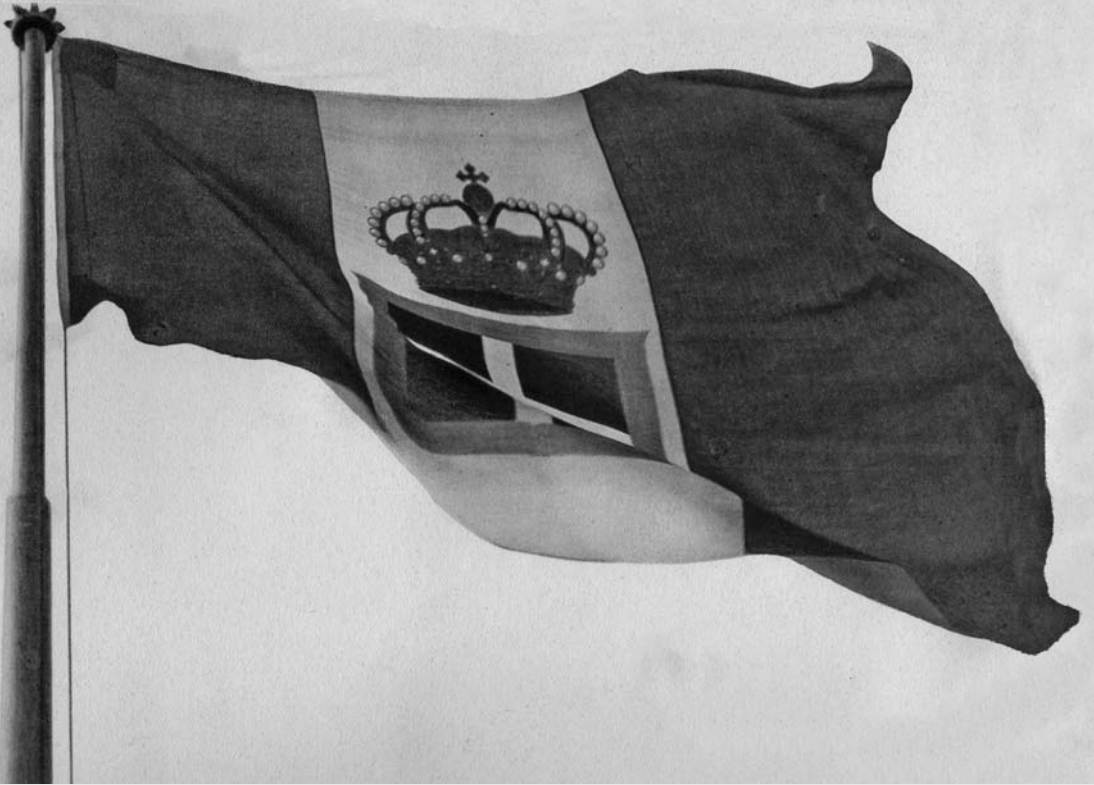


PIER PAOLO RAMOINO

**LA REGIA MARINA  
TRA LE DUE GUERRE MONDIALI**



RIVISTA MARITTIMA

Pier Paolo RAMOINO

LA REGIA MARINA  
TRA LE DUE GUERRE MONDIALI

Livorno 2010

## PREMESSA INTRODUTTIVA

Venti anni se pur sono uno spazio temporale considerevole per gli esseri umani, sono certamente pochi per la lunga storia di una Forza Armata e pochissimi per la storia di una Nazione, ma nel caso della Regia Marina italiana quelli che scorsero tra il 1919 e il 1939 hanno rappresentato un periodo caratteristico di forti cambiamenti, che riguardarono non solo il mutamento dello strumento navale dovuto ai progressi della tecnologia, ma anche la filosofia d'impiego dei mezzi e del personale con l'affermazione di un proprio e originale «pensiero strategico», che è ancora oggi almeno in parte alle radici delle concezioni geopolitiche nazionali.

Questo nostro breve studio vuole tentare di mettere in evidenza l'evoluzione della nostra compagine marittima attraverso l'esame delle decisioni più significative nel campo della strategia dei mezzi e dei cambiamenti più importanti della sua organizzazione.

