiorilevatore localizzatore come era chiamato) fu proprio un caccia della classe “Soldati” il *Legionario* (maggio 1942): era di costruzione tedesca tipo “FU.MO 21/39 De. Te” (Funkmers Modell = apparecchio modello…, Decimeter Telegraphen).

Il Carabiniere fu la 2ª unità della classe che imbarcò (gennaio 1943) il radiotelemetro di progettazione e costruzione italiana E.C. 3/ter ”Gufo”. Aveva caratteristiche simili all’apparecchio tedesco che peraltro risultava più affidabile.

Colorazione

All’inizio della guerra le navi italiane avevano lo scafo e le sovrastrutture di color grigio-azzurro chiaro,i ponti di grigio-ferro, il bagnasciuga nero e la carena color rosso-mattone o verde scuro.

Le imbarcazioni avevano l’opera viva di color nero e l’opera morta di color grigio-azzurro chiaro.

I locali interni erano di color verde chiaro, mente le pareti interne ed il cielo degli scudi erano color blu scuro come gli interni della plancia di comando.

Dopo lo scontro di Punta Stilo il ponte di castello fu pitturato con bande oblique alternate rosse e bianche per evitare errori di identificazione da parte dei nostri aerei.

Durante il conflitto furono sperimentati diversi sistemi di colorazione a scopi mimetici e/o camuffativi e solo dal 1942 la colorazione fu standardizzata basandosi sull’alternanza di grigio scuro e grigio-azzurro chiaro con zone prodiere e poppiere color bianco sporco. Dall’estate 1942 il bianco fu sostituito col grigio chiaro.

Durante la cobelligeranza il *Carabiniere* e *l’Artigliere* assunsero la colorazione delle navi “Alleate” con zone grigio chiaro e scuro tendente al blu (M7 R.N.).

STORIA OPERATIVA

I primi dodici cacciatorpediniere della prima serie furono consegnati alla Regia Marina tra il giugno 1938 al maggio 1939 e andarono a costituire tre nuove squadriglie: XI^{a} (*Artigliere, Aviere, Camicia Nera e Geniere),* XII^{a} *(Ascari, Corazziere, Lanciere e Carabiniere),* XIII^{a} *(Alpino, Bersagliere, Fuciliere e Granatiere).*

Il mese successivo a Livorno ai dodici nuovi CC.tt. furono consegnate le Bandiere di Combattimento offerte dalle varie Associazioni d'Arma di cui portavano i nomi e subito dopo raggiunsero i reparti assegnati: la XII^{a} squadriglia il Comando della 1^{a} Squadra Navale (Incr. *Pola*);

la XI^{a} squadriglia la 2^{a} Squadra Navale, 3^{a} Divisione Incrociatori (*Trento, Trieste e Bolzano*);

la XIII^{a} Squadriglia la 2^{a} Squadra Navale, 7^{a} Divisione Incrociatori (*Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta, Attendolo e Montecuccoli)*, dove erano ancora assegnati il 10 giugno 1940.

Punta Stilo 09-07-1940

Dopo le infruttuose uscite in mare alla ricerca del nemico il 10-11 e 12-13 giugno, tutti e dodici CC.tt. si trovarono impegnati nella prima battaglia navale della 2ª G.M. lo scontro di Punta Stilo

verificatasi il nove luglio 1940 al largo delle coste calabre.

In questa occasione i CC.tt. della XIª e XIIª [1] squadriglia parteciparono all'attacco silurante contro le navi inglesi per coprire la ritirata delle forze navali italiane dopo che la Nb *Cesare* era stata raggiunta da un colpo da 381 mm della Nb *Warspite.*

La XIª squadriglia formata dai cacciatorpediniere *Artigliere* (c. sq. C.V. C. Margottini), *Camicia Nera, Aviere e Geniere*, assegnata alla scorta della 3ª Divisione Incrociatori (*Trento, Trieste* e *Bolzano*) partì all'attacco alle 16.07 attraversando la formazione della 1ª Divisione Incrociatori Gorizia e Fiume con rotta 105°. Appena superata la linea degli incrociatori, alle 16.15 avvistò le navi nemiche dritte di prora ed accostò di 90° a sinistra assumendo una rotta convergente con la testa della formazione inglese.

L'*Artigliere* iniziò subito una cortina di fumo sia per mascherare gli altri caccia della squadriglia sia per proteggere le navi maggiori che stavano ripiegando. Sotto il fuoco del nemico che non sortì effetti la squadriglia si portò all'attacco e alle 16.20, subito dopo l'apertura del fuoco con i pezzi da 120 mm da parte dell'*Artigliere*, giunto a 13.800 dagli avversari, gli altri tre caccia, sbucati dalla nebbia artificiale, lanciarono 10 siluri da circa 11.000 metri, poi accostarono a sinistra per disimpegnarsi facendo fumo, inseguiti fino alle 16,30 dal tiro del nemico.

La XIIª squadriglia *(Lanciere, Carabiniere, Corazziere e Ascari*) assegnata alla scorta del *Pola*, sede del Comando della 1ª Squadra, iniziò l'attacco contemporaneamente alla XIª, alle ore 16.07 partendo da una posizione un po' arretrata rispetto alla XIª e, passando dietro il *Pola* che operava con la 1ª Divisione Incrociatori. La squadriglia comandata dal *Lanciere* (c. sq. C.V. C. D'Arienzo) fece rotta ad alta velocità verso la testa della formazione inglese, ostacolata dalla nebbia emessa dalla XIª squadriglia che seguiva la stessa rotta d'attacco. Alle 16.12 il caposquadriglia, apprezzando che le navi nemiche (probabilmente gli incrociatori della 7ª Divisione) accostassero verso i caccia, manovrò accostando a sinistra per mantenere un beta favorevole, mentre subivano l'attacco infruttuoso di un aereo e il tiro delle artiglierie degli incrociatori nemici. Poco prima che il Lanciere alle 16.22 a circa 14.000 m. su beta 30°, ritenendo che il nemico avesse invertito la rotta, desse il segnale di accostare a sinistra, avevano lanciato tre siluri il *Corazziere* e un siluro l'*Ascari* e due di questi siluri furono visti passare a poppa del caccia inglese *Nubian* della 14ª flottiglia

Per circa mezz'ora la squadriglia con rotta verso sud-ovest fu sottoposta al tiro dei medi calibri delle corazzate e degli incrociatori cui risposero i caccia con i loro 120 mm. Alle 16,45 il Lanciere lanciò tre siluri in ritirata contro due incrociatori che furono intravisti verso nord sbucare dalla cortina fumogena e subito dopo cessò il tiro di artiglieria e le due formazioni persero il contatto.

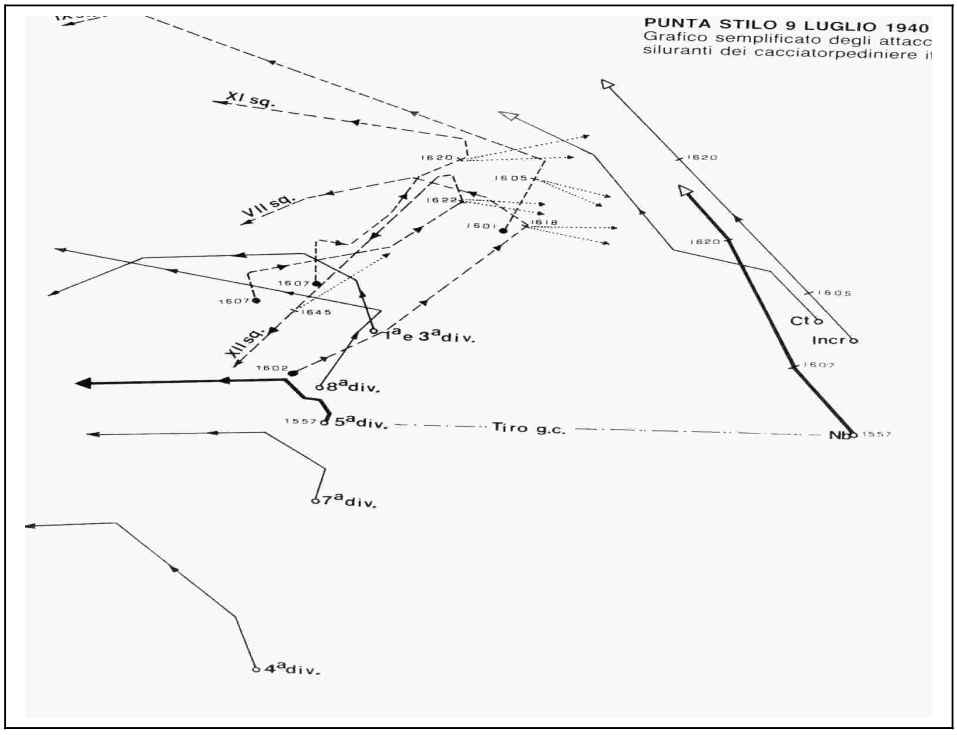
Se l'azione non ottenne risultati (cortine fumogene che protessero i caccia ma nel contempo resero difficile l'avvistamento del nemico, la forte distanza di lancio – 11.000-14.000 m- il lancio solo di alcuni siluri), permise però di coprire la ritirata della F.N..

Fu l'ultimo scontro tra squadre navali condotto secondo i criteri e le tattiche della 1ª G.M. e l'unico in cui così numerose squadriglie di CC.tt. andarono all'attacco col siluro di giorno.

.

---

5 La XIIIª squadriglia (*Granatiere*, c. sq.*; Fuciliere, Bersagliere e Alpino*) assegnata alla scorta della 7ª Divisione Incrociatori, non partecipò all'attacco perché in posizione troppo arretrata. All'azione parteciparono anche la IXª (ct. *Alfieri;* c. sq.), la VIIª (ct. *Freccia*; c. sq.,) e XIVª (ct. *Vivaldi;* c. sq.).



Canale di Sicilia: scontro notturno 12-10-1940

In seguito all'avvistamento di una formazione navale inglese a largo di Malta da parte di un aereo di linea italiano, sebbene non confermato dalla nostra ricognizione aerea, forse disturbata dalla nuvolosità, fu ordinato un rastrellamento di ricerca notturno da parte della 1ª squadriglia torpediniere (*Airone* c. sq., *Alcione* e *Ariel)* e della XIª squadriglia cacciatorpediniere (*Artigliere* c. sq., *Camicia Nera, Aviere e Geniere)* con rotta est-ovest iniziando a 70 miglia a nord-est di Malta.

Nella zona dove era iniziato il rastrellamento da parte delle unità italiane, stava transitando la 7ª Divisione inglese composta dagli incrociatori leggeri HMS *Ajax, Orion* e *Sidney* che con rotta quasi opposta alla nostra, facevano parte della scorta ad un convoglio. Gli incrociatori inglesi erano moderne unità di 9.000 t. in carico normale, armati con 8 cannoni da 152 mm in quattro torri binate e altrettanti da 102 mm in quattro torri binate, protetti da una corazza verticale di 102 mm, avevano una velocità di 30 nodi.

La luna quasi piena e bassa sull'orizzonte alle ore 01.30 si trovava verso sud-ovest quindi quasi alle spalle delle navi inglese, permise il loro avvistamento a ben 18.000 m. da parte dell' *Alcione* che andò all'attacco seguita dalla altre torpediniere e alle h. 01.57 lanciarono i siluri alla distanza di 1000-2000 m.. L'*Ajax*, manovrò per evitare i siluri, con successo, e contemporaneamente aprì il fuoco con tutte le artiglierie mettendo fuori combattimento l' *Airone* e l' *Ariel* che successivamente affondarono, incassando a sua volta 3 colpi da 100 mm che però non provocarono gravi danni.

I CT dell' XIª squadriglia accostarono verso la zona dello scontro mentre le navi inglesi facevano rotta verso sud: dopo un infruttuoso avvistamento reciproco tra l' *Ajax* e il *Geniere,* gli inglesi aprirono il fuoco contro l' *Aviere* che alle 02.16 si apprestava a lanciare i siluri colpendolo gravemente sia a prora che a poppa costringendolo ad accostare in fuori e, seguendo la stessa rotta, si trovarono di prora l' *Artigliere* che stava procedendo all'attacco. La nave italiana fu raggiunta nella zona della plancia uccidendo il Cº squadriglia e tutti gli ufficiali di vascello e provocando l'esplosione della riservetta dell'impianto prodiero da 120 che diete luogo ad un vasto incendio,

mentre altri 4 colpi provocarono l'immobilizzazione dell'unità e la messa fuori combattimento della maggior parte dell'equipaggio. Il valoroso caccia prima di essere colpito era comunque riuscito a lanciare un siluro che non raggiunse l'obbiettivo e a colpire con 4 granate da 120 l' *Ajax*

danneggiando un impianto da 102 e il radar.

Proseguendo nella sua rotta piegando verso sud-ovest le navi inglesi vennero a contatto alle ore 02.46 con il *Camicia Nera* che si disimpegnò per portare soccorso all' *Artigliere* che nel frattempo, dopo avere circoscritto gli incendi, aveva messo in moto una motrice e faceva rotta lentamente verso nord, sotto il comando del Direttore di macchina. Alle 05.20 il *Camicia Nera* raggiunse il sezionario e lo prese a rimorchio, ma all' alba i due caccia furono avvistati dalla ricognizione aerea inglese che guidò le unità della 7ª Divisione e della 3ª Divisione (*HMS York, Gloucester e Liverpool*) ed alcuni caccia. Il *Camicia Nera* fu costretto a lasciare il rimorchio e, nonostante gli attacchi aerei, si salvò, l'*Artigliere*, invece, abbandonato dai superstiti, fu affondato da un siluro lanciato dallo *York*[2] alle ore 09.05.

Nello scontro perirono 325 marinai sui 550 imbarcati sulle tre navi affondate. Il comandante dello York R.H. Portal comunicò la posizione dei naufraghi agli italiani, ricevendo critiche dai superiori ma, come scrisse nel suo libro *A sailor's Odissey…*l' Ammiraglio Cunningham, *"… potrò aver sbagliato, ma in questa occasione i cacciatorpediniere italiani avevano combattuto bene…".*

Con la perdita dell' *Artigliere* la XI[a] squadriglia si ridusse a tre unità con l' *Aviere* come Capo squadriglia e poco dopo anche la XII[a] perse per molti mesi un'unità, il *Lanciere,* invece la XIII[a] rimase immodificata.

Agli inizi del 1942 a causa della collisione tra il *Granatiere* e il *Corazziere* la XII[a] squadriglia fu sciolta e le squadriglie di caccia furono riorganizzate:

XI Sq.. *Aviere, Camicia Nera, Geniere ed Ascari*

XIII Sq.*: Alpino, bersagliere, Fuciliere, Lanciere e Carabiniere*

A metà del 1942 in conseguenza di danneggiamenti e perdite da una parte e dall'entrata in linea dei caccia della seconda serie, l'organizzazione dei caccia fu modificata:

VII Sq.: *Legionario* con tre unità della classe "*Freccia*";

X Sq.: *Ascari* con due unità della classe "*Oriani*" e col *Premuda*;

XI Sq.: *Aviere, Camicia Nera, Geniere e Corazziere*;

XIII Sq.: *Alpino, Bersagliere e Mitragliere* con una unità della classe "*Navigatori*"

XVII Sq.: *Velite e Corsaro* (in addestramento)

Ai lavori *Carabiniere, Fuciliere e Granatiere*.

