

La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale

di Antonio Fedele

Il 24 giugno 1940 a Villa Incisa (non lontano da Roma) fu firmato l'Armistizio italo-francese.

Il 3 luglio il Governo britannico attuò l'operazione "Catapult" che prevedeva, oltre alla presa di possesso delle navi da guerra francesi che si trovavano nei porti inglesi, il disarmo della Squadra francese di Alessandria sotto il controllo della "Mediterranean fleet" e l'attacco contro la Squadra francese dell'Atlantico dislocata a Mers-El-Kebir (Orano).

L'uscita di scena della flotta francese lasciava a fronteggiarsi in Mediterraneo la flotta italiana e quella britannica.

La nostra Marina, tuttavia, aveva una serie di handicap e di carenze, che vale la pena di ricordare:

a) - non aveva navi portaerei né una propria aviazione disponibile tempestivamente nelle operazioni navali. Marina ed Aeronautica erano organizzazioni del tutto separate facenti capo a due organismi operativi distinti: Supermarina e Superaereo. La condotta delle operazioni non poteva essere, quindi, unitaria, ma separata. In base ai numerosi compiti che l'Aeronautica doveva assolvere, le richieste di concorso aereo della Marina potevano non essere accolte.

La situazione strategica nel Mediterraneo imponeva, invece, che la loro azione fosse intimamente concorde, ma nulla era stato fatto per armonizzare la preparazione e dare all'arma aerea una sicura capacità di condurre la guerra sul mare. I velivoli dovevano, in genere, giungere da basi lontane dove la situazione meteorologica avversa poteva impedire il loro decollo.

La flotta non aveva, inoltre, la possibilità di disporre di una esplo-

razione aerea tempestiva e continuativa, al contrario della flotta inglese che disponeva dei magnifici "Sunderlands" capaci di esplorare vaste zone e, una volta avvistato un nostro gruppo navale, di rimanere per parecchie ore al di fuori della portata delle nostre artiglierie comunicando tutti i nostri movimenti. I nostri pochi aerei imbarcati potevano fare solo limitate ricognizioni occasionali e non potevano far ritorno a bordo delle navi dalle quali erano partiti.

b) - Solo 12 giorni prima dell'entrata in guerra dell'Italia (il 29 Maggio, 1940) Mussolini aveva deciso la costituzione di un organo di vertice militare, il Comando Supremo, con compiti di correlazione indiretta fra le Forze Armate il cui comando - lo aveva preteso dal Re - era affidato a lui. Al Maresciallo Badoglio competeva l'applicazione delle direttive stabilite da Mussolini attraverso: Superesercito, Supermarina e Superaereo. Quindi il comando strategico era sempre a terra e il comando superiore in mare aveva il compito della condotta del combattimento; mentre nelle flotte britanniche il comando strategico, il comando superiore in mare e il comando tattico erano unificati a bordo della nave ammiraglia. Il vantaggio dell'organizzazione inglese insieme a quello della superiorità aeronavale è del tutto evidente.

c) - fin dal periodo prebellico la Marina si rese conto della necessità di predisporre la conquista di Malta, ma di doverla eseguire quando la situazione mediterranea offrisse il momento propizio.

Ma era necessaria la cooperazione delle tre Forze Armate in base a un piano che non esisteva al momento dell'entrata in guerra dell'I-

talia. Era stato previsto che la neutralizzazione di Malta avrebbe richiesto una intensa offensiva aerea, considerata necessaria ma non sufficiente perché di effetto temporaneo. Occorreva quindi tempo per attuarne la conquista. Ma il problema si ripresenterà più tardi.

d) - La flotta italiana era senz'altro inferiore a quella inglese per una serie di motivi:

- per l'impossibilità, già evidenziata, di disporre di una propria aviazione nelle operazioni navali;

- per l'impossibilità, per la Marina italiana, di ripianare possibili perdite mentre la Marina inglese non aveva problemi in questo campo, sia per la sua potenzialità industriale non paragonabile a quella italiana e sia per la capacità inglese di far arrivare da Gibilterra o da Suez le riserve necessarie. Valga per tutti il caso della portaerei "Illustrious" messa fuori combattimento dagli attacchi aerei tedeschi nel gennaio 1941, prontamente sostituita dalla nuova portaerei "Formidable".