Romeo Bernotti, forse il più noto pensatore «navalista» italiano del tempo, a cui molto spesso faremo riferimento nel prosieguo del nostro discorso, dice nelle sue memorie (1) che «le vicende della Grande Guerra nel campo marittimo suscitarono notevole disorientamento. Per i successi dei nuovi mezzi si diffuse largamente l'opinione che l'esperienza segnasse il fallimento dei criteri di arte militare marittima che erano stimati accettabili prima del fatale luglio 1914».

In altre parole anche in Italia, nonostante la vittoria sull'avversario navale austro-ungarico, si pensava di dover re-ideare totalmente una strategia marittima nazionale e mutare abbastanza rapidamente la struttura stessa della Marina. Questo atteggiamento di insoddisfazione intellettuale non era solo nella mente dei maggiori responsabili della Forza Armata, ma anche in molti giovani Ufficiali, che forti delle loro recenti esperienze belliche, volevano una Marina diversa da quella che la guerra ci aveva lasciato.

Il conflitto da noi combattuto soprattutto in Adriatico, mare ristretto con proprie peculiari caratteristiche geostrategiche, aveva portato allo strumento navale nazionale notevoli perdite: 3 corazzate, 2 incrociatori corazzati, 1 esploratore, 8 caccia, 6 torpediniere, 8 sommergibili e 11 navi ausiliarie per 108.281 tonnellate, inoltre si erano persi 267 velivoli e 7 dirigibili, mentre la marina mercantile aveva subito la perdita di ben 955.000 tonnellate. La Regia Marina su 68.014 uomini mobilitati

---

(1) Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina militare*, Milano, 1971, pag. 111.

aveva avuto 3.169 caduti e 2.936 feriti (2). La guerra appariva quindi vinta, ma a un costo piuttosto alto sia dal punto di vista del naviglio sia da quello del personale. Il cambiamento auspicato era certamente legato a queste considerazioni, ma anche alla nuova situazione strategica che i mutamenti europei imponeva ai pianificatori.

L'atteggiamento più significativo soprattutto nei giovani Ufficiali, ma anche in alcuni dei Capi della Marina, era quello di una certa sfiducia nei mezzi in servizio e soprattutto nelle «grandi navi», questo atteggiamento era abbastanza diffuso anche all'estero e in particolare nella Marina Francese molto vicina per idee e armamenti alla nostra. L'idea di una *well balanced navy*, ossia di una Forza Navale dotata di ogni tipo di unità da combattimento dalle corazzate alle piccole siluranti, non appariva più fondamentale, ma in molti si ricercavano nuove soluzioni che potessero dare una supremazia marittima a costi accettabili.

L'intero primo decennio del periodo da noi proposto alla studio (1919-1929) fu quindi un periodo di ripensamento, fortemente condizionato dalla ristrettezza dei bilanci navali e dagli impegni internazionali relativi alla firma del Trattato sul disarmo navale di Washington. La politica navale italiana seguiva, come è logico, le indicazioni della politica estera, ma non la condizionava né la influenzava e troppo spesso il dibattito interno nella Forza Armata si limitava a pur interessanti considerazioni tecniche e all'esame comparativo della consistenza delle forze navali delle altre Potenze Marittime tralasciando le tematiche di strategia globale. In questo periodo i due avvenimenti, che a nostro parere, influenzarono il cambiamento furono la fondazione nel 1921 in Livorno dell'Istituto di Guerra Marittima a opera del Bernotti e l'operazione di *gunboat diplomacy* effettuata dalla nostra Marina nel 1923 con la breve occupazione dell'isola greca di Corfù.

L'Istituto permise per la prima volta di attuare un vasto dibattito interno tra gli Ufficiali Superiori destinati alla futura direzione dell'istituzione, mentre il modesto risultato politico dell'episodio di Corfù indicò l'impossibilità di operare liberamente in Mediterraneo con azioni di proiezione di potenza senza tener conto della supremazia della *Royal Navy* attenta sentinella della politica estera britannica.

Il Trattato di Washington del 1922, come vedremo in seguito, fu certamente una bella vittoria per la diplomazia navale italiana, ma aprì un contenzioso con la vicina Francia sul concetto di «parità navale», che di fatto non si arrestò mai per tutto il ventennio e che influenzò in modo molto significativo sia la qualità che la quantità delle nostre costruzioni navali legandoci a una simmetria strategica, che aveva solo significato politico e non militare.