Iniziava a perdersi l'omogeneità delle squadriglie in conseguenza sia delle perdite e dei danneggiamenti sia dell'utilizzo sempre più frequente nella difesa del traffico, nella posa di mine e nel trasporto veloce di personale e materiale.

[6.] L'incrociatore pesante *York* fu affondato nella baia di Suda dai "barchini" italiani il 26 marzo 1941

I caccia presero parte a tutti i principali scontri a fuoco con la flotta nemica, per i particolari si rinvia alle numerose pubblicazioni che ne trattano diffusamente:

Capo Teulada 27 novembre 1940
Gaudo e Capo Matapan 28 marzo 1941
Golfo della Sirte 07 dicembre 1941
Golfo della Sirte 22 marzo 1942
Pantelleria 15 giugno 1942

Nome	Data del varo	Data della perdita o radiazione	note
Alpino	20-09-1939	**19-04-1943**	Affondato per bomb. aereo alla Spezia
Artiglie-re	19-12-1937	**20-10-1940**	Affondato in combattimento nel Canale di Sicilia
Ascari	21-07-1938	**24-03-1943**	Affondato per urto contro mine nel Canale di Sicilia
Aviere	19-09-1937	**17-12-1942**	Affondato da sommergibile nel Canale di Sicilia
Bersa-gliere	03-07-1938	**07-01-1943**	Affondato per bomb. aereo a Pa Palermo
Camicia Nera	08-08-1937	14-12-1948	Dal 30-07-1943 fu denominato *Artigliere*. Fu ceduto all'U.R.S.S. nel 1949 (Z 12)
Carabi-niere	23-07-1938	01-01-1965	Denominato D 551, poi A 5314; fu demolito nel 1978-79
Corazzie-re	22-05-1938	**09-09-1943**	Autoaffondato a Genova
Fuciliere	31-07-1938	10-01-1950	Assegnato all'U.R.S.S. nel 1950 (Z 20)
Geniere	27-02-1938	**01-03-1943**	Affondato per bomb. aereo a Pa Palermo
Grana-tiere	24-04-1938	01-07-1958	(D 550) demolito nel1960
		23-03-1942	Affondato per naufragio nel Mediterraneo centrale
Lanciere	18-12-1938		

2ª Serie

Bombardiere	07-10-1940	**15-07-1942**	Affondato da sommergibile nel Canale di Sicilia
Carrista	11-09-1941	-	Non completato. Demolito sullo scalo nel 1944
Corsaro	23-01-1941	**09-01-1943**	Affondato per urto contro mina nel Canale di Sicilia
Legionario	21-10-1940	09-08-1948	Assegnato alla Francia e ceduto nel 1948, (L 6). Denominato *Duchaffault*
Mitragliere	07-10-1940	14-07-1948	Assegnato alla Francia e ceduto nel 1948 (M 2). Denominato *Jurien de la Graviere*
Squadrista	01-09-1941	09-09-1943	Dal 30-07-1943 denominato *Corsaro*. Catturato dai tedeschi e denominato TA. 33. Affondato a Genova per bombardamento aereo il **04-09-1944**
Velite	19-04-1941	18-07-1948	Assegnato alla Francia e ceduto nel 1948 (V 3); Denominato *Du peperré*

I MOTTI

Sebbene una disposizione del Ministero della Marina dell'ottobre 1936 avesse stabilito che fosse assegnato un motto solo alle navi di nuova costruzione che erano intitolate a personaggi o città che avessero già un proprio motto, sei dei cacciatorpediniere ebbero un motto, riportato, come tradizione, in una targa di ottone e scritto con caratteri maiuscoli, sulla parte posteriore della tuga a poppa, che faceva riferimento ai motti dell'arma o del corpo di cui portava il nome.

Così l' *Alpino* ebbe il motto " **DI QUI NON SI PASSA",** l'*Artigliere* **"SEMPRE ED OVUNQUE",** il *Bersagliere* **"PRO PATRIA ET REGE",** il *Carabiniere* **"NEI SECOLI FEDELE",** il *Granatiere* **"A ME LE GUARDIE PER L'ONORE DI CASA SAVOIA",** il *Lanciere* **"COL CUORE OLTRE L'OSTACOLO".**

Caratteristiche tecniche del *Carabiniere*

Aveva le stesse caratteristiche tecniche delle unità costruite nei C.N.R. e nel Cantiere del Tirreno, peraltro molto simili alle unità costruite nei cantieri O.T.O. di Livorno.

Fu l'unica unità della prima serie ad essere armata con 5 cannoni da 120/50 mm (2 x II, 1x1); il 5° cannone sostituiva l'obice illuminante.

Durante la guerra subì delle variazioni nell'armamento:

V-120/50; VIII mtg 20/65; VI t.l.s. 533 (1938->fine 1941)

V-120/50; X mtg 20/65; VI t.l.s. 533 (da fine 1941->inizio 1943)

IV-120/50; II mtg 37/54; X mtg 20/65; III t.l.s. 533; RDT "Gufo" (da inizio 1943 -> primavera 1947) [dalla primavera1945 il "Gufo" fu sostituito con un Radar inglese "Type 291"]

IV-120/50; II mtg 37/54; XIII mtg 20/65; III t.l.s. 533; (da primavera 1947 al 1948) [nel 1949 fu istallato un radar tipo "L.W.S.]

5 . III-120/50; VI mtg 40/56; (da aprile 1955-> gennaio 1960)

Il varo del *Carabiniere* a Riva Trigoso il 23 luglio 1938

Storia operativa del *Carabiniere*

Varato a Riva Trigoso il 23 luglio 1938, passò in armamento a Genova il 20 ottobre successivo, dove rimase fino al gennaio 1939 impegnato nelle prove in mare. Consegnato alla Regia Marina, fu assegnato alla XII[a] squadriglia.

Il 9 luglio 1940 partecipò alla battaglia di Punta Stilo senza riuscire a lanciare i siluri.

Il 09-01-1941 partecipò ad un'azione di bombardamento contro costa in appoggio alle operazioni terrestri sul fronte greco-albanese nella zona di Pinkerion insieme all' *Ascari.*

Analoga azione di bombardamento fu eseguita il 25-01-1941 nella zona di Pinkerasi con l' *Ascari* e il *Corazziere.*

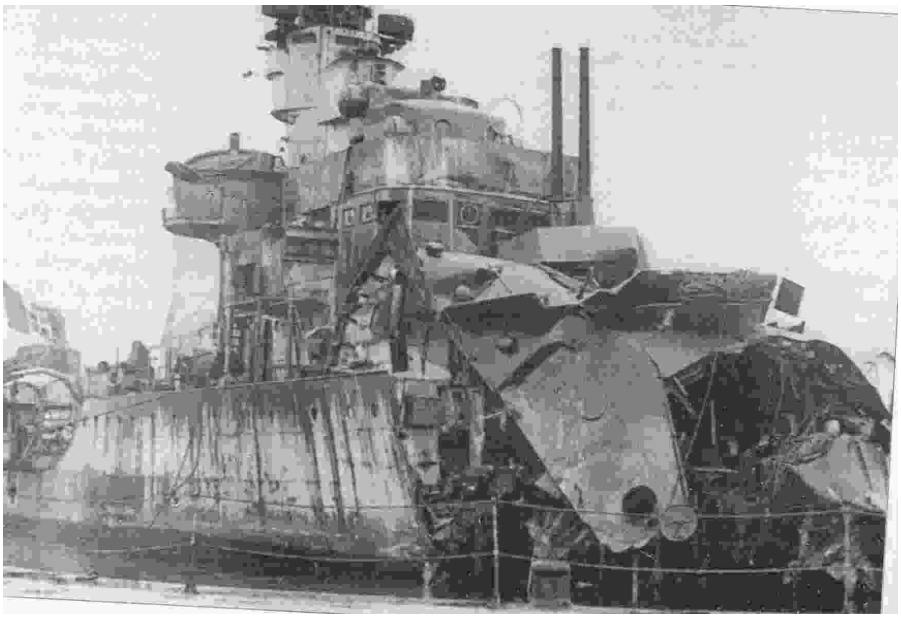
Fu presente alle battaglie di Gaudo e di Capo Matapan. (28-03-1941)

Il 21 ottobre subì danni all'opera morta per l'investimento da parte del p.fo Monte Maggiore nel porto di Messina, ma i danni furono rapidamente riparati tanto che partecipò nel dicembre successivo allo scontro della Sirte (17 dicembre 1941).

17 dicembre 1941 primo scontro della Sirte

Sciolta la XII[a] Sq. passò alla XIII[a] Sq.

Il 16 febbraio 1942 mentre rientrava a Taranto da una missione infruttuosa di ricerca nelle acque del Mediterraneo centrale di scorta agli incrociatori della 3ª Divisione nell'ambito della XIIIª squadriglia, alle 13,45 fu colpito a prora a dritta da un siluro lanciato dal sommergibile inglese *P.36*.

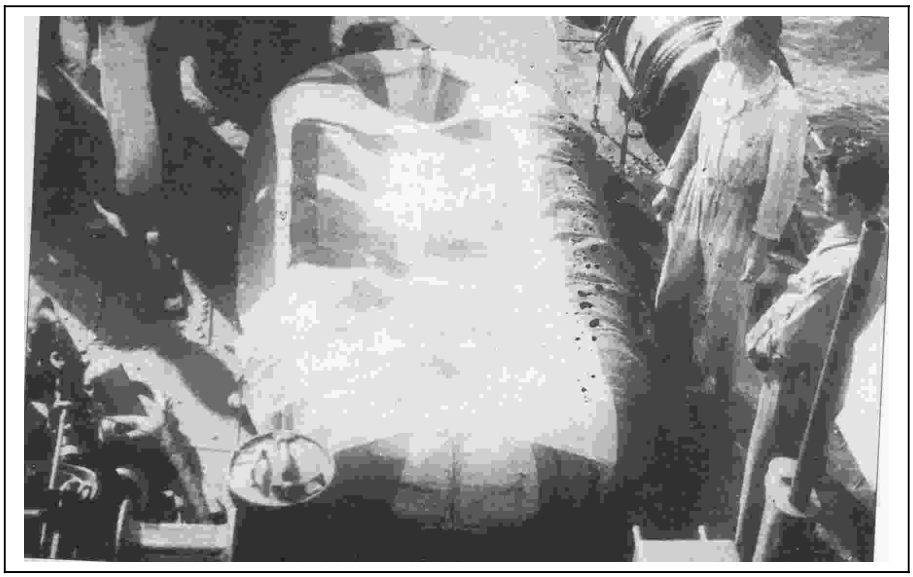


Il *Carabiniere* nel bacino dell' Arsenale di Messina 17 febbraio 1942. Ben visibili i gravi danni subiti dalla prora in
seguito a siluramento ad opera del sm. inglese *P. 36*

L'esplosione asportò la prora fino all'altezza del complesso da 120, ma le paratie stagne tennero e la nave non ebbe problemi di galleggiamento e fu presa a rimorchio dalla torpediniera *Drezza* e in un secondo momento dal rimorchiatore *Instancabile* (ex jugoslavo *Spasilac)* inviato in suo soccorso e poté così raggiungere Messina alle ore 08.30 del giorno successivo. Constata l'integrità dello scafo, fu deciso di applicare una prora posticcia per permettere alla nave di raggiungere con i propri mezzi un cantiere idoneo alla riparazione definitiva.

Dopo le buone prove ottenute in mare, il Carabiniere salpò dal porto siciliano il 3 aprile 1942 diretto a Napoli e poi Livorno, che raggiunse l'11 aprile, dove fu applicata la prora del Carrista, caccia della seconda serie in costruzione nei cantieri O.T.O della città toscana. Ma i lavori furono piuttosto lunghi e il caccia poté rientrare in servizio solo il 7 gennaio 1943 nella XIIª squadriglia.

Il 9 settembre, nell'ambito della XIª Sq. di scorta alle navi da battaglia uscite dalla base della Spezia in ottemperanza agli ordini ricevuti e dirette alla Maddalena, si adoperò insieme ad altre unità al recupero dei naufraghi della Nb *Roma* affondata da aerei tedeschi forniti di nuove bombe plananti al largo dell'isola Asinara.



10 settembre 1943: un carley ricoperto con la bandiera nazionale raccoglie i corpi di alcuni caduti della Nb *Roma*
sul *Carabiniere* in navigazione verso le Baleari.

Con l'incrociatore *Attilio Regolo* e i CC.tt. *Mitragliere* e *Fuciliere*, fece rotta verso le isole Baleari con a bordo 112 naufraghi per la maggior parte ustionati. Sbarcati complessivamente 520 marinai della *Roma* a Porto Mahon nell'isola di Minorca, le 4 navi furono internate fino al 15 gennaio 1945, quando poterono raggiungere Taranto via Algeri.

L'8 maggio, dopo un periodo di lavori (imbarcò un radar "Type 291" ed assunse la colorazione mimetica delle navi britanniche) il *Carabiniere* lasciò la base pugliese diretto nell'Oceano Indiano dove operò con le unità della *Royal Navy*.

Fu un'operazione dettata ovviamente da motivazioni politiche e poco ortodossa, perché l'Italia non era in guerra con il Giappone (solo il 15 luglio 1945, con molto "tempismo", fu ufficializzato lo stato di guerra con l'ex alleato orientale).

Comunque il caccia, dopo pochissimi giorni di preparazione, partì per l'Oceano Indiano al comando del C.C. Fabio Tani, già distintosi come direttore di tiro dell' Inc. *Montecuccoli* nello scontro di Pantelleria e, dopo una navigazione resa difficile dalla struttura della nave poco idonea alla navigazione oceanica e dalla scarsa esperienza dell'equipaggio, giunse a Colombo nell'isola di Ceylon (Sri Lanka) il 31 maggio.

Pur tollerato dagli inglesi, il *Carabiniere* trovò una sua collocazione come *picket destroyer* operando accanto ad una porterei britannica col compito di recuperare gli equipaggi degli aerei caduti in mare o in fase di decollo o di appontaggio, evenienza niente affatto rara.

Il caccia italiano effettuò 38 missioni partendo dalla base di Trincomalee sulla costa orientale di Ceylon finché il 14 agosto 1945 fu firmato l'armistizio tra il Giappone e gli Alleati.

Questa missione, poco conosciuta, è comunque citata nei testi ufficiali della Marina Militare: quello che invece è rimasto sconosciuto per anni è un fatto non di eroismo o di sacrificio ma di immensa umanità.

Alla fine delle ostilità l'Ammiraglio Power, Comandante in Capo della *Fleet East Indies,* come ringraziamento per l'aiuto ottenuto dalle navi delle marine alleate, decise di conferire un' onorificenza ai comandanti, onorificenza che però non appariva opportuno assegnare al comandante di una marina ex nemica, quale era quella italiana. Optò per un omaggio di valore: un orologio d'oro con 38 rubini.[7]

Il Comandante Tani rifiutò con garbo il dono e chiese in cambio la liberazione di 38 prigionieri italiani, detenuti nei campi di lavoro a Ceylon, uno per rubino, richiesta che fu accettata con stupore e apprezzamento dall'Ammiraglio Power e così 38 prigionieri italiani, contravvenendo certo ad ogni regola, poterono tornare in Patria imbarcati sul *Carabiniere.*

Questo episodio non fu reso pubblico fino al giugno 2005 quando Enrico Cernuschi pubblicò un articolo "*L'ultima missione"* sulla rivista Storia Militare (n. 141 Anno XIII). Lo storico italiano aveva scovato in un archivio inglese il rapporto dell' Ammiraglio della Royal Navy che riferiva stupito quanto fossero poco avidi gli italiani.