- per la mancanza di radar. La tragedia di Capo Matapan (mancanza di radar e di aerei di copertura) è un esempio significativo.

- per l'inferiorità delle nostre navi da battaglia riammodernate di fronte alle corazzate inglesi.

- per la insufficienza delle scorte di nafta. Durante i primi 6 mesi di attività bellica la quantità media mensile consumata fu di 100.000 tonnellate. Il Governo italiano si rivolse al Governo tedesco ma la nafta fornita dalla Germania nel 1941 fu di 21.000 tonnellate mensili. Clamoroso il caso della battaglia di mezzo agosto del 1942, cui accennerò fra breve, nella quale le corazzate italiane non poterono in-

tervenire essendo completamente sprovviste di nafta. Né d'altra parte era possibile far affidamento sulla nafta proveniente dalla Romania (in quantità sensibilmente inferiori rispetto a quelle date dalla Germania) perché in base al Trattato di Montreux le petroliere non potevano essere scortate nel passare gli Stretti Turchi e in Egeo diventava facile preda di sommergibili nemici.

e) - Prima dell'entrata in guerra Mussolini aveva dato alla Marina la direttiva: "offensiva su tutta la linea". Ma sia Badoglio che il Capo di Stato Maggiore della Marina - Ammiraglio Cavagnari - interpretarono la direttiva realisticamente nel quadro della situazione marittima e Badoglio, a metà Settembre '40, emanò la seguente direttiva:

"La battaglia navale può essere originata da due cause:

1) incontro fra squadre nemiche di cui una cerca di impedire all'altra l'esecuzione di una missione;

2) ricerca decisa di una squadra della forza navale avversaria per distruggerla.

Il primo caso può succedere da un momento all'altro. In questo caso la nostra marina affronterà, se vi è probabilità di riuscita, la lotta con estrema decisione.

Il secondo caso non è nelle nostre possibilità, perché siamo i più deboli. Se lo effettuerà la marina inglese saremo pronti ad affrontare la sorte.

Il concepire una battaglia navale come fine a se stessa è un assurdo".

L'offensiva era però affidata ai sommergibili.

Con queste limitazioni - condotta della guerra in modo non unitario da parte delle tre Forze Armate, comando strategico a terra (Supermarina) e non in mano agli Ammiragli in mare, nafta insufficiente, mancanza di aerei in maniera tempestiva e continuativa in mare, inferiorità della nostra flotta rispetto a quella inglese, impossibilità di sostituire qualsiasi perdita di navi in combattimento - le operazioni in mare da parte di gruppi navali hanno avuto raramente carattere aggressivo.

Non si vuole, in questa circostanza, ripercorrere le varie fasi della guerra fino all'8 Settembre 1943, ma si vuole sottolineare che, nonostante gli handicap e le carenze sopra indicate, la Marina si è impegnata a fondo, appena se ne è presentata l'occasione, contro, la potente flotta inglese registrando, accanto a innegabili successi della Mediterranean Fleet anche risultati di rilievo. Se ne elencano i principali esposti non in ordine cronologico:

1) Battaglia di mezzo Giugno 1942: Il 12 Giugno, proveniente dall'Atlantico, attraversava lo Stretto di Gibilterra un convoglio costituito da 6 piroscafi e il posamine Welshman che trasportava un carico di munizioni con la protezione indiretta della Forza H (2 navi portaerei, 1 corazzata, 4 incrociatori e 8 cacciatorpediniere). Allo scopo di impedire il rifornimento di Malta Supermarina aveva disposto l'invio nella zona di Pantelleria della VII Divisione Navale (2 incrociatori e 7 cacciatorpediniere, al comando dell'Ammiraglio Da Zara. All'ingresso del Canale di Sicilia le portaerei, la corazzata e tre incrociatori (di cui uno silurato), ritornarono verso Gibilterra. Con il concorso di aerosiluranti italiani e Stukas tedeschi solo 2 mercantili riuscirono a raggiungere Malta oltre al posamine Welshman essendo stati affondati gli altri piroscafi. Fu anche affondato 1 cacciatorpediniere e gravemente colpiti l'incrociatore e altri due cacciatorpediniere. Da parte italiana solo il c.t. Vivaldi rimase colpito.