---

(2) I dati suddetti sono ricavati da Ferrante E. E., *Il Grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel*. Supplemento alla *Rivista Marittima*, agosto-settembre 1989.

Il secondo periodo del ventennio di nostro interesse, dal 1929 al 1939, fu soprattutto caratterizzato dal conflitto etiopico (1935-1936) e dal successivo conflitto spagnolo (1937-1939), che ruppero in modo definitivo i legami con i vecchi alleati della 1<sup>a</sup> guerra mondiale e ci avviarono inesorabilmente a una nuova prova bellica. In questo secondo decennio la Regia Marina, condotta dall'ammiraglio Cavagnari, ebbe un notevole sviluppo tanto da farla definire una «grande marina», ma tale sviluppo fu fortemente condizionato dalle reali possibilità dell'industria nazionale e da una situazione geostrategica del tutto particolare, che ci vedeva costretti a una logica difensiva dovuta alla necessità di mantenere aperte le comunicazioni marittime con le colonie africane, divenute poi «Impero», dominate da numerosi *choke points* tutti in mano degli ipotetici avversari. Nonostante questi condizionamenti strategici, che ci costringevano alla difensiva, lo strumento navale fu invece sviluppato in un'ottica quasi totalmente offensiva quasi fossimo convinti di dover insidiare le linee di comunicazione avversarie anziché soprattutto difendere le nostre.

È probabile che tale atteggiamento sia da attribuire all'esperienza giovanile dei Capi della Forza Armata, fatta quasi esclusivamente nella guerriglia adriatica e nella abitudine di alcuni alle brevi e particolari spedizioni oltremare di tipo esclusivamente coloniale.

Appare infine molto limitata la visione strategica italiana nella possibilità di utilizzare il grande scacchiere dell'Oceano Indiano per tentare una pericolosa insidia alle vitali rotte britanniche pur considerando certamente fantasiosa l'adeguato potenziamento delle basi somale per una strategia dell'approccio (3) indiretto in un oceano dominato dalla *Royal Navy*.

Già pochi mesi dopo la conquista dell'Etiopia, alcuni pensatori italiani, tra cui il Bernotti, compresero che il possesso britannico di Suez impediva di fatto in caso di guerra le comunicazioni con l'Africa Orientale, che veniva pericolosamente tagliata fuori dagli indispensabili legami logistici con la Madrepatria.

Anche l'eccessiva fiducia riposta nell'arma subacquea, con i copiosi investimenti che portarono alla realizzazione di un centinaio di sommergibili, era derivata dalla mal digerita valutazione dei risultati tedeschi nel primo conflitto. Infatti, a nostro parere, perché una guerra sottomarina avesse veramente un esito a noi favorevole doveva essere condotta in quei teatri operativi dove abbondante era il traffico mercantili avversario, vale dire gli Oceani Atlantico e Indiano, dove però non vi erano adeguate basi per un elevato numero di nostri battelli. In Mediterraneo gli avversari,

---

(3) La strategia dell'*approccio indiretto* è quella che cerca di indebolire l'avversario in un teatro operativo lontano dal principale, ma che ne consuma le forze e impedisce la concentrazione sugli obiettivi principali.

dopo una iniziale ridislocazione delle forze, potevano facilmente far a meno di far navigare le loro navi da carico utilizzando i Francesi i porti atlantici dei loro possedimenti africani e i Britannici la ben nota «via del Capo». Mancavano quindi i bersagli tipici per una guerra di logoramento al traffico: i mercantili avversari.

Il ventennio in questione vide inoltre un importante cambiamento nell'impostazione culturale della nostra classe dirigente navale con le riforme dell'*iter* formativo degli Ufficiali. L'Accademia Navale divenne sempre più una «università del Mare» in cui ebbero sempre maggior importanza materie di tipo ingegneristico, che se portarono a elevare il livello tecnico dei giovani con risultati spesso molto significativi, non consentirono di introdurre insegnamenti legati alle Scienze Politiche, alla Strategia, alla Condotta degli Uomini e alla Storia Navale di tipo critico con la conseguenza che il «pensiero navale» nazionale fu di fatto espressione di pochissimi elementi di grado relativamente elevato e non abitudinaria discussione tra i giovani. Nel periodo la Marina si dotò di ben due Corpi Tecnici, tutti formati da ingegneri laureati in prestigiose Università nazionali, che, pur ottenendo brillanti risultati nel campo della progettazione delle navi e degli armamenti navali, per la loro intrinseca formazione non ebbero che poca voce nella formazione di nuove idee strategiche in un mondo che già allora era in rapido mutamento.