Il Comandante Fabio Tani, che come tutti i militari aveva scritto delle sue memorie, non ne aveva fatto cenno e nemmeno i familiari ne erano a conoscenza, ritenendolo evidentemente un fatto del tutto naturale.

Sono venuto a conoscenza di questa bella e commovente vicenda alcuni mesi fa direttamente dal figlio del Comandante Fabio Tani, Francesco Tani, medico, mio collega, già ufficiale medico di complemento nella Marina Militare ed attualmente capitano della C.R.I., che mi mostrò la lettera scritta da un marinaio, imbarcato sul *Carabiniere* in quel lontano Oceano Indiano, testimone diretto dell'episodio e che qui riporto per intero:

Sono stato assegnato come marinaio semplice al cacciatorpediniere Carabiniere, appena diciassettenne, nel 1942. L'unità compì numerose attività belliche in quel periodo, come trasporto truppe in Tunisia, scorta convogli, subendo anche numerosi bombardamenti aerei, attacchi da parte di sommergibili nemici, ecc. L'otto settembre del 1943, il grosso della flotta italiana, compreso quindi anche il mio Carabiniere, uscì dal porto della Spezia diretto alla Maddalena.

Purtroppo il giorno 9 venne affondata la Corazzata Roma, la più grande sciagura che abbia colpito una nave appartenente alla Marina Militare Italiana durante la seconda guerra mondiale. Il Carabiniere, insieme ai Cacciatorpediniere Fuciliere e Mitragliere ebbe il compito di soccorrere i naufraghi della Roma. Come noto, perirono a seguito dell'attacco tedesco circa 1350 uomini. I superstiti, poco oltre 500, vennero trasportati dalle tre unità e dall'incrociatore Attilio Regolo, a Porto Mahon, a Minorca nelle Baleari. Le unità con gli equipaggi rimasero internati per i successivi 15 mesi.

Nel gennaio 1945 lasciammo l'internamento in Spagna per rientrare in Italia, al porto di Taranto. Qui fu data la possibilità agli uomini imbarcati di scegliere se rimanere a bordo oppure essere sbarcati e tornare a casa. Io, di origine veneta, non potendo ricongiungermi alla mia famiglia a causa del fronte che divideva in due l'Italia, seguii le sorti del Carabiniere.

L'ordine impartito dal Comando Marina prevedeva di inviare un'unità nell'Oceano Indiano, area di rilevanza strategica in quel momento. Per tale missione da svolgersi agli ordini del Comando in Capo Fleet East Indies, fu scelto il CT Carabiniere che salpò da Taranto la sera dell'8 maggio 1945 dopo pochissimi giorni di preparazione. Nel corso della navigazione emersero subito parecchi problemi, legati soprattutto all'equipaggio in gran parte privo di esperienza, all'allestimento ed alle attrezzature di bordo, rivelatisi per nulla adatte ad affrontare condizioni ambientali e di mare ben diverse da quelle del Mediterraneo.

Arrivammo all'isola di Ceylon, oggi Sri Lanka, il 31 maggio 1945. Al Carabiniere venne assegnato il compito di scortare le navi inglesi. In circa tre mesi, il CT Carabiniere effettuò 38 missioni.

Il numero di rubini, non naturali ma sintetici, indicava le qualità meccaniche dell'orologio. Ricordo che l'orologio regalatomi per la 1° Comunione e Cresima riportava in bella evidenza nel quadrante la scritta "17 rubini" ed io ne andavo particolarmente orgoglioso.

Il 14 agosto 1945 vene firmato l'armistizio tra gli alleati ed il Giappone. Quindi la guerra era da considerarsi conclusa e venne annullato il previsto sbarco in Giappone da parte della flotta alleata. Così terminarono le attività belliche anche per il Carabiniere. Un episodio legato a quegli anni però mi è rimasto profondamente scolpito nella memoria. Al momento di ripartire per l'Italia, il Comandante del Carabiniere, Fabio Tani, venne convocato al Comando della Flotta Inglese dell'Oceano Indiano per ricevere il ringraziamento per l'opera svolta. Come premio al Comandante era destinato un orologio d'oro con 38 rubini, in ricordo delle 38 missioni svolte nell'Oceano Indiano da parte del CT Carabiniere. Il Comandante Tani, replicò che avrebbe preferito, a titolo di apprezzamento dell'opera svolta dalla propria nave, rimpatriare 38 prigionieri italiani allora detenuti in campi di lavoro inglesi sull'isola di Ceylon, uno per ogni rubino contenuto nell'orologio. L'Ammiraglio Power, Comandante in Capo della flotta alleata, accettò lo "scambio". Fu così che il Carabiniere intraprese il viaggio di ritorno in Patria, portando con sé anche i 38 ex prigionieri. L'altruismo dimostrato dal Comandante Tani con quel gesto credo si commenti da solo. La lunga guerra contro tutto e contro tutti del CT Carabiniere ebbe così finalmente termine. E per quanto riguarda il Marinaio Lino Trestini, arruolato volontario il 4 dicembre 1941, la guerra era finita. Rientrato a Taranto con il Carabiniere, ottenne la tanto sospirata licenza.

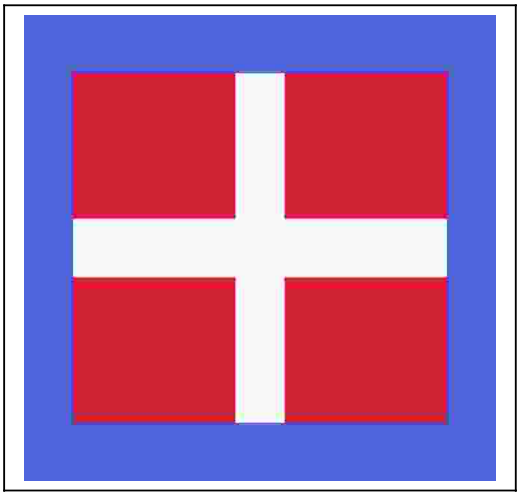
Ora a distanza di tanti anni, non avendo più traccia di superstiti di tale missione e non sapendo se vi è memoria del gesto di altruismo del Comandante Tani, il quale non ha esitato a rinunciare ad un oggetto prezioso, in cambio della libertà di alcuni uomini, ho avvertito l'esigenza di inviare questo mio breve scritto, per conoscenza di quanti lo vorranno leggere ed in ricordo di quegli uomini che con me condivisero quell'esperienza. Rimanendo a disposizione per ogni eventuale chiarimento ed ulteriore approfondimento, porgo i miei più cordiali saluti.

Parma 1 febbraio 2010.

Il *Carabiniere* rientrò a Taranto il 24 ottobre 1945.

In totale il *Carabiniere* effettuò dal 10 giugno 1940 all'8 settembre 1943 161 missioni (11 di esplorazione e scorta, 1 di posa mine, 6 di caccia antisommergibile, 2 di bombardamento contro costa, 5 di trasporto materiale e personale, 42 di protezione traffico scorta convogli, 42 di trasferimenti, 18 di missioni varie, 34 di esercitazioni) percorrendo 53.710 miglia per un totale di 2.883 ore di moto, consumando 16.834 tonnellate di nafta. Rimase inutilizzato per lavori e riparazioni danni per 375 giorni.

Dal gennaio 1945, giorno della fine dell'internamento, all' 8 maggio 1945, giorno della fine della guerra in Europa, compì 3 operazioni di esercitazione e 3 di trasferimento per un totale di 2.321 miglia e 140 ore di moto. A questi dati va aggiunta la lunga missione nell'Oceano Indiano dall' 8 maggio 1945 al 24 ottobre 1945.



Nasce la Marina Militare

Finita la guerra rimasero alla Marina Militare solo 2 caccia (*Carabiniere, Granatiere*) della serie “Soldati” che si decise di trasformare in fregate antisommergibile analogamente a quanto realizzato dalla *Royal Navy*. Tuttavia i due caccia non subirono una vera trasformazione in fregate antisommergibile, come preventivato, ma solo un ammodernamento generale che comunque permise loro di rimanere in servizio ancora alcuni anni.

Il *Granatiere* fu sottoposto ai lavori di trasformazione per primo (aprile 1950- marzo 1952) mentre per il *Carabiniere* l’ammodernamento iniziò nel febbraio 1953 presso l’arsenale di Taranto e si concluse oltre due anni dopo nell’aprile dl 1955: l’aspetto risultò notevolmente modificato per l’allungamento verso poppa di circa 13 m. del ponte di castello e corrispondente innalzamento della murata, ma soprattutto per la nuova struttura che comprendeva la plancia comando, la direzione del tiro delle artiglierie e la C.O.C. (Centrale Operativa di Combattimento) simile alle C.I.C. (Central Information Combat) usate sulle navi U.S.A. già nella 2ª G.M.. Nella C.O.C. confluivano le informazioni che provenivano da tutti i sensori (radar, ecogoniometro…) che erano trasferite graficamente su un tavolo tattico navale (T.T.N.) e su uno schermo trasparente su cui era rappresentata la situazione aerea generale (T.S.A.G.). Nella stessa centrale erano presenti apparecchiature elettromeccaniche ed elettroniche per l’individuazione e l’attacco ai sommergibili (T.R.R.: Tactical Range Recorder e A.S.A.P.: Anti Submarine Atack Plotter).

L’armamento consisteva in 3 cannoni da 120/50 mm in due impianti scudati, uno singolo sul castello ed uno binato sulla tuga poppiera, 6 mitragliere da 40/56 mm da Bofors MK 1 in tre complessi binati a poppavia del fumaiolo e sul casotto centrale, 2 lanciabombe mod. “M” a poppavia dell’albero poppiero, 2 tramogge poppiere di tipo tedesco da 4 b.t.g ciascuna.

Era imbarcato un ecogoniometro tipo “QGB”, americano, un radar per la navigazione e la scoperta di superficie e un radar per la scoperta aeronavale tipo “AN/SPS 6”.

Nel marzo 1953 i due “Soldati” assunsero i nuovi distintivi ottici nell’ambito della NATO:

D 551 per il *Carabiniere* e D 550 per il *Granatiere*.

Nel marzo 1953 il *Carabiniere* assume i nuovi distintivi ottici NATO: D 551.

Il *Granatiere* passò nella riserva a Taranto all'inizio del 1956 e fu radiato il 1°luglio 1958 poco più di un anno dopo essere stato riclassificato, come il *Carabiniere*, Fregata.

Il *Carabiniere* rimase in squadra fino al 1958 quando passò nella riserva ma poi fu riarmato come unità per sperimentare nuove armi ed apparecchiature allo studio a Mariperman (La Spezia) e il

12-01-1960 fu riclassificato Nave Ausiliaria (A 5314) fino al 1964. Furono sbarcati gli impianti da 120/50 mm, parti delle mitragliere e le armi a.s., fu sostituito il radar AN/SPS 6 con un analogo di produzione nazionale e sbarcata la vecchia S.D.T. dei cannoni. Fu provato il primo impianto singolo del cannone automatico O.T.O.-Melara da 76/62 mm poi imbarcato sulle nuove unità della

Il 12 gennaio 1960 il *Carabiniere* fu riclassificato Nave Ausiliaria (A 5314)

Marina Militare ma anche di marine straniere. Passò in riserva nel 1964 e in disarmo nel gennaio successivo: l'ultimo ammaina bandiera avvenne la sera del 17 gennaio 1965 alla Spezia dopo ben 26 anni di servizio.

Ma si rese ancora utile e, ancorato nel seno del Varignano, fu utilizzato per addestrare gli incursori del COMSUBIN. In seguito, quando la galleggiabilità divenne precaria, fu trasferito nella zona della Diga della Varicella in attesa della demolizione.

.

Marzo 1978: il *Carabiniere* appoggiato su un basso fondale nel Golfo della Spezia

Venduto ad una ditta privata, nel marzo del 1978 fu preso a rimorchio per essere trasferito ad Ortona, ma appena uscito dalla diga foranea, per il mare grosso, iniziò ad imbarcare acqua per cui dovette essere riportato a ridosso ma affondò su basso fondale. Riportato a galla, fu demolito alla Spezia. Aveva termine così, dopo 40 anni, la vita dell'ultimo caccia della classe "Soldati" che, pur nei loro limiti, erano stati i migliori caccia prodotti in Italia nella 2ª GM, ed i 2 superstiti avevano rappresentato nel dopo guerra il *trait d'union* con la nuova marina.

LA REGIA MARINA NEL SECONDO CONFLITTO MONDIALE

di Piero Pastoretto

Rudolf Claudus:
L'azione della Torpediniera *Lupo* in Egeo contro due incrociatori e quattro caccia britannici il 21 maggio 1941

L'autore, all'interno della Società di Cultura e Storia Militare, si occupa del settore classico, napoleonico e marittimo. I lettori della rivista "I Quaderni" e del sito arsmilitaris troveranno diversi miei interventi in questi due primi campi d'indagine. Sino ad ora, invece, non è stato pubblicato alcun mio scritto di storia militare navale moderna e contemporanea. Intendo ovviare a questa mancanza.

Il presente articolo, che vuol essere breve e schematico (oltreché dichiaratamente polemico), ha uno scopo unicamente divulgativo e non avanza alcuna pretesa di rivestire il pomposo laticlavio di uno studio storico, tecnico o di approfondimento, per il quale non occorrerebbero alcuni articoli, ma numerosi volumi.

Nella ricorrenza del settantesimo anniversario dallo scoppio della seconda GM, dopo la breve introduzione generale compresa nell'articolo che segue, se le forze me lo consentiranno, cercherò di commemorare e commentare le diverse battaglie che la Regia Marina condusse nel Mediterraneo dal 1940 al 1943.

Penso così di prestare il mio modesto contributo alla memoria di quegli equipaggi, dei loro atti di valore e delle loro navi, che issarono orgogliosi e con onore la bandiera di combattimento della Marina italiana nelle agitate acque di questo mare... E che spesso scesero nei suoi abissi con tale bandiera al picco.

A. Tesi e Antitesi

Sulla preparazione, la qualità e la quantità delle forze navali della Regia Marina nel giugno del 1940 circolano numerose «leggende storiche».[1] I detrattori di professione mi perdonino e ci perdonino, ma la nostra è una Società di storia militare seria che non corre dietro alle mode. Ed è giunto forse il momento, a settanta anni di distanza dal conflitto che ci vide perdenti, di sfatare i miti e liberare la nostra storia militare dalle incrostazioni ideologiche di chi, fortemente prevenuto e vergognosamente digiuno della pur minima cultura sulle questioni militari, si permette di scrivere, come un orecchiante qualsiasi che ripete a vanvera, basandosi solo sul «*dicunt*», e sul «*putatur*»[2], ma men che mai sul «*legitur*».