Contemporaneamente (il 13 giugno) era partito da Alessandria un complesso navale di 50 navi comprendente 11 piroscafi, 7 incrociatori, una vecchia corazzata, 24 cacciatorpediniere, alcune corvette, dragamine, e navi di salvataggio. Fu perciò disposto che la 9ª Divisione navale (corazzate Littorio e Vittorio Veneto) e 4 incrociatori (Aosta, Garibaldi, Gorizia e Trento) e 10 cacciatorpediniere uscissero da Taranto: dirigendo per sud-est. L'attività della Squadra navale italiana impedì al convoglio di giungere a destinazione. La battaglia fu com-

battuta da aerei e sommergibili contro navi, senza arrivare allo scontro fra le forze di superficie. Le perdite inglesi furono un incrociatore, 3 cacciatorpediniere e 2 navi mercantili; gli italiani avevano perduto; il Trento e avevano riportato danni sulla corazzata Littorio. Gli inglesi riconobbero che il successo da noi riportato fu innegabile.

2) - Battaglia di mezzo Agosto (1942). Il 10 agosto un convoglio di 14 piroscafi attraversò lo Stretto di Gibilterra protetto da 3 portaerei, 2 corazzate, 7 incrociatori e 24 cacciatorpediniere. Un'altra portaerei, scortata da 8 cacciatorpediniere era destinata a far arrivare a Malta 38 velivoli a difesa dell'isola.

Le corazzate italiane non poterono intervenire per mancanza assoluta di nafta. Intervenero solo 20 sommergibili di cui 3 tedeschi. Era anche stato disposto l'intervento di due divisioni di incrociatori, la III e la VII con 11 cacciatorpediniere che la sera del 12 agosto si erano riunite in un punto centrale del Tirreno ma la indisponibilità di aerei da caccia (che avrebbero dovuto contrastare l'intervento degli aerei di Malta che avevano una consistenza riscontrata di 180) fece annullare la loro missione. Per colmo di sventura, durante il rientro gli incrociatori Bolzano e Attendolo furono seriamente danneggiati dai siluri di un sommergibile.

Nella battaglia contro il convoglio la marina italiana aveva perduto due sommergibili, ma per effetto dell'azione italo-tedesca gli inglesi avevano perduto 9 piroscafi, 1 portaerei, 2 incrociatori e 1 cacciatorpediniere mentre erano stati gravemente danneggiati altri 2 piroscafi e 1 portaerei.

3) - Battaglia dei convogli. Va premesso che l'affrettata decisione di Mussolini, dopo un anno di non belligeranza, di entrare in guerra provocò la perdita di 1.200,00 tonnellate di naviglio mercantile e cioè del 35% del tonnellaggio complessivo perché soltanto il 7 giugno 1940 fu trasmesso alle navi all'estero l'avviso di pericolo di guerra. Quelle navi non poterono essere utilizzate.

Tanto premessa, la Marina durante tutta la guerra ha dovuto sostenere il gravoso compito di proteggere il traffico mercantile fra le coste nazionali e quelle in cui erano presenti le nostre truppe per assicurare loro i rifornimenti necessari. Ha cioè dovuto proteggere i convogli per la Libia, per l'Albania, per la Grecia, per l'Egeo e, dalla fine del 1942, per la Tunisia.

Il risultato di queste onerose missioni è evidenziato dalla seguente tabella:

- navi mercantili convogliate 7.970 per tonnellate di stazza lorda 10.584.095

- tonnellate perdute 1.001.784 pari a 9,46%

- personale trasportato partiti 1.265.102 arrivati 1.242.729 pari a 98,023%

- materiali trasportati (tonn.) spedito 4.641.599 arrivato 4.198.775 pari a 90,46%

Si può quindi affermare che la battaglia dei convogli, avendo consentito di far giungere a destinazione la grandissima maggioranza di navi mercantili, di personale e materiale trasportati è stata vinta senza alcun dubbio dalla Marina Italiana.

4) - I mezzi d'assalto. All'inizio della guerra i mezzi d'assalto non erano ancora pronti. Le prime azioni tuttavia, si ebbero già il 12 agosto 1940 e il 30 settembre dello stesso anno, contro Alessandria, ma fallirono entrambe per l'affondamento per attacco inglese dei due sommergibili di avvicinamento, Iride e Gondar.