Due grandi tematiche marittime furono poco trattate nel periodo, quella dell'Aviazione Navale, che rimase limitata alla necessità di costruire o meno delle «navi portaerei», e quella delle operazioni anfibiae, del tutto trascurate impiegando il piccolo nucleo della Fanteria da Sbarco (il «San Marco») prevalentemente a presidio del Possedimento Italiano in Cina di Tientsin. La mancanza di un'ampia discussione su queste tematiche fece sì che il pensiero navale non si concentrasse sulla cosiddetta *power projection ashore*, che è pur sempre importante impiego in pace e in guerra delle Forze Navali.

Questo nostro modesto lavoro non vuole quindi essere una «storia» navale del periodo in questione, ma solo una riflessione su alcuni avvenimenti e su alcune discussioni del tempo per cercare di comprenderne le conseguenze immediate e il lascito nel *corpus* del pensiero navale italiano. Non ci baseremo quindi su una serie di documenti d'archivio, come sarebbe necessario in una vera ricerca storica, ma solo sulla sistematica rilettura di quanto veniva scritto sulla stampa specializzata dell'epoca e soprattutto sulla *Rivista Marittima*, che fu, ed è ancora, una importante palestra per il dibattito nazionale di stampo navale.

Il periodo di nostro interesse comprende gran parte del ben noto «Ventennio» fascista, che ha avuto un'ampia letteratura critica anche per i suoi aspetti di politica militare, ma noi ci limiteremo a considerare quelle azioni del Governo di allora che interessarono realmente la Marina e ne condizionarono in qualche caso le scel-

te. Siamo più interessati alla descrizione dei cambiamenti organizzativi occorsi in quegli anni sia perché di fatto hanno portato alla struttura operativa di guerra nel successivo conflitto sia perché in parte sono ancor oggi presenti negli organigrammi della Marina Militare Italiana.

Il lettore quindi non deve aspettarsi un trattatello di storia navale, ma un esame critico dell'evoluzione del pensiero marittimo italiano, in un periodo di grandi cambiamenti nel sistema delle Relazioni Internazionali e di innovazioni tecniche molto significative, basato su alcuni fatti storici.

Come scriveva nelle sue già citate Memorie il Bernotti «(...) molti cosiddetti uomini pratici si vantano di ignorare la storia, perché i fatti non si ripresentano mai allo stesso modo. (...) Invece occorre abituarsi a riflettere sulla storia delle condizioni strategiche per acquisire l'abitudine a ragionare nei casi concreti (4)».

---

(4) Bernotti R., *op. cit.*, pag. 133.

## CAPITOLO I

### Il 1919, un anno difficile

Il 6 Novembre 1918, per *mutu proprio* del re, Paolo Thaon di Revel, Comandante in Capo delle Forze Navali Mobilitate e Capo di Stato Maggiore della Marina, veniva promosso al grado apicale di «ammiraglio». Dal lontano 1866 nessun ufficiale della Regia Marina aveva raggiunto tale dignità, l'ultimo essendo stato lo sfortunato Persano, le carriere anche le più brillanti si arrestavano al grado di «vice-ammiraglio» e tali erano stati personaggi del calibro di Saint Bon, di Mirabello e di Bettolo.

L'armistizio del 4 novembre doveva essere però festeggiato anche con un riconoscimento solenne a chi aveva diretto la guerra sul mare con grande equilibrio, ma anche grande determinazione.

Dalla sua nave *Etna*, sventolante la nuova insegna blu con tre stelle gialle e ancorata a Brindisi, principale centro operativo della lotta in Adriatico, Revel il 12 Novembre emanava il suo *Bollettino della Vittoria Navale*, che pur se molto meno conosciuto di quello scritto da Armando Diaz per celebrare la definitiva fine del conflitto sulla «fronte italiana», conteneva una frase che sintetizzava in modo forse un po' retorico, ma molto significativo il grande risultato politico che la fine della guerra rappresentava per la strategia navale nazionale: «(...) La grande nave colata a picco nel porto di Pola fu più che un presagio. Nel suo nome stesso ostentava la vecchia menzogna delle forze, non riunite ma coatte. La duplice dissoluzione è avvenuta. Come più non esiste l'esercito, così la flotta imperiale non esiste più».