Cercheremo qui innanzitutto di smentire con i fatti (e non con ragionamenti fintamente apodittici, ma in realtà problematici perché fondati su premesse false e sofistiche)[3] le falsificazioni più note e diffuse. Mi perdonino i lettori, senz'altro avvezzi ad una lettura di storia militare ben più impegnata, le banalità degli argomenti che andrò man mano svolgendo. Non mi riferisco infatti ad un pubblico colto come quello della **SCSM** ma a coloro che, quasi come dei bambini che insistono nello schernire i deboli (e dei bambini, dal punto di vista di conoscenza storico-militare, lo sono veramente), per diversi decenni, hanno infamato gratuitamente una Forza Armata ed i suoi uomini infamando così, obliquamente, e per scopi tutt'altro che di verità storica, l'intera nazione. La *loro* nazione. Così si assiste oggi al curioso fenomeno delle rievocazioni ufficiali sin troppo retoriche sul valore dei combattenti italiani nella seconda guerra mondiale, che però il pubblico, ammesso che stia ad ascoltare, ritiene discorsi del tutto falsi e vanagloriosi da Pirgopolinice del *Miles Gloriosus*, poiché intimamente convinto dalla vulgata (diffusa per di più da innumerevoli pellicole nazionali), di un Esercito (e nel nostro caso di una Marina) straccioni, mal condotti, armati soprattutto di mandolini e desiderosi soltanto di tornare alle loro case presso la mamma.[4]

---

[1] Una *contradictio in adiecto* voluta, in quanto la Storia, come in campo diverso la Filosofia, per definizione dovrebbe cercare la verità e non il mito. Tuttavia, tanto la storiografia militare anglosassone, quanto soprattutto quella italiana, volgarizzata e facilona (per non dire di peggio) nel tranciare giudizi negativi, danno un quadro generale falso e mistificato di impreparazione, arretratezza tecnica, incapacità, se non pusillanimità, di comandanti ed equipaggi. Più avanti cercheremo di smentire con i fatti.

[2] La storia, specialmente quella militare, come diceva Napoleone, è fatta dalle menzogne dei vincitori. Aveva torto. In Italia è fatta dalle menzogne degli italiani sconfitti.

[3] O Stagirita figlio di Nicomaco, perdonami questa citazione della tua Logica.

[4] A questo proposito appare perlomeno curioso il discorso del 2009 del Presidente della Repubblica in commemorazione dei caduti di El Alamein in cui, dopo aver lodato il valore dei nostri combattenti in inferiorità di forze e di armi, aggiungeva che essi non potevano vincere poiché combattevano dalla parte sbagliata delle dittature. Qualcuno dovrebbe spiegare al signor Presidente, che è oltretutto il Capo delle Forze Armate, che l'etica militare impone al soldato di non chiedersi se la parte per cui combatte sia giusta o ingiusta, ma di combattere e morire là dove la Patria, e non il governo di turno, lo manda al sacrificio. Ritengo assai improprio, nonché pericoloso, mescolare in una commemorazione dei caduti di una battaglia, giudizi estranei di colore politico.

1. Tesi: «La Regia Marina era impreparata alla guerra» Antitesi: «Storicamente non è vero»

Mi sembra giusto premettere che il Governo Mussolini – e fu una grave colpa, data la sua politica estera di Grande Potenza – fu sempre avaro negli stanziamenti per la guerra. Dispiace deludere chi credeva il contrario e pensava che il fascismo fosse un oppressivo regime militare e militarista nello stile di certi colonnelli sudamericani. In verità le spese dello Stato erano per la maggior parte erogate per l'Amministrazione e gli Interni, nell'ambito del sociale o per le colonie, mentre alle Forze Armate era assegnata una quota molto minoritaria del Bilancio. Sostanzialmente, una politica della "lesina" riguardo agli armamenti. In altri termini, il governo riteneva molto più economico "apparire" che "essere", mentre a colmare le lacune dei fondi effettivamente stanziati doveva sopperire la grancassa della propaganda. Per di più, il bilancio di quella che oggi chiameremmo la Difesa, fu in gran parte dilapidato fra il 1935 e il 1939 nelle dispendiose guerre d'Etiopia e di Spagna, che influirono certamente, e parecchio, sul livello di preparazione tecnologica ed industriale, nonché sulle scorte strategiche accumulate, purtroppo venuto allo scoperto nella sua drammaticità soltanto il 10 giugno del 1940.

Tuttavia, fra tutte e tre le Armi, le risorse maggiori erano assegnate alla Marina, seguita dall'Aeronautica e dall'Esercito. Se in precedenza non ho potuto far a meno di condannare aspramente il tragico bluff del governo, circa il fatto che la Regia Marina fosse considerata il fiore all'occhiello del regime non è possibile non concordare. Anche un minorenne non troppo intelligente e ripetutamente bocciato intuirebbe che, essendo l'Italia una penisola al centro del Mediterraneo con 8.000 chilometri di coste, e dipendendo la propria industria e l'approvvigionamento alimentare per il 90% dalle importazioni marittime, di necessità la sua Marina militare deve essere adeguata alle condizioni fisiche e geografiche dello Stato e della nazione, e quindi essere, per necessità di cose, grande e potente[5].

[5] Ragionamento tanto ovvio da essere puerile, ma che sembra non aver mai sfiorato le menti degli assennati governi della Repubblica i quali, nei loro già irrisori stanziamenti per la Difesa, hanno sempre riservato alla Marina Militare il bilancio più piccolo, privilegiando in primo luogo l'Esercito e per seconda l'Aeronautica.

La Regia Marina dunque era una forza navale niente affatto antiquata[6], ma anzi moderna, perfettamente all'altezza dei compiti di una Potenza Mediterranea, con una forza sommergibili numericamente superiore a quella di qualsiasi altra Marina mondiale e un folto gruppo di naviglio minore e di scorta. Nel giugno del 1940, insomma, possedeva eccellenti arsenali, basi ben munite in Italia ed altre sparse nel Mediterraneo tra la Libia, l'Albania ed il Dodecaneso, ed aveva in costruzione quattro corazzate qualitativamente superiori, perché di recente concezione, a quelle inglesi e francesi. Aveva inoltre i depositi di carburante ricolmi di combustibile. Dovette però svuotarli per rifornire Esercito ed Aeronautica che ne erano desolatamente a corto. Ma questa non è una colpa che si può attribuire alla Marina Italiana.

2. Tesi: «La Regia Marina» non era preparata ad affrontare la Royal Navy» Antitesi: «La questione è mal posta»

La nostra Marina non era stata progettata per combattere la Royal Navy, ma la Marine Nationale francese.

Tra Italia e Gran Bretagna infatti i rapporti furono ottimi sin dal compimento dell'unificazione nazionale nel 1861: non è, anzi, errato affermare che il Regno Unito vide con estremo favore il Risorgimento italiano ed addirittura lo favorì diplomaticamente poiché desiderava la nascita, nel Mediterraneo, di una potenza navale in grado di contrastare il suo nemico di sempre, ossia la Francia. Agevolando il processo di unità dello Stato italiano (che nel 1859 fu invece contrastato da Napoleone III), l'Inghilterra otteneva così due importanti obiettivi: la creazione di uno Regno destinato a diventare in breve tempo rivale della Francia e perciò amico se non proprio alleato di Londra nel centro del Mediterraneo, fino a quel punto dominato dalla sola flotta francese; e, conseguentemente il possibile uso, attraverso dei trattati di amicizia o mutua assistenza, delle basi militari marittime e dei suoi arsenali in un punto strategicamente importantissimo quale il Canale di Sicilia. Appare infine perlomeno superfluo rammentare che, nel 1869, fu inaugurato il Canale di Suez ed all'Inghilterra occorreva assolutamente intrattenere i più cordiali rapporti con il Regno d'Italia per garantire le proprie rotte commerciali fra Alessandria e Gibilterra, che dovevano necessariamente passare per il Canale di Sicilia.

[6] Non si trovava, cioè, nella situazione perfettamente illustrata dalla famosa battuta secondo la quale «L'Italia è sempre pronta ad entrare in guerra con l'armamento della guerra precedente».

L’amicizia italo inglese durò almeno sino al 1936 se non addirittura al 1938 e quindi le costruzioni della Regia Marina furono progettate sin dalla ormai lontana seconda metà del XIX secolo in funzione di un possibile conflitto con la Francia.[7] Né tanto meno, ovviamente, si può addossare la colpa allo Stato Maggiore della Regia Marina di non aver preparato la flotta per una guerra contro la U.S. Navy.

Fatte queste premesse, anche i più disorientati apprendisti di strategia navale sono in grado di comprendere due cose semplicissime, una delle quali è già stata illustrata:

- che ogni Marina da guerra (e persino mercantile) viene progettata per rispondere ad una precisa esigenza vitale della nazione che la costruisce, ed in vista di un possibile conflitto con la Marina di un popolo potenzialmente ostile;
- che per mutare l’indirizzo bellico di una Marina, adattandola ad una nuova minaccia prima non presa in considerazione, occorrono decenni e non tre o quattro anni come è accaduto nel caso della Regia Marina e della Royal Navy.

[7] Le occasioni di rivalità ed esplicito contrasto dell’Italia, prima con l’Impero e poi con la Repubblica francese, non mancavano certo: la questione tunisina le divideva ad esempio fin dal 1878; a questa si aggiunse poi la rivalità coloniale per l’Africa Settentrionale e, durante il fascismo, le rivendicazioni sulla Corsica per non parlare di Nizza e della Savoia, cedute quasi gratuitamente da Cavour nel 1859. All’inizio della Seconda G.M., per apportare soltanto uno dei tanti esempi possibili, le truppe di Graziani in Libia erano schierate tutte a ridosso del confine tunisino e non di quello egiziano. Con la Gran Bretagna, al contrario, non esistevano contenziosi di nessun tipo nel Mediterraneo prima che l’Italia, ormai alleata della Germania, non cominciasse ad agitare quello di Malta.

Qualche esempio su quel che abbiamo appena scritto per i più lenti d'ingegno (quindi non certo i nostri lettori, ma tanti pseudo storici di professione). La Marina inglese fu progettata nel XV e XVI secolo per confrontarsi nell'Oceano con quella spagnola e francese, Quindi costruì vascelli atlantici e navi irte di cannoni. Se il suo obiettivo fosse stato, per ipotesi, quello di battere la flotta veneziana o turca nel Mediterraneo, avrebbe costruito delle galee e non dei vascelli. Così i Romani vararono una flotta di quinqueremi e non di triremi poiché di quinqueremi era costituito il nerbo delle forze navali cartaginesi.

In conclusione, la Regia Marina (tra l'altro ottimamente equilibrata al suo interno fra unità da battaglia, incrociatori, unità di scorta, componente sommergibilistica e persino naviglio sottile come i MAS e le motosiluranti) era stata progettata per controbattere la Marina francese e non le forze navali britanniche. Della sua pretesa inadeguatezza di uomini, mezzi e tattiche, pertanto, non si può dar colpa agli ammiragli, ma ai politici.

3. Tesi: «La Regia Marina si dimostrò miope in quanto non costruì portaerei prima della guerra»

Antitesi: «La questione è malposta»

Se colpa ci fu, fummo in buona compagnia, in quanto la Francia ne possedeva solo una, la *Bèarn*, e la Germania non se ne dotò, anche se il progetto fu accarezzato dai suoi ammiragli ma non ascoltato dai loro politici.[8] Ma esaminiamo invece la situazione contingente del periodo.

[8] La nave portaerei *Graf Zeppelin* fu varata ma mai completata, mentre la seconda unità prevista, la *Peter Strasse*, non fu neppure impostata anche per l'opposizione del capo della Luftwaffe Göring.

Le uniche tre Marine che possedevano delle portaerei erano la U.S. Navy statunitense, la Royal Navy britannica e soprattutto la Nihon Kaigun (Marina Imperiale) giapponese. Tutte e tre erano infatti potenze coloniali (il Giappone era essenzialmente imperialista) ed oceaniche, le cui flotte erano destinate ad operare in aree lontanissime dalla patria e quindi spesso prive dell'appoggio aereo. Pertanto era vitale e indispensabile per loro avere un supporto aeronavale a protezione diretta delle loro squadre e costituito appunto dalle portaerei che imbarcavano ricognitori, aerosiluranti, caccia e bombardieri leggeri. La prima portaerei costruita al mondo fu la giapponese *Hôshô* nel 1922, seguita l'anno dopo dalla britannica *Ark Royal.* Nel 1937 i nipponici possedevano già 5 portaerei, mentre all'entrata in guerra la Gran Bretagna ne aveva 7. Ancora nel 1941 gli Stati Uniti venivano per ultimi, con 3 portaerei in servizio e 5 in allestimento. Gravemente colpevole fu la Marine Nationale francese che, pur avendo da difendere le colonie ed il traffico marittimo in estremo oriente, pensò a costruire soltanto tre di queste nuove unità, due delle quali in allestimento nel 1940.

La Regia Marina viceversa era una potenza mediterranea senza ambizioni di dominio degli oceani, e la stessa Penisola al centro geografico di questo mare, affiancata dall'Albania, dalla Cirenaica e Tripolitania e dalle isole del Dodecaneso costituivano tutte insieme un eccellente sistema di basi aeree a protezione della flotta ed a controllo-contrasto di un potenziale traffico nemico. Che poi la Regia Aeronautica non si sia mostrata nei fatti in grado di fornire un efficace ombrello aereo di scorta per le navi italiane, poiché dotata di un numero troppo scarso di aerei, per l'imperizia di fondo dei piloti non addestrati ad attacchi navali e mal serviti da un imperfetto sistema di comunicazioni, questa è una colpa da imputare all'Aeronautica e non alla Marina.

La Regia Marina – si dirà – non possedeva un'aviazione navale propria, ma doveva sempre dipendere dall'Aeronautica. Ciò è vero, ma occorre discutervi sopra. L'Italia fu la prima potenza al mondo in cui l'Aeronautica, a partire dal 1922 ed imitata poi dalla Germania, costituiva una Forza Armata a sé e non una specializzazione dell'Esercito. Americani ed inglesi seguirono l'esempio di questa soluzione (rivoluzionaria per quei tempi) solo al termine del secondo conflitto mondiale.[9]

---

[9] In Italia si innalzano lodi sperticate all'avanzamento tecnologico degli armamenti ed alla lungimiranza dei programmi militari degli Alleati. È una sciocchezza. In effetti essi erano arretrati in parecchi campi rispetto alle potenze dell'Asse. L'Italia fu la prima a sperimentare l'uso degli aerosiluranti ed americani ed inglesi appresero da tedeschi e giapponesi la letalità dei bombarrdieri in picchiata, La Marina italiana era maestra nella costruzione e uso delle armi insidiose sottomarine e di superficie, nonché degli apparecchi respiratori e mute per gli incursori subacquei. Inglesi ed americani riuscirono solo ad imitare le motosiluranti italiane e gli *Schnellboot* tedeschi. Nel 1939, quando Italia e Germania possedevano già delle divisioni paracadutiste (l'Italia all'inizio della guerra ne possedeva due ed era la pioniera, con il generale Guidoni, degli studi sulla fattibilità di questa specialitò e sull'affidabilità dei paracadute) gli Alleati erano ancora alle prime armi e non possedevano alcun reparto neanche lontanamente paragonabile alle divisioni di questo tipo. I siluri nipponici e la loro tecnica del combattimento navale notturno erano infinitamente superiori a quelli americani, mentre la strategia dell'uso dei corazzati e le *Panzerdivision* germaniche erano infinitamente superiori come concezione e tattica alle divisioni corazzate alleate persino nel 1945. Gli studi sulle apparecchiature radar erano stati portati avanti contemporaneamente da Gran Bretagna, Stati Uniti, Italia e Germania, anche se i primi due poi le svilupparono più delle seconde per esigenze belliche. Persino nella progettazione e costruzione delle armi nucleari e dei missili, la Germania era all'origine più avanzata degli Stati Uniti. Per quanto riguarda infine la "Guerra lampo", c'è forse

Pertanto, in Italia, con una soluzione senz'altro razionale e del tutto particolare, tutto ciò che volava apparteneva, o meglio, "doveva necessariamente appartenere" all'Aviazione, così come tutto ciò che si muoveva su terra all'Esercito e tutto ciò che galleggiava sull'acqua o si immergeva nel mare, alla Marina. E per giunta non vi era nessuna Arma più gelosa delle proprie prerogative che la Regia Aeronautica, creazione del regime e da esso costantemente coccolata. Durante la Grande Guerra, viceversa, la Regia Marina possedeva una propria aviazione specializzata che comprendeva, tra l'altro, anche palloni aerostatici d'avvistamento e difesa delle sue basi.

