

## 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 (oltrech  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, cercher  di commemorare e commentare le diverse battaglie che la Regia Marina condusse nel Mediterraneo dal 1940 al 1943.*

*Penso cos  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». <sup>1</sup> 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 perdersi, 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*»<sup>2</sup>, 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)<sup>3</sup> 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

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> O Stagirita figlio di Nicomaco, perdonami questa citazione della tua Logica.

caso di una Marina) straccioni, mal condotti, armati soprattutto di mandolini e desiderosi soltanto di tornare alle loro case presso la mamma.<sup>4</sup>

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 venute 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 minorente 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

---

<sup>4</sup> 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.

militare deve essere adeguata alle condizioni fisiche e geografiche dello Stato e della nazione, e quindi essere, per necessità di cose, grande e potente<sup>5</sup>.

La Regia Marina dunque era una forza navale niente affatto antiquata<sup>6</sup>, 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

---

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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».

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.

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.<sup>7</sup> 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.

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

---

<sup>7</sup> 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.

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.<sup>8</sup> Ma esaminiamo invece la situazione contingente del periodo.

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.

---

<sup>8</sup> 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.

La Regia Marina – si dirà – non possedeva un'aviazione navale propria, ma doveva sempre dipendere dall'Aeronautica. Ciò è vero, ma occorre discuterne 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.<sup>9</sup>

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

---

<sup>9</sup> 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 bombardieri 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 specialità 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 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?

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<sup>10</sup>. 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.

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*.

---

<sup>10</sup> 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*.

Per quanto concerne la Regia Marina, essa continuò a elaborare regolarmente dei progetti via via sempre più perfezionati di portaerei:<sup>11</sup>

- 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

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

---

<sup>11</sup> 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 *Yorktown* 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

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 vararono 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.<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup>

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

---

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

<sup>13</sup> 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 nello 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.

progettate secondo questa linea guida che le differenzia, in linea generale, dalle similari unità NATO.<sup>14</sup>

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 non 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

<sup>14</sup> A meno che non si tratti di programmi internazionali, come ad esempio le fregate tipo *Horizont*.

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.<sup>15</sup>

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

---

<sup>15</sup> 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.

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.<sup>16</sup>

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.<sup>17</sup>

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.<sup>18</sup> 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.

---

<sup>16</sup> Ad esempio l'apparato di scoperta radar "Gufo".

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> Cfr. ad esempio A. Cunningham, *A Saylor's Odissey*.

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 nascondere – 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.

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. Pertanto 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.

Più 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 Mariegeio, 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<sup>19</sup> 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.

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 meridione, 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

---

<sup>19</sup> Indipendentemente cioè dall'esito finale del conflitto.

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, falciassero 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 scarsità di bombardieri della Regia Aeronautica, mediocre potenza degli ordigni lanciati e soprattutto la mancanza di un'aviazione pesante strategica.<sup>20</sup>

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

---

<sup>20</sup> 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..

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.<sup>21</sup>

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.<sup>22</sup>

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

---

<sup>21</sup> Se Malta, con poche unità di superficie, pochi sommergibili e pochi aerei, riuscì a falciare 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.

<sup>22</sup> 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.

nipponica – avrebbe preso in seria considerazione la possibilità di combattere il nemico lontano dalle acque nazionali e reciderne o almeno insidiarne le vie vitali di comunicazione.<sup>23</sup>

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.<sup>24</sup> 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.<sup>25</sup> 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.<sup>26</sup>

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

---

<sup>23</sup> 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

<sup>24</sup> Peraltro, i sommergibili tedeschi non operavano forse dalle basi di St. Nazaire e Lorient, e quelli italiani da Bordeaux?

<sup>25</sup> Tutti sanno che i successi delle Battaglie di Mezzo Giugno e Mezzo Agosto del 1942 furono ottenuti 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.

<sup>26</sup> 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.

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 soffre 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%
<b>Totale</b>	<b>206.402</b>	<b>189.162</b>	<b>91,6%</b>

#### 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
<b>Totali</b>	<b>599.337</b>	<b>476.703</b>	<b>275.310</b>	<b>243.633</b>	<b>170.060</b>	<b>149.462</b>	<b>1.200.673</b>	<b>1.060.157</b>	<b>2.245.380</b>	<b>1.929.955</b>
%		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	richi 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	1.060.157	85,9%
Tunisia	127.628	89.814	71%
Totale	2.938.298	2.759.468	85.51%

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

*Piero Pastoretto*