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



Il coordinamento degli sforzi tra le Marine alleate in Mediterraneo, che al termine della guerra includevano forze navali britanniche, francesi, americane e giapponesi (5) oltre che italiane fu raggiunto con successivi accordi tra i Capi delle Marine, a cui partecipò quasi sempre l'ammiraglio Revel, che difese a oltranza la sua idea strategica fondamentale: direzione unica italiana delle operazioni in Adriatico e collaborazione aperta e costante con le forze navali degli alleati negli altri teatri operativi. Non sempre le idee italiane furono condivise in pieno anche quando le nostre Forze Armate furono impiegate a sostegno delle operazioni di «strategia dell'approccio indiretto» in Medio Oriente e nei Balcani, ma sino al crollo dell'Impero Austriaco Revel riuscì nel suo intento mirante soprattutto ad avere alla fine del conflitto un completo dominio delle acque nel bacino adriatico per poter raggiungere il controllo delle coste dalmate e albanesi.

La Regia Marina aveva quindi condotto una guerra particolare in cui gli interessi nazionali erano stati difesi anche contro differenti idee politiche degli Alleati. La concentrazione di gran parte delle nostre Forze Navali nel bacino da noi ritenuto essenziale aveva lasciato poco protette le Colonie africane con un modesto controllo su quelle del Mar Rosso (Eritrea) e dell'Indiano (Somalia) e con la conseguenza che in Tripolitania e in Cirenaica ci si limitava al possesso di alcune località costiere e alla repressione del contrabbando di armi, che la Turchia nuovamente nostra nemica aveva ripreso per fomentare la ribellione libica. La partecipazione alle operazioni nel Levante e nell'Egeo si era limitata alla scorta dei nostri contingenti terrestri inviati in quegli scacchieri e ai loro rifornimenti logistici oltre alla presenza politica di qualche antiquato incrociatore nelle acque greche allo scopo di dimostrare il nostro interesse per il futuro dell'Impero Ottomano e delle nazioni del Mar Nero con cui sin dalla fondazione del Regno avevamo notevoli e importanti traffici marittimi.

La guerriglia in Adriatico con l'azione delle siluranti, dei «MAS», degli aerei e dei mezzi d'assalto aveva veramente contribuito alla sconfitta di una potenza marittima, che di fatto scompariva per sempre non ponendo più nessuna minaccia alle nostre coste orientali e ai traffici nazionali verso i Balcani. La resa austriaca e l'occupazione della Venezia Giulia e dell'Istria modificavano in modo molto favorevole la situazione geopolitica italiana dandoci il possesso di un grande porto mercantile, Trieste, di un grande cantiere navale, Monfalcone, e di una importante e attrezzata base militare, Pola. Il potere marittimo in Adriatico era d'ora in poi sicuramente in mano italiane.

---

(5) Anche la Marina nipponica partecipò allo sforzo alleato con una grossa flottiglia di cacciatorpediniere.

La strategia riveliana della cosiddetta «battaglia in porto» aveva dato buoni risultati attraverso una rapida trasformazione di uno strumento navale concepito nei primi anni del XX secolo soprattutto per «mostrar bandiera» in una compagine di moderne unità adatte a una guerra particolare in un bacino idrograficamente difficile, che non esiteremo a definire con termine attuale una *littoral warfare*. Ma la stessa scomparsa dell'avversario adriatico rendeva la Regia Marina nuovamente non adeguata ai nuovi compiti del dopoguerra, in cui la *naval diplomacy* tornava a essere importante missione politico-militare.

Il Capo di Stato Maggiore dal punto di vista dei mezzi in servizio, si rendeva conto di avere a disposizione un nucleo da battaglia di sole cinque corazzate moderne, fortemente inferiore a quello disponibile alle altre Potenze Navali vincitrici, Gran Bretagna, Francia, Stati Uniti e Giappone. La situazione nelle altre categorie del naviglio non era migliore: non