Stando così le cose, ed estendendosi le zone a controllo italiano in tutto il Mediterraneo Centrale ed Orientale (ma nel 1940 ad occidente vi era la potenza amica della Spagna) era logicamente impossibile per la Regia Marina reclamare con energia ed ottenere unità portaerei che apparivano superflue poiché tutte le sue zone di operazione, dal Canale di Sicilia ai Balcani e al Dodecaneso, erano sotto l'ombrello strategico della Regia Aeronautica.

Peraltro, la Marina da guerra francese non ne possedeva e nel Mediterraneo sostava un'unica portaerei inglese. Ma dobbiamo anche ricordare che negli anni '30 non si pensava ad una guerra contro il Regno Unito e men che mai contro gli Stati Uniti d'America.

Le portaerei erano sicuramente delle unità più economiche da allestire (senz'altro costavano meno di una corazzata o di un incrociatore pesante), ma erano anche di concezione tecnologica del tutto nuova, così come del tutto estranea in Italia era la progettazione di caccia e di bombardieri leggeri imbarcati, per il cui sviluppo e realizzazione sarebbero occorsi degli anni di studi e consistenti cifre per ottenere poi delle unità che, logicamente, essendo le prime, sarebbero state inferiori a quelle delle altre potenze.

In altri termini, La U.S. Navy, la Royal Navy e la Nihon Kaigun avevano cominciato i loro studi ed esperimenti sulle portaerei ancor prima degli anni '20 e l'industria cantieristica italiana si trovava perciò con un gap tecnologico di due decenni[10]. Ciò nonostante la Regia Marina, in seguito ad un vivace dibattito interno, fece presente di avere la necessità di possedere delle portaerei, ma l'Aeronautica e soprattutto il Governo opposero il loro rifiuto. D'altronde si sa: i militari propongono, ma i politici dispongono.

---

bisogno di paragonare il mese che richiese l'invasione della Francia nel 1940 contro i due anni necessari alla conquista dell'Italia tra il 1943 e il 1945?

[10] È la medesima situazione in cui si trova l'odierna cantieristica sommergibilistica italiana che, non avendo sviluppato in proprio la tecnologia delle celle combustibili (*fuel cell*), ha dovuto ricorrere all'esperienza tedesca in questo campo per varare le due unità della classe U 212A. Tanto tedesche nella progettazione e nella concezione da aver conservato persino in Italia la lettera U di *Unterseeboot*.

Unica voce isolata dal coro di «no» alla costruzione di una forza aeronavale, è bene ricordarlo, fu quella di Italo Balbo, le cui visioni strategiche erano avanzatissime e valide. Egli prevedeva per il futuro un Esercito moderno basato su poche ma forti divisioni corazzate moderne, anziché un esercito pletorico e incardinato a concetti della Grande Guerra come quello voluto dal maresciallo Badoglio, ed una Marina dotata di squadre di portaerei piuttosto che di corazzate. Per dirla in breve: un Esercito con poche fanterie ma all'avanguardia nella disponibilità di una modernissima forza corazzata ed una Marina di spiccate propensioni oceaniche e non solo mediterranee. A tali lungimiranti proposte strategiche, Balbo aggiungeva quella di costituire numerose divisioni di paracadutisti e di un'aviazione dotata di una forte componente di bombardieri strategici. Purtroppo per lui, Balbo era un uomo del regime e stava in ombra a Mussolini. A toglierlo poi definitivamente di mezzo ci pensarono poi i cannoni del *San Giorgio*.

Per quanto concerne la Regia Marina, essa cintinuò a elaborare regolarmente dei progetti via via sempre più perfezionati di portaerei:[11]

già nel 1921. il T.V. Fioravanzo elaborò il piano per la costruzione di un "incrociatore antiaereo" armato di cannoni a.a. e di un ponte di volo adatto ad una squadriglia di caccia;

nel 1925 fu la volta di un progetto più avanzato: un'unità con un ponte di volo che lasciava libere prora e poppa per ospitarvi due potenti pezzi binati da 203 mm.

Se il progetto del 1925 riguardava ancora un'unità ibrida con forti artiglierie a.n. e possibilità di imbarcare aerei, quello del 1932 prevedeva una pura unità portaerei di 15.000 tonnellate, con ponte di volo continuo ed isola a dritta leggermente spostata a proravia;

Il progetto del 1938 contemplava la presenza a bordo di 42 aerei - 24 caccia e 16 d'attacco – per una stazza di 16.000 tonnellate.

Che poi i progetti sopra elencati venissero rifiutati o rimandati *sine die* per ragioni strategiche, politiche, di economia o industriali, poiché tutta la capacità cantieristica italiana era già impegnata nella costruzione già avviata o ancora soltanto programmata di altre unità come le navi da battaglia, questa è una questione diversa. Oppositori alla costruzione di unità portaerei si trovavano d'altronde anche tra parecchi ammiragli "conservatori" che peraltro sono numerosi in tutte le Marine da guerra del mondo. Però qui noi vogliamo soltanto dimostrare che la Regia Marina fra le due guerre non si dimostrò né miope, né inerte, né disinteressata alla costruzione di unità portaerei

[11] Se la portaerei *Aquila*, impostata nel 1942 e ricavata dallo scafo della turbonave *Roma* fosse stata costruita e non abbandonata sullo scalo dopo l'8 settembre e poi distrutta, sarebbe stata un'unità paragonabile alla *Yortktown* od all'*Akagi* (rispettivamente 27.000 e 34.000 t.), con un dislocamento di 27.600 tsl. e 51 aerei imbarcati. Il numero degli aerei era però inferiore a quello delle altre due portaerei (rispettivamente 80 e 60) poiché non era stato risolto il problema delle ali ripiegabili ed inoltre il sistema del loro stivaggio era molto approssimativo, in quanto si prevedeva di ricoverarli letteralmente appesi con catene e paranchi al cielo dell'hangar, come si faceva una volta con i cavalli. La componente aerea doveva essere costituita dagli Re 2000 e 2001. L'*Aquila* era destinata ad essere affiancata dalla portaerei *Sparviero*, ricavata dalla Tn. *Augustus*. impostata successivamente

4. Tesi: «La Regia Marina commise un grave errore ad impostare quattro nuove costosissime corazzate»

Antitesi: «Nuove corazzate furono impostate da tutte le marine mondiali sino alla fine del conflitto»

La nave da battaglia (n.b.) o corazzata, così come l'incrociatore pesante, si dimostrò alla luce dei fatti un'arma superata dalla portaerei soltanto durante la Seconda G.M. e non prima. Ciò nonostante gli Stati Uniti varorono un forte numero di nuovissime corazzate, fortemente temute dalla flotta imperiale per la loro potenza di fuoco contro costa, contro nave e contro aereo, destinate alla guerra nel Pacifico, mentre la *Missouri* e la *Winsconsin* spararono le loro ultime e devastanti salve addirittura nella prima guerra del Golfo.[12] Se ne conclude che, per essere superata, la nave da battaglia ha avuto una vita assai longeva. Non si può pertanto imputare di cecità ed ostinazione la Regia Marina per aver progettato e costruito moderne ed avanzate unità da battaglia prima che queste dimostrassero i loro limiti. In questo campo era addirittura in ritardo rispetto al potenziale nemico francese, poiché al 10 giugno 1940 l'Italia possedeva solo quattro vecchie corazzate rimodernate risalenti alla Prima G.M., mentre la Marine Nationale ne possedeva 5.[13]

5. Tesi: «Le unità italiane, soprattutto quelle sottili, a parità di classe, risultavano più fragili, leggere e meno armate di quelle alleate»

Antitesi: «È vero, ma esistevano ottime ragioni»

La flotta di superficie di ogni marina militare possiede delle proprie peculiarità generali, frutto di una scelta ingegneristica e progettistica meditata. Quella italiana, già alla fine del secolo XIX, premiava la velocità rispetto alla protezione, alla dimensione ed all'armamento. Si tratta di un'opzione discutibile finché si vuole; ma ancora oggi, che piaccia o no, le nostre unità nazionali continuano ad essere progettate secondo questa linea guida che le differenzia, in linea generale, dalle similari unità NATO.[14]

---

[12] Più precisamente le corazzate *Arkansas*, *Nevada*, *California*, *Tennessee, West Virginia*, *Maryland* e *Colorado*. Altre entrarono in servizio a guerra conclusa.

[13] Le 4 n.b., ricostruite più che rimodernate, erano *Conte di Cavour*, *Giulio Cesare*, *Caio Duilio* e *Andrea Doria*, avevano un astazza di 28.800 t. e 8 pezzi da 320 mm. Le quattro nuove corazzate in costruzione (2 entrarono in servizio nelle stesso 1940) erano *Littorio*, *Vittorio Veneto*, *Roma* e *Impero*. Stazzavano 35.000 t. (/in realtà 42.000), avevano 9 pezzi in torri trinate da 381 mm e filavano ad una velocità massima di 30 nodi. Erano senz'altro concettualmente e tecnologicamente molto più avanzate delle loro unità similari anglo-francesi. Fra il giugno del '40 ed il settembre '43 furono immesse in servizio le prime tre. Se la nostra entrata in guerra fosse avvenuta nel 1942, come preventivato, la Regia Marina sarebbe scesa in lizza con ben 7 corazzate.

[14] A meno che non si tratti di programmi internazionali, come ad esempio le fregate tipo *Horizont*.

Per di più – e ciò va tenuto particolarmente in conto – le marine alleate, e cioè quella francese, britannica e più tardi anche la statunitense, progettavano le loro unità sottili o leggere perché potessero affrontare soprattutto la navigazione negli oceani (il che richiede dimensioni e robustezza strutturale maggiori, anche a discapito di una velocità relativamente più bassa), mentre la Marina italiana era progettata per operare solo nel Mediterraneo e non richiedeva perciò gli stessi requisiti di quelle avversarie. Pertanto, la differenza di tonnellaggio tra le unità sottili italiane e quelle avversarie mom era affatto accidentale.

Chi avanza questa critica è smentito dalla tabella che riportiamo qui sotto ed inoltre non tiene conto della Conferenza di Washington del 1921-1922.

.

Situazione navale in Mediterraneo il 10-6-1940*

Tipo di navi	Italia	Inghilterra	Francia
Navi da battaglia	4+4 in costruzione	5	5
Portaerei	–	2	–
Incrociatori pesanti	7	–	7
Incrociatori leggeri	12	10	7
Cacciatorpediniere	53	35	41
Torpediniere e Avvisi	71	–	16
Sommergibili	115	12	42
Totale	**262**	**64**	**118**

***G. Fioravanzo, *Le azioni navali nel Mediterraneo* vol. IV, Roma, USMM, 1976**

Come si evince dalle cifre sopra riportate, la Regia Marina era perfettamente in grado di contrastare sia la Mediterranean Fleet britannica che la Marine Nationale, in quanto superiore ad entrambe per numero di unità. Si sarebbe trovata in inferiorità numerica soltanto nel caso di dover combattere con entrambi gli avversari collegati, ma questa circostanza, come tutti sanno, non si verificò per l'uscita dal conflitto della Francia con l'Armistizio di Villa Incisa del 24 giugno.

6. Tesi: «La Regia Marina doveva prepararsi meglio per la guerra e varare con un maggior numero di unità»
Antitesi: «La critica non tiene conto della Conferenza di Washington»

La situazione navale venutasi a creare all'indomani delle paci che avevano posto fine al primo conflitto mondiale, e soprattutto la necessità di risparmiare sugli armamenti particolarmente sentite in Gran Bretagna e Stati Uniti, in aggiunta alla comune intenzione di arginare la crescita della flotta nipponica, portarono ad una Conferenza tesa a limitare l'armamento navale delle cinque potenze vincitrici (Francia, Regno Unito, Stati Uniti e Giappone)

La Conferenza di Washington produsse tre documenti: un "Trattato delle quattro potenze", un "Patto militare per il Pacifico" ed un "Trattato del disarmo navale". Quest'ultimo è il documento che ci riguarda più da vicino, in quanto stabilisce il tonnellaggio massimo raggiungibile da ogni Marina militare aderente al patto.

Il "Trattato del disarmo navale" fissava per le flotte inglesi ed americane la soglia massima di 525.000 t. di naviglio; per il Giappone quella sensibilmente inferiore di 315.000 t. e per Italia e Francia quella ancor più bassa di 175.000 t.[15]

[15] Non c'è bisogno di grande intelligenza per capire che USA e UK, ormai fedeli alleate e con comuni interessi economici ed imperialisti nel Pacifico, desideravano garantirsi con questo Trattato una schiacciante superiorità nei confronti della Flotta Imperiale giapponese in un'eventuale conflitto in questo scacchiere.

Per quanto riguarda il tonnellaggio complessivo della nuova arma delle portaerei, il medesimo trattato riservava alle due prime flotte un tonnellaggio non superiore alle 135.000 t., ne assegnava 81.000 al Giappone e 60.000 ad Italia e Francia. Questa parte del Trattato tuttavia poco ci riguarda in quanto l'Italia non ne costruì e la Francia non usò la sua unica portaerei *Béarn* nel Mediterraneo.

Quel che invece preme dimostrare è che la tesi precedente non ha senso in quanto la Regia Marina per vincolo internazionale, non era libera di programmare costruzioni che superassero le cifre sopra riportate. I Trattati navali internazionali possono pure essere aggirati (dichiarando magari un tonnellaggio delle proprie unità inferiore a quello reale), ma non possono essere disattesi, a meno di non denunciare l'uscita ufficiale del proprio Paese dall'accordo. Cosa che il Regno d'Italia non fece.

7. Tesi: «Non solo le navi italiane erano inferiori a quelle alleate, ma anche gli equipaggi ed i comandanti erano qualitativamente inferiori a quelli britannici»

Antitesi: «Tale critica è parzialmente vera solo relativamente alla prima parte»

Le unità italiane erano inferiori soprattutto nel campo elettronico, come ad esempio il radar e l'ecogoniometro, e ciò derivava dalla scelta sbagliata, ancor più riprovevole nel Paese di Guglielmo Marconi, di non sviluppare ulteriormente la ricerca e poi montare, almeno su tutte le unità maggiori, e nei capisquadriglia dei caccia gli apparati che la ricerca nazionale aveva già sperimentato nei laboratori di Livorno.[16]

Tuttavia anche le unità inglesi rivelarono, almeno nei primi anni di conflitto, diversi difetti soprattutto di punteria e di tiro. Viceversa, ad esempio, le nuove navi da battaglia tipo *Littorio* erano dotate di una protezione subacquea eccezionalmente efficace e rivoluzionaria ed erano perciò delle formidabili "incassatrici" di siluri.[17]

Quanto però alla preparazione, all'addestramento ed al "fegato" degli equipaggi e dei comandanti italiani, i nostri medesimi avversari hanno sempre riconosciuto, senza reticenza, il loro indiscusso valore.[18] Si tratta di una caratteristica che ha costantemente attraversato la storia militare della nostra Nazione da quando si è unificata: il soldato (e il marinaio) italiano si è sempre mostrato più che all'altezza del proprio compito, riscuotendo l'ammirazione dell'alleato e persino del nemico. Esso è duro, tenace, valoroso, motivato e disposto al sacrificio. Viceversa i maggiori difetti si rilevano negli Stati Maggiori e negli alti gradi, che in generale appaiono deficitari e notevolmente inferiori ai loro corrispettivi stranieri.