Complessivamente furono effettuate:

- 9 azioni contro Gibilterra di cui 2 nel 1940 (24.9 e 30.10) la prima annullata per mancanza di obiettivi, la seconda per avarie varie ai mezzi d'assalto: 2 nel 1941 (23.5 e 20.9) la prima interrotta per avaria al materiale, la seconda conclusasi con l'affondamento di 5 mercantili inglesi nelle prime due azioni mentre la reazione della difesa fece fallire la terza.; 2 nel 1943 (7.5 e 24.8) conclusesi con l'affondamento di 6 mercantili.

- 4 azioni contro Alessandria di cui le prime 2 nel 1940, come già

indicato, 1 nel 1941 (18.12) conclusasi con l'affondamento delle corazzate Valiant e Queen Elisabeth, di 1 cisterna e di 1 cacciatorpediniere; 1 nel 1942 (14.5) senza esito per cause varie;

- 1 azione contro Suda (26.3.41) conclusasi con l'affondamento di 1 incrociatore (York) e di una cisterna;

- 1 azione contro Malta (25+26 luglio 1941) fallita per reazione della difesa inglese 15 uomini persero la vita;

- 4 azioni contro i mercantili di Alessandretta (estate 1943). Affondati 3 mercantili da parte di un nuotatore isolato;

- azione contro Algeri (11.12.1942) conclusasi con l'affondamento di 4 mercantili;

- 1 azione contro Haifa (agosto 1942) fallita per affondamento del sommergibile Scirè da parte di una nave inglese.

- Nel complesso un pugno di un centinaio di uomini riuscì ad affondare 2 corazzate, 1 incrociatore pesante, 2 cacciatorpediniere e 130.491 tonnellate di naviglio mercantile.

- Per quanto riguarda il grosso insuccesso di Malta va sottolineato che sin dal marzo 1939 era stato installato sull'isola uno dei primi radar e che gli inglesi percepirono i segnali di un preparativo di attacco contro La Valletta attraverso il sistema decrittatore ULTRA. Conseguentemente le postazioni di osservazione e di artiglieria erano state per tempo allertate, perfino disponendo che i serventi dormissero accanto ai pezzi.

Conclusione

- Alla luce di quanto sopra esposto non mi sembra che si possa affermare come è stato fatto nell'articolo apparso a pag. 23 del "Secondo Risorgimento" di dicembre scorso, che "la guerra del 1940-43 è stata una guerra, per le nostre forze sul mare, di basso profilo". Nonostante gli handicap e le carenze sottolineati all'inizio di questa esposizione, la nostra Marina ha riportato gli importanti successi della lunga

estenuante, battaglia dei convogli e delle battaglie di mezzo giugno e di mezzo agosto 1942, ha ripetutamente violato con i mezzi d'assalto, munitissime basi nemiche, ha difeso senza perdite, in qualche caso, come nella battaglia di Creta di fine maggio 1941, convogli scorati da navi isolate (Torpediniere Lupo e sagittario) contro preponderanti forze nemiche.

- Inoltre nel citato articolo, sono state segnalate come "giustificazioni" (che potrebbero essere addotte) "la mancanza del radar, il non sviluppo della portaerei, la penetrazione dei codici (Ultra), ecc." e che non farebbero "altro che sottolineare il mancato conseguimento dell'obiettivo strategico".

- Ma queste "giustificazioni" sono handicap e carenze oggettive (e non sono le sole come già evidenziato) di fronte a una Marina di riconosciuta superiorità.

- Questo mi premeva di precisare.

Bibliografia

- Romeo Bernotti, *Storia della guerra nel mediterraneo (1940-43)* Edizione 1960.

- Ufficio Storico della Marina Militare, *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale - dati Statistici*, 2ª edizione.

- Vittorio di Sambuy, *Match pari tra due grandi flotte - Mediterraneo 1940-42*, edizione 1976.

- Immagini di storia - 7: Decima Mas - I mezzi d'assalto della Marina Italiana - Italia editrice, gennaio 1995.

L'Ammiraglio Fedele riprende l'argomento proposto come tema di ricerca, aprendo quindi un dibattito sulla partecipazione della Marina Italiana al secondo conflitto mondiale.

Il dibattito è aperto e nei prossimi numeri si interverrà anche con una nota della redazione.