Ciò tanto più vale per la Regia Marina nella Seconda Guerra mondiale. Sebbene ci trovassimo a combattere in Mediterraneo con una Marina come quella britannica dalle illustri e consolidate tradizioni, per secoli la più forte al mondo, mentre – inutile nasconderlo – la nostra Marina era giovane e priva di esperienza, è significativo notare come la Royal Navy in Mediterraneo accettò battaglia contro le squadre della Regia Marina solo se in condizioni di netta superiorità numerica, di artiglierie e di calibri dei cannoni. In caso anche di parità di forze evitò sempre lo scontro. Una ragione di tanta prudenza in una Marina così "smaliziata" e di tanto illustri precedenti dovrà pur esserci. Non trovate?

Così come dovrà pur esserci una ragione se, Supermarina, fu costretta ad emanare una circolare in cui si imponeva ai comandanti di unità di non sacrificare la propria vita affondando con le loro navi, al fine di non perdere uomini valorosi adatti al comando. Gli inglesi, viceversa, non pensavano neppure di conquistare l'onore di colare a picco con la propria unità.

---

[16] Ad esempio l'apparato di scoperta radar "Gufo".

[17] Un esempio dell'eccellenza della protezione subacquea delle nostre corazzate è fornita dalla *Vittorio Veneto* che, durante la battaglia di Capo Matapan (27 marzo 1941), colpita alle 15,19 da un siluro nella zona vitale della poppa con due eliche e timoneria fuori uso, alle 16 già aveva ripreso la sua rotta alla velocità di 16 nodi, che fu poi in grado di aumentare ancora.

[18] Cfr. ad esempio A. Cunningham, *A Saylor's Odissey*.

Per citare soltanto due esempi del valore degli equipaggi e dei comandanti italiani nella seconda Guerra Mondiale, basterà riportare brevemente due esempi:

La Torpediniera *Lupo* (classe *Spica*, 630 t., 3 pezzi da 100/47, 8 mitragliere da 13,2 e 4 lanciasiluri da 450) nella Battaglia di Creta, al comando del C.C. Francesco Mimbelli, durante una missione di scorta a convoglio, il 19 maggio 1941 affrontò da sola una squadra inglese formata da 3 incrociatori e 5 cacciatorpediniere, danneggiando con le artiglierie un incrociatore. La Torpediniera *Sagittario* (classe *Spica*, 900 t. ed armamento identico alla *Lupo*), a Capo Spada, al comando del C.C. Giuseppe Cigala Fulgosi durante un'azione di scorta a convoglio affrontò da sola una squadra inglese composta da 3 incrociatori e 3 cacciatorpediniere danneggiando con le artiglierie di bordo il Ct. *Kingston* e salvando l'intero convoglio.

Entrambe le unità, sebbene ripetutamente colpite, si salvarono dall'impari scontro.

8. Tesi: «Le artiglierie delle navi italiane erano inferiori a quelle britanniche in quanto i cannoni binati o trinati delle loro torri erano montati su un'unica culla e non su culle indipendenti, sicché le vibrazioni disturbavano le traiettorie»

Antitesi: «Le cifre contraddicono la tesi»

Le statistiche dei colpi messi a segno dalle unità similari delle due flotte a parità di salve sono pressoché identiche.

9 Tesi: «La Regia Marina fece una magra figura nella seconda Guerra Mondiale »

Antitesi: «È vero esattamente l'opposto»

Per smentire tale critica basta citare le cifre ufficiali della Marina Militare diffuse dopo la conclusione del conflitto, e quindi non certo falsate dalla propaganda di guerra:

tonnellate naviglio militare perdute dalla Regia Marina nel periodo 1940-1943: 269.000

tonnellate naviglio militare perdute dagli Alleati nel periodo 1940-1943: 412.000

Se questo significa fare una magra figura…

*** * ***

Ho inteso qui contestare, relativamente alla Regia Marina una *vulgata* esterofila dura a morire, che vuole giungere a sostenere sempre e indipendentemente la tesi di un'Italia stracciona, arretrata e criminalmente impreparata alla guerra nel 1940. Una *vulgata* che rappresenta il solito atteggiamento antinazionale che i nostri autori popolari che si auto qualificano "storici" diffondono, e che minaccia di ingigantirsi ancor di più, anziché ridimensionarsi, in occasione del 150° anniversario dell'Unità d'Italia. Un anniversario che si propone di essere, dal punto di vista storico, "critico", cioè al solito assolutamente negativo, con una leggera infarinatura di retorica a buon mercato.

Altra cosa invece è denunciare tutte le manchevolezze (per non dire gravi errori e mancanze) strategiche e tattiche che emersero nella conduzione del conflitto, nei confronti delle quali il giudizio deve essere giustamente duro e senza riserve. Ma non è questo il compito del presente articolo.

B. *Postilla:* briciole sparse di strategia

La situazione economica del Regno d'Italia il 10 giugno 1940 era la seguente:

all'interno del Mediterraneo, i soli porti che ci restavano aperti erano quelli della Spagna, Libia e Dodecaneso, poiché tutti gli altri appartenevano a Potenze nostre nemiche, alle loro colonie (Algeria, Marocco, Tunisia, Siria, Libano) od a loro alleati (ad esempio la Grecia);

la politica affrettata ed improvvisata della dichiarazione di guerra a Francia ed Inghilterra non aveva permesso di far rientrare precedentemente nelle acque nazionali la flotta mercantile, che quindi per la maggior parte fu internata in porti nemici. Su un totale di 3.318.129 tonnellate di naviglio disponibile nel 1940 ne perdemmo così, immediatamente, 1.216.637, cioè circa il 40%. Una perdita esiziale, in vista della guerra che ci attendeva;

lo sbocco ed il commercio negli Oceani ci era precluso da Gibilterra ed Alessandria. Pertato potevamo contare soltanto sulle riserve accumulate in patria.

La situazione geostrategica era la seguente:

possedevamo saldamente – ad eccezione della spina nel fianco di Malta – il Mediterraneo Centrale;

ad occidente del meridiano di Sant'Antioco tutte le coste eccetto quelle mediterranee della Spagna appartenevano alla Francia ed alle sue colonie;

ad oriente al di là del meridiano di Valona erano inglesi o alleate degli Inglesi ad eccezione del Dodecaneso.

Piu concretamente: le posizioni della Regia Marina si trovavano a fiancheggiare ad ovest il traffico Francia-Tunisia-Algeria. A sud fiancheggiavano le comunicazioni Gibilterra-Malta-Alessandria. Ad est Mariegeo, con sede a Lero e Rodi, fiancheggiava il traffico Grecia-Medio Oriente-Alessandria.

Essendo perciò il Mediterraneo Occidentale ed Orientale in mano a potenze nemiche, la coalizione avversaria si trovava in condizioni straordinariamente favorevoli per interferire in modo decisivo sulle sole comunicazioni che per noi erano assolutamente vitali: quelle con l'A.S.I. (Africa Settentrionale Italiana) e con il Dodecaneso. Le comunicazioni con il Mar Rosso e l'A.O.I. erano del tutto ed irrimediabilmente interrotte.

Scomparsa la Francia dal teatro di guerra il 24 giugno del 1940, la Regia Marina restò sollevata dal compito di dover contrastare i traffici di quella potenza con le sue colonie e poté spostare il grosso della propria flotta dalla Spezia e dal Tirreno Settentrionale allo Ionio (Taranto ed Augusta) ed al Basso Adriatico (Brindisi). Nel nuovo assetto strategico rimaneva tuttavia una caratteristica fondamentale e decisiva: la guerra sarebbe stata vinta localmente[19] da quello dei due contendenti, Italia o Gran Bretagna, che fosse stato in grado di spezzare con la propria direttrice est-ovest (o per parallelo) o con la propria direttrice nord-sud (o per meridiano) le comunicazioni avversarie.

[19] Indipendentemente cioè dall'esito finale del conflitto.

L’interdizione ermetica delle rotte altrui non riuscì a nessuna delle due potenze in gioco, nonostante tre anni di guerra feroce nel Canale di Sicilia e nelle acque adiacenti a Malta. Tale frattura si sarebbe verificata infine a danno dell’Italia soltanto il 10 luglio 1943 con lo sbarco degli Alleati in Sicilia.

Durante questi tre anni di guerra sul mare, a favore della Regia Marina giocavano le distanze fra le basi ed i centri nevralgici dell’avversario. La Flotta italiana, operando dal suo sistema di basi di Taranto, Sicilia e Napoli, era in grado di insidiare o intercettare facilmente e tempestivamente il traffico Gibilterra-Malta-Alessandria; tanto più che la nostra flotta, concentrata a neridione, era superiore a ciascuna delle due squadre inglesi la Forza H di Gibilterra e la Mediterranean Fleet di Alessandria, purché non riuscissero ad unirsi: il che non avvenne mai tra il 1940 ed il 1943.

Per citare soltanto alcune cifre, da Messina a Malta corrono soltanto 150 miglia nautiche, mentre da Taranto, Napoli e Cagliari ne corrono 330. Il che richiedeva, se le navi avevano le macchine pronte a muovere e con una velocità di 20 nodi, una navigazione rispettivamente di 7 o 14 ore. Viceversa Malta dista da Alessandria 550 miglia, e da Gibilterra 710. La flotta italiana, operando per vie interne, era perciò in grado, con pochissime ore di moto, di farsi trovare in forze nel canale di Sicilia, mentre i convogli inglesi potevano essere segnalati dalla ricognizione in acque ancora lontanissime dal punto cruciale. Che poi questa preziosa opportunità non sia sempre stata sfruttata per molteplici ragioni, prima fra tutte l’inefficienza e l’inaffidabilità della ricognizione aerea della Regia Aeronautica, è tutta un’altra questione.

Cosa avrebbe dovuto fare, e non ha fatto, la Marina italiana, nei mesi precedenti all'apertura delle ostilità e nei primissimi giorni di guerra?

Innanzitutto il suo capo di S.M. amm. Cavagnari avrebbe dovuto sostenere con forza e infaticabile ostinazione, presso il Governo e nelle conferenze delle tre Forze Armate, la necessità – costasse quel che costasse in sacrificio di uomini e mezzi – dello sbarco immediato a Malta per conquistare pienamente il taglio della T del Canale di Sicilia ed evitare che, l'aviazione dell'isola ed i suoi mezzi insidiosi come caccia e sommergibili, falcidiassero il traffico con i porti libici. Si scelse invece la via subordinata della "neutralizzazione" dell'isola attraverso i bombardamenti aerei ed il suo blocco prevalentemente basato sui campi minati e sui sommergibili. Neutralizzazione che non poté mai essere raggiunta (neppure con l'apporto del X CAT tedesco) per la scarsezza di bombardieri della Regia Aeronautica, mediocre potenza degli ordigni lanciati e soprattutto la mancanza di un'aviazione pesante strategica.[20]

[20] La scelta di non dotarsi di un'aviazione strategica, limitandosi ad adottare una semplice aviazione da bombardamento tattico e leggero, fu esiziale sia per la Germania che l'Italia.. Ma la cosa è tanto più riprovevole per l'Italia, dove era nata la geniale scuola del generale Giulio Douhet, che aveva preconizzato l'uso massiccio dei bombardieri strategici. La lezione del suo celebre studio *Il dominio dell'aria* del 1921 fu invece perfettamente appresa, per poi essere messa in atto, da Bill Mitchell e Ugh Trenchard, padri delle aviazioni strategiche statunitense e britannica..

Siamo d'accordo che non esistesse un piano concreto per l'invasione al di là di progetti un po' farraginosi avanzati dalla Regia Marina negli anni passati; siamo anche d'accordo che si sarebbe trattato di un piano raffazzonato all'ultimo momento, ma il rischio costituito da Malta era troppo grande, mentre le perdite ed i danni da noi subiti negli anni successivi a causa dell'attività delle forze aeree e navali britanniche che partivano da quell'isola furono infinitamente superiori a quelle che avremmo dovuto lamentare in caso di un'invasione nei primi momenti di guerra, quando Malta era praticamente inerme.

Lo sbarco immediato e risolutivo a Malta avrebbe dovuto convincere e coinvolgere le altre due Forze Armate, poco propense a valutare l'utilità dell'operazione. e smuovere anche la mancanza di aggressività del Governo, che pensava di ricavare utili significativi dal conflitto risparmiando forze e spese. La Regia Marina era ben cosciente di dover combattere contro l'inerzia e le ragioni di Badoglio, di Mussolini e dei Capi di Stato Maggiore di Esercito ed Aeronautica. Ma proprio per tale ragione – poco fidandosi della fiducia sulla brevità della guerra in cui si cullavano gli altri, la >Regia Marina avrebbe dovuto moltiplicare i suoi sforzi e le sue energie e fare – per così dire – la voce grossa battendo i pugni sul tavolo fino addirittura a rovesciarlo.

In secondo luogo la Marina avrebbe dovuto, immediatamente prima della guerra, e in concorso con la Regia Aeronautica, rafforzare la presenza aerea e di unità maggiori, sottili e subacquee in Egeo, al fine di minacciare Cipro ed i porti siriani e libanesi, principali basi di rifornimento, soprattutto di prezioso carburante, per le forze inglesi in Egitto ed in Africa Settentrionale. Questa facile linea di comunicazione tra Medio Oriente e Alessandria non fu mai invece insidiata a dovere e Lero, Rodi e il Dodecaneso rimasero isolati ed inutilizzati nella loro valenza strategica, mentre sarebbero potuti diventare una vera spina nel fianco orientale dello schieramento inglese.[21]

In alternativa, la medesima cosa si sarebbe potuta fare dopo la conquista di Creta, quando ormai tutto l'Egeo Settentrionale era nelle mani dell'Asse ed il rifornimento di carburante e di munizionamento poteva facilmente partire dalla Romania o dalla Grecia. Insomma: l'Italia (e la Germania) non seppero minimamente sfruttare le basi navali nel Mediterraneo Orientale, lasciando questa nevralgica zona geografica pacificamente a disposizione del traffico britannico. E se anche le disponibilità di stanziare opportune forze navali ed aeree in Oriente era limitata, non bisogna dimenticare che basta anche solo la minaccia concreta di attacchi per danneggiare seriamente le linee di comunicazione dell'avversario.[22]

[21] Se Malta, con poche unità di superficie, pochi sommergibili e pochi aerei, riuscì a falcidiare i rifornimenti italiani alla Libia tanto che a El Alamein gli italo-tedeschi si trovarono privi di tutto nonostante il bottino fatto a Tobruk, altrettanto scarse forze a Rodi, purché ben determinate e guidate, avrebbero potuto insidiare fortemente il traffico inglese diretto ad Alessandria.

[22] Può sembrare un paradosso, ma la Regia Marina trovò le forze necessarie, insieme alla *Kriegsmarine* alleata, per contrastare con smg. e MAS il traffico sovietico addirittura nel Mar Nero, ma non ne trovò per insidiare quello britannico nell'Egeo Orientale.

Negli ultimi mesi di pace sarebbe stato altresì imperativo rafforzare seriamente la nostra componente navale in Mar Rosso e predisporre anche un serio minamento delle sue acque. In sostanza, e con poca spesa, sarebbe stato molto più conveniente bloccare il più a lungo possibile il Canale di Suez e il Mar Rosso o rendervi assai più difficile e rischiosa la navigazione a partire dallo Stretto di Bab-el-Mandeb, che tentare la conquista di Alessandria via terra.

Certamente, il ridislocamento di consistenti unità navali (ed aeree) a Rodi ed in Somalia avrebbero impoverito non di poco le forze disponibili in patria e sul Canale di Sicilia, e posto inoltre seri problemi di rifornimento; ma qualsiasi Marina animata da una visione strategica seria ed evoluta – come ad esempio quella nipponica – avrebbe preso in seria considerazione la possibilità di combattere il nemico lontano dalle acque nazionali e reciderne o almeno insidiarnele le vie vitali di comunicazione.[23]

Infine il Governo italiano, su un impulso della Regia Marina molto più forte ed incisivo di quello che in realtà fu fatto, avrebbe dovuto trovare il coraggio diplomatico, anche in contrasto con l'alleato germanico che desiderava allacciare rapporti amichevoli con il Governo di Vichy lasciandogli la totale sovranità sulle colonie, di imporre alla Francia sconfitta la cessione della Tunisia o comunque l'uso per le navi italiane dei porti di Biserta e Tunisi e delle linee ferroviarie tunisine per approvvigionare l'esercito italiano in Libia e Cirenaica.[24] Oppure, in via subordinata, l'obbligo di vietare alle forze navali britanniche la navigazione nelle acque territoriali tunisine per rifornire Malta o Alessandria, pena la nostra automatica violazione della neutralità francese se i convogli inglesi fossero stati scoperti in acque nazionali.[25] Ciò, naturalmente, nella previsione che l'occupazione di Malta nei primi giorni di guerra non si fosse verificata. Le rotte provenienti dalla Sicilia e dirette verso Tunisi e Biserta erano infatti al di fuori del cerchio d'azione delle forze aeronavali di Malta. Durante il rifornimento dell'Armata italo-tedesca arroccata in Tunisia dovemmo subire, nonostante la schiacciante presenza dell'U.S. Navy e dell'aviazione americana nel Mediterraneo, minori perdite in navi e uomini che negli anni in cui si erano riforniti il DAK e l'Armata italiana in Libia ed in Egitto.[26]

---

[23] Per citare un esempio, quando nel febbraio 1941 Churchill fermò l'avanzata di Wavell e O'Connor verso Tripoli per inviare 50.000 uomini (l'equivalente di circa due Corpi d'Armata) in aiuto della Grecia, i convogli inglesi diretti al Pireo avrebbero potuto essere se non altro minacciati, se non addirittura attaccati, da forze italiane in Egeo, specialmente subacquee. Invece il trasporto arrivò indenne, e successivamente la conquista di Creta, difesa da quegli stessi uomini, costò perdite sanguinosissime ai tedeschi

[24] Peraltro, i sommergibili. tedeschi non operavano forse dalle basi di St. Nazaire e Lorient, e quelli italiani da Bordeaux?

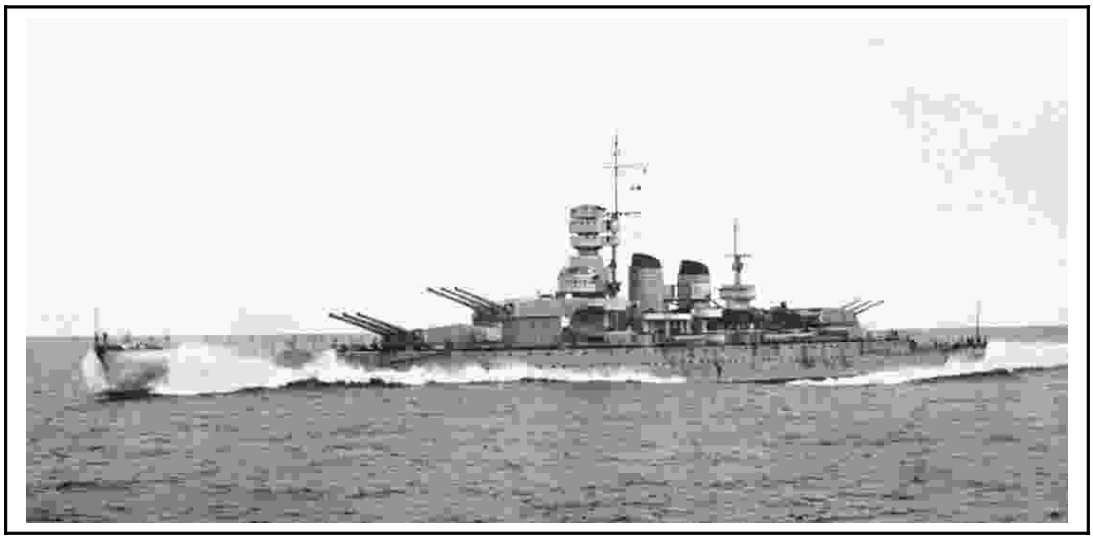
[25] Tutti sanno che i successi delle Battaglie di Mezzo Giugno e Mezzo Agosto del 1942 furono ottrnuti perché le forze navali ed aeree italo-tedesche attaccarono finalmente i convogli britannici in acque tunisine, dove si sentivano al sicuro perché protetti dalla neutralità francese.

[26] A proposito dell'inopportunità di mescolare opinioni morali e politiche a fatti di storia militare, quale giudizio politico si dovrebbe dare dell'attacco proditorio della Royal Navy al porto algerino di Mers El Kebir (3 luglio 1940) ed alla flotta francese intrappolata in quella baia (come ad Abukir centoquaranta anni prima), soltanto per il sospetto (più tardi rivelatosi per giunta infondato) che si consegnasse ai vincitori? In quell'occasione fu affondata la n.b. *Bretagne* e gravemente danneggiati l'incrociatore pesante *Dunkerque* ed il caccia *Mogador*, con la morte di 1.200 marinai francesi.

Per concludere, la Regia Marina mancò del coraggio di osare e soprattutto di un vasto respiro strategico. La Marina nipponica, cui la conferenza di Washington aveva concesso soltanto il doppio del nostro tonnellaggio (315.000 t. contro 175.000), certamente rischiando, come a Pearl Harbour, riuscì a conquistare in sei mesi centinaia di migliaia di miglia quadrate dell'Oceano Pacifico, le Filippine, Singapore, la Thailandia e decine di isole ed arcipelaghi, arrivando a minacciare la Nuova Guinea e mettendo in ginocchio Inghilterra, Olanda e Stati Uniti. Certamente la Nihon Kaigun possedeva un'eccezionale aviazione di Marina e le portaerei che a noi mancavano, ma la regione geografica in cui si trovava ad operare era immensamente più vasta di quella del Mediterraneo e del Mar Rosso messi insieme. Gli Ammiragli italiani, al posto di quelli nipponici, si sarebbero certamente limitati, come nella guerra russo-giapponese del 1904-1905, a difendere soltanto le acque nazionali e gli stretti strategicamente più importanti, come ad esempio quello di Tsushima in cui distrussero la flotta dello Zar.

La Marina Imperiale aveva però osato in precedenza anche sfidare, ed alla fine vincere, le vecchie posizioni dell'Esercito legate alla strategia della guerra continentale contro la Cina. Fu una dura battaglia quella per imporre le proprie visioni strategiche, per di più sostenuta presso un Governo presieduto da un generale come Tojo che aveva molta influenza sul Tenno, ma alla fine la sua determinazione riuscì a piegare l'opposizione dei militari dell'Esercito. Viceversa, le giuste ragioni della Regia Marina, sia a proposito della necessità di dotarsi di unità portaerei, sia nel 1940 sull'occupazione di Malta e della Tunisia, furono avanzate debolmente, quasi a mostrare l'incertezza di una Forza Armata che soffra di un forte complesso di inferiorità e non possieda costitutivamente l'ardire e la granitica volontà che richiedono le grandi decisioni e le grandi battaglie di strategia politica.

Tutte le numerose mancanze, difetti ed esitazioni mostrati dalla Regia Marina negli anni precedenti alla seconda Guerra Mondiale e nella successiva conduzione del conflitto non inficiano però la tesi che mi ero proposto di sostenere: e cioè che essa era perfettamente in condizione di entrare in guerra ed affrontare la sfida di quella gravosa Battaglia del Mediterraneo che la vide schierata contro la più famosa Marina del mondo e, dalla fine del 1942 al settembre del 1943, anche contro quella degli Stati Uniti..



La n.b. *Littorio*

C. *Appendice*: la guerra dei convogli

Credo che ormai tutti siano concordi nell'affermare che la quadriennale guerra che la Regia Marina condusse nel Mediterraneo contro la Royal Navy sin verso la fine del 1942, e contro Royal Navy e U.S. Navy congiunte a partire dal novembre di quell'anno fino allo sbarco in Sicilia degli alleati (operazione Husky) del 10 luglio 1943, possa essere definita come un'unica, possente e lunghissima battaglia dei convogli. Una battaglia offensiva contro il traffico inglese tra Alessandria-Malta-Gibilterra, ed una battaglia difensiva dei nostri convogli verso la Libia e l'Albania prima, e la Tunisia poi.

La Regia Marina vinse quella battaglia? La risposta è – nonostante le dolorose e gravi perdite subite in navi ed equipaggi civili e militari – **sì**. La serie di tabelle ufficiali sotto riportate sta a dimostrarlo senza ombra di dubbio. La percentuale di personale e materiale partito dall'Italia ed arrivato in Africa Settentrionale non scese mai sotto la soglia minima del 71%, (quindi con il 29% di perdite), raggiunta tra il novembre del 1942 e il maggio del 1943 nel traffico da e per la Tunisia. Ma in quei disgraziati sette mesi la Regia Marina combatteva contro le due più grandi Marine del mondo: quella britannica e quella statunitense. E ciò nonostante questi due colossi riuniti non riuscirono ad interrompere i nostri rifornimenti e la nostra successiva evacuazione dei mezzi e del personale.

Se questi risultati, ai solerti e prevenuti detrattori della preparazione, della qualità e del valore degli equipaggi e comandanti della Regia Marina, appaiono mortificanti e vegognosi, si accomodino pure e continuino a propalare i loro giudizi a prioristicamente demolitivi. Noi, con molta maggiore modestia, rimaniamo legati alle cifre. Quelle, almeno, essendo dei numeri oggettivi, non appartengono ideologicamente ad alcuna parte.

Personale trasportato dall'Italia in Libia

anno	partiti	giunti	Percentuale giunti %
1940	29.299	29.240	99,9%
1941	157.221	143.053	91%
1942-gennaio '43	19.882	16.860	84,8%
Totale	206.402	189.162	**91,6%**

Materiale in tonnellate trasportato dall'Italia in Libia

Anno	Combustibili partiti	Combustibili giunti	Automezzi partiti	Automezzi Giunti	Armi e munizioni partite	Armi e munizioni giunte	Altri carichi partiti	Altri carichi giunti	Totali partiti	Totali giunti
1940	47.520	47.520	30.131	30.131	21.948	21.938	204.868	197.891	304.467	297.475
1941	234.426	181.015	144.478	128.731	61.054	53.281	576.483	490.166	1.016.441	853.193
1942-43	317.391	248.168	100.701	84.776	87.058	74.243	419.322	372.100	924.472	779.287
Totali	599.337	476.703	275.310	243.633	170.060	149.462	1.200.673	1.060.157	2.245.380	1.929.955
%		**80%**		**88%**		**88%**		**86%**		**85,9%**

Personale trasportato dall'Italia in Tunisia

Anno e mese	Partiti	giunti
1942 novembre	13.302	13.302
1942 dicembre	21.872	19.503
1943 gennaio	18.541	17.567
1943 febbraio	10.521	10.366
1943 marzo	10.061	8.891
1943 aprile	3.426	2.617
1943 maggio	18	-
Totali	77.741	72.246

Percentuali	**93%**

Materiali in tonnellate trasportate dall'Italia in Tunisia

Anno e mese	Carichi partiti	Carichi giunti
1942-novembre	34.339	34.339
1942-dicembre	84.339	60.619
1943-gennaio	88.933	70.193
1943-febbraio	77.781	60.038
1943-marzo	84.193	49.361
1943-aprile	48.703	28.623
1943-maggio	14.416	3.359
totali	433.169	306.532

percentuali	**71%**

Personale trasportato in Albania, Grecia, Egeo

anno	partiti	giunti
1940	244.104	244.011
1941	521.750	521.732
1942	152.945	152.348
1943	63.230	63.230
Totali	982.029	981.321

Percentuale	**99.9%**

Materiale in tonnellate trasportato dall'Italia in Albania, Grecia, Egeo

anno	partiti	giunti
1940	372.492	373.422
1941	910.418	909.083
1942	462.371	458.734
1943	223.769	221.649
Totali	1.970.050	1.962.888
Percentuali		**99,64%**

Personale inviato dall'Italia oltremare

Corpo di spedizione	inviati	giunti	percentuali
Albania, Grecia, Egeo	982.029	981.321	0,072%
Libia	206.402	189.162	8,4%
Tunisia	77.741	72.246	7%
Totale	1.266.172	1.242.729	**4%**

Materiali inviati dall'Italia oltremare in tonnellate*

Corpo di spedizione	Materiali partiti	Materiali giunti	percentuali
Albania, Grecia, Egeo	1.609.997	1.609.497	99,64%
Libia	1.200.673	1.030.157	85,9%
Tunisia	127.628	89.814	71%
Totale	2.938.298	2.729.468	**85.51%**

*** Tutte le tabelle dell'Appendice sono state gentilmente fornite all'autore dal Socio, nonché amico sin dall'infanzia, Lanfranco Sanna.**

Piero Pastoretto

RECENSIONI

Luciano Garibaldi - Gaspare Di Sclafani

COSÌ AFFONDAMMO LA VALIANT
La più grande impresa navale italiana
della seconda guerra mondiale

Edizioni Lindau | Collana «I Leoni» | pp. 128, Torino, 2010

«Sei italiani equipaggiati con materiale di costo irrisorio
hanno fatto vacillare l'equilibrio militare nel Mediterraneo
a vantaggio dell'Asse»
Winston Churchill

Questo volume vuole essere una testimonianza di quell'impresa eccezionale,
ma anche un omaggio a degli italiani che davvero hanno fatto onore al nostro Paese

Alessandria d'Egitto, 18 dicembre 1941. L'azione fu portata a termine da sei intrepidi che, letteralmente «cavalcando» tre siluri, affondarono due corazzate inglesi, la Valiant e la Queen Elizabeth. Quegli uomini erano il tenente di Vascello Luigi Durand de la Penne, il capitano del Genio Navale Antonio Marceglia, il capitano delle Armi Navali Vincenzo Martellotta, e i sottufficiali Emilio Bianchi, Spartaco Schergat e Mario Marino. Ma come si svolse esattamente l'operazione? Come fu progettata? Quali rischi corsero i nostri soldati? E, ancora, cosa voleva dire far parte della Decima MAS e operare agli ordini del comandante Junio Valerio Borghese?

Questo libro è dedicato alla spettacolare impresa di Alessandria d'Egitto, raccontata dagli stessi protagonisti principali – Luigi Durand de la Penne ed Emilio Bianchi – in due interviste esclusive rilasciate in tempi diversi. La prima fu «strappata» a Durand de la Penne, dopo tanto insistere, da Luciano Garibaldi sul finire del 1966, in coincidenza con il venticinquesimo anniversario dell'impresa egiziana. La seconda è il frutto di una serie di colloqui fra Emilio Bianchi e Gaspare Di Sclafani avvenuti nell'estate del 2005, quando l'eroico ex capo palombaro aveva già 93 anni, ma conservava ancora una lucidità davvero invidiabile.

Per decenni la maggior parte degli storici, riferendosi al ruolo delle nostre Forze Armate nella seconda guerra mondiale, non ha fatto altro che sottolinearne lo stato di impreparazione, mettendo in evidenza le carenze dell'armamento e dell'intero equipaggiamento, la mancanza di coordinamento dei reparti e una presunta tendenza dei nostri militari – dai più alti ufficiali al più umile fante – a evitare il più possibile di affrontare ogni rischio. I combattenti italiani, spesso e volentieri, sono stati descritti addirittura come dei codardi, sempre pronti a voltare le spalle al nemico. Niente di più falso, ovviamente. Il secondo conflitto mondiale non è stato per il nostro Paese solamente un tragico elenco di sconfitte e di umiliazioni. È vero: l'Italia era impreparata alla guerra e gli italiani, nella stragrande maggioranza, non la volevano. Impossibile, poi, dire il prezzo che è stato pagato per l'incompetenza, la pusillanimità, le rivalità e le gelosie che albergavano fra i vertici militari. L'elenco degli errori e degli orrori sarebbe troppo lungo. Una cosa però è certa. In moltissimi casi gli italiani in divisa si sono comportati con grande dignità, con coraggio e con valore, non esitando un momento a mettere a repentaglio la propria vita, tanto da meritare il rispetto e l'ammirazione degli stessi nemici. È il caso degli uomini della Decima Flottiglia MAS guidata, per buona parte del conflitto, da un eccezionale ufficiale di Marina, il principe romano Junio Valerio Borghese, Medaglia d'Oro al Valor Militare.

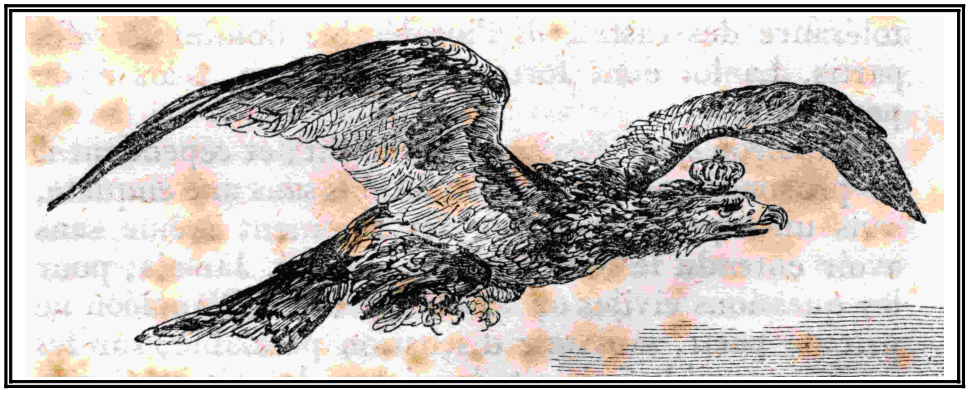
Le memorabili imprese di questa piccola unità in tutto il Mediterraneo sono altrettanti esempi di intraprendenza, capacità organizzativa e autentico eroismo. La più eccezionale di tutte fu l'attacco al porto di Alessandria d'Egitto, che, la sera del 18 dicembre 1941, portò all'affondamento delle corazzate inglesi Valiant e Queen Elizabeth e della petroliera Sagona. L'azione fu portata a termine da un pugno di coraggiosi, agli ordini dell'allora capitano di Fregata Borghese. Erano in sei, tutti poi decorati con Medaglia d'Oro al Valor Militare: tre ufficiali – il tenente di Vascello Luigi Durand de la Penne, il capitano del Genio Navale Antonio Marceglia e il capitano delle Armi Navali Vincenzo Martellotta – e tre sottufficiali, Emilio Bianchi, Spartaco Schergat e Mario Marino. Costituivano gli equipaggi di tre siluri a lenta corsa (SLC), i cosiddetti «maiali», che potevano viaggiare completamente in immersione o parzialmente emersi ed erano stati ideati per colpire le navi all'interno dei porti nemici, dove potevano intrufolarsi grazie alla loro maneggevolezza e alle loro ridotte dimensioni.

Quattro anni dopo, ad appuntare la Medaglia d'Oro sul petto di Durand de la Penne per l'impresa di Alessandria fu proprio l'ex comandante della nave inglese affondata, l'ammiraglio Charles Morgan.

GLI AUTORI

Luciano Garibaldi, giornalista professionista dal 1957, nella sua lunga carriera è stato inviato speciale, caporedattore e vicedirettore di quotidiani («Corriere Mercantile», «La Nazione», «Roma», «Il Giornale», «La Notte») e settimanali («Tempo», «Gente»). Tra i suoi numerosi libri ricordiamo: Un secolo di guerre; Operazione Walkiria. Hitler deve morire; Il secolo in breve. Persone e storie del Novecento; I giusti del 25 aprile. Chi uccise i partigiani eroi?; La pista inglese. Chi uccise Mussolini e la Petacci?; Le soldatesse di Mussolini; Le mie Brigate erano Rosse; Fidel Castro. Storia e immagini del líder máximo. Presso Lindau ha pubblicato O la croce o la svastica. La vera storia dei rapporti tra la Chiesa e il nazismo.

Gaspare Di Sclafani, nato a Venezia nel 1943, ha iniziato l'attività giornalistica nel 1968 presso la redazione del quotidiano «La Notte» di Milano, dove ha ricoperto vari incarichi (vicecapocronista, capocronista, caporedattore). È stato poi caporedattore delle «Grandi Opere» della Rusconi. Corrispondente per oltre un decennio di un quotidiano svizzero, ha collaborato con numerose testate (tra cui «Il Resto del Carlino», «Il Tempo», «Scienza & Vita», «Chi», «Visto»), con la Associated Press, con la Rai e con Italia Uno. Per dieci anni inviato speciale del settimanale «Gente», ha collaborato con Vittorio Feltri fin dal primo numero del quotidiano «Libero». Autore di numerosi scoop giornalistici di carattere storico, ha scritto Il dizionario della politica.



DAL LIBRO
(dal racconto di Luigi Durand de la Penne)

Indossammo le nere tute di gomma, opprimenti e strette, nel caldo e nell'umidità del sommergibile. Sistemammo i respiratori a ossigeno, gli orologi da polso luminosi. Poi Borghese ci dette il tradizionale calcio portafortuna. Il sommergibile emerse. Era una splendida notte chiara, l'aria era mite. Ricordo che la guerra non mi sembrò mai così lontana come in quel momento. Alle 20,30 uscimmo dal sommergibile. Ognuno si diresse verso il proprio «maiale», mentre la torretta dello Scirè scompariva sott'acqua. Mi accorsi subito che la mia tuta faceva acqua. Il respiratore, invece, andava bene.

Alle 20,45 tutti e tre i «maiali» sono in rotta, mentre lo Scirè, sotto di noi, si allontana per fare ritorno a Lero. Navighiamo in superficie fino alle prime ostruzioni. I nostri respiratori a ossigeno hanno un'autonomia di 6 ore: questo, dunque, era il tempo a nostra disposizione. Alle 23 accostiamo per 189 gradi, avvicinandoci al molo esterno. Dopo circa 20 minuti arriva un motoscafo che incomincia a lanciare bombe di profondità. È una misura precauzionale che gli inglesi prendono tutte le notti senza luna, come quella, per prevenire possibili tentativi dei mezzi d'assalto italiani. Finora, però, nessuno ci ha visti. Faccio indossare il respiratore ai secondi uomini e dico di navigare con gli apparecchi appoppati, con il primo uomo fuori con la sola testa. Arriviamo così all'imboccatura del porto. Il motoscafo continua a lanciare le sue bombe, che ci danno molto fastidio. Ci comprimono il ventre e, stranamente, le gambe. Davanti a noi l'imboccatura del porto è attraversata da un'ostruzione d'acciaio che va dalla superficie al fondo. Potremmo cercare di tagliare le maglie di acciaio con le cesoie di cui siamo muniti, oppure sollevare la rete dal fondo e passare sotto di essa, ma l'ideale è aspettare l'ingresso in porto di qualche unità nemica: in questo caso l'ostruzione verrebbe aperta. Decido di attendere qualche minuto. Il motoscafo per fortuna incrocia a qualche distanza da noi. Improvvisamente compaiono dei segnali luminosi: ciò significa che delle navi stanno per entrare in porto. È il momento che aspettavo. Durante il passaggio delle navi il motoscafo si allontanerà e il pericolo di avvistamento diminuirà notevolmente. Mi giro e vedo macchie scure che si avvicinano rapidamente: sono tre cacciatorpediniere. È il momento: mi immergo e avanzo. Una delle navi passa sulla mia testa a una distanza che mi sembra di pochi centimetri. L'onda creata dalla prua mi spinge in basso. Tocco il fondo e sono veramente felice di essere sfuggito alle eliche. Appena sul fondo spingo il motore a tutta forza e risalgo in superficie. Giusto in tempo perché l'ondata di prua della terza nave mi permetta di entrare finalmente in porto.

Ho perduto il contatto con gli altri equipaggi, ma la cosa era stata prevista. Una volta nel porto, ciascuno deve fare da sé. Prego Dio che ce l'abbiano fatta anche gli altri. Certamente abbiamo corso un grosso rischio. Il terzo cacciatorpediniere si è posizionato di traverso ed è a poca distanza da me. Vedo chiaramente i marinai che trafficano sulla coperta e aspetto che si allontani. Siccome il caccia non si muove, decido di passargli di poppa e riesco ad aggirarlo senza essere visto. Il freddo mi attanaglia come una morsa, anche perché la tuta continua a fare acqua. Navigo nell'acqua sporca del porto. Sorpasso due incrociatori nemici, la nave da battaglia francese Lorraine e finalmente sono in vista del mio bersaglio: la prima corazzata. Con ogni probabilità si tratta della Valiant. La sagoma è enorme: una nave da battaglia di 32.000 tonnellate. La distanza fra il «maiale» e l'obiettivo è di circa mille metri. Avanzo lentamente tenendo fuori soltanto la testa. A 50 metri trovo un'ostruzione formata da galleggianti sferici di circa 30 centimetri di diametro molto vicini tra loro. Si urtano continuamente e fanno un rumore d'inferno: una vera fortuna. Dovrei cercare di sollevare la rete per passarvi sotto, ma devo perdere il minor tempo possibile perché le mie condizioni fisiche, a causa del freddo, sono così precarie che temo di non poter resistere ancora a lungo. Trovo un punto in cui due sfere sono parecchio distanti tra loro, scendo in mare con Bianchi e, nuotando, spingiamo il «maiale» al di là dell'ostruzione. Sono le 2 del 19 dicembre e mi trovo a 30 metri di distanza dalla corazzata.

Mi immergo a quota 7 metri. Dopo poco, urto contro la carena, ma il freddo ha reso inutilizzabili le mie mani e non riesco a fermare il motore. L'apparecchio scivola sul fondo fermandosi a 17 metri. Risalgo in superficie, servendomi dell'«ascensore». Lo chiamiamo così: è un cavo che ci permette di mantenere il collegamento col «maiale». Siamo a circa 15 metri dalle torri di prua: non va bene. Dobbiamo spostarci verso poppa. Torno sul fondo e cerco di mettere in moto l'apparecchio, ma non parte. Faccio segno a Bianchi di andare a vedere se l'elica è libera. Attendo qualche minuto, poi vado anch'io per dargli una mano, ma mi accorgo che Bianchi non c'è più. Deve essere svenuto e salito in superficie. Non posso lasciarlo a galla, potrebbero individuarlo. Quindi torno in superficie, ma non riesco a vederlo. Non mi resta che proseguire da solo. Scendo ancora sul fondo: un cavo di acciaio si è impigliato nell'elica. Impossibile rimettere in moto il «maiale». Lo alleggerisco e tento di muoverlo portandomi nel fango e lavorando con le due mani sul parabrezza. L'apparecchio si muove di qualche centimetro, non posso vedere nella bussola a causa del fango che sollevo lavorando. Ripeto la manovra. Sento il rumore di una pompa della corazzata in funzione e mi dirigo verso di essa. Dopo qualche minuto sono tutto sudato.

La maschera è appannata e non vedo più nulla. Mi fermo e tento di pulirla. Si riempie d'acqua. Provo a scaricarla dall'interno, ma non ci riesco. Non mi resta che bere. La nausea è fortissima. Sono tormentato dalla sete e dal pensiero di come potrò agganciare l'esplosivo sotto la carena. È un momento terribile. Mi sento perduto, mi sembra di non poter più continuare per la fatica e l'affanno. Sento che tra pochi istanti dovrò tornare a galla a respirare. Improvvisamente l'apparecchio si alleggerisce. La pressione è diminuita. Evidentemente sono salito di qualche metro. Ho bisogno di due minuti di riposo. La sosta mi rinfranca. Riesco a leggere la rotta, che è quella giusta. La profondità è ora di 14 metri. Riprendo a trascinare il «maiale». Ora compio il lavoro fermandomi molto più spesso. Le pieghe della tuta mi fanno molto male, però sento che mi avvicino perché il rumore della pompa aumenta. Gli ultimi metri sono i più duri: lavoro meccanicamente, senza capire dove vado e che cosa faccio. Sono passati 40 minuti da quando ho incominciato. I rumori sono ora molto forti e finalmente urto con la testa contro lo scafo.

Eseguo un'ispezione sotto lo scafo: non ci sono alette di rollio, ma la larghezza della nave mi sembra buona. Torno sull'apparecchio e aziono immediatamente le spolette, poi ricomincio a trascinarlo finché le mie forze non si esauriscono completamente. Copro il cruscotto con del fango per annullare la luminosità, appesantisco completamente e quindi mi porto in superficie lungo lo scafo. Finalmente posso togliermi il respiratore, che affondo. Respiro profondamente l'aria della notte. Sono sotto le torri di prua.

Mentre nuoto per allontanarmi, una voce secca mi chiama da bordo. Mi illuminano con proiettori e mi tirano una scarica di mitragliatore. Lentamente nuoto fino a sottobordo sempre nel fascio di luce e qui trovo finalmente Bianchi che mi racconta rapidamente del suo svenimento. Gli dico in fretta che tutto è a posto e le spolette sono in moto. Intanto da bordo ci gridano frasi ingiuriose e irridenti. Credono che la nostra missione sia fallita: parlano degli italiani con aggettivi poco riguardosi. Faccio notare a Bianchi che se aspettano un paio d'ore avranno una diversa considerazione di noi. Visto che continuano a chiamarci ad alta voce, cerco di arrampicarmi su per la catena dell'ancora, ma quasi subito vengo fatto segno di un'altra raffica di mitragliatore. Torno allora sulla boa e non mi muovo più.

INDICE

EDITORIALE	4
PRESENTAZIONE	6
I CACCIATORPEDIERE CLASSE "SOLDATI"	7
LA REGIA MARINA NEL SECONDO CONFLITTO MONDALE	33
RECENSIONI	53

Questi quaderni costituiscono una rivista di uso esclusivamente interno alla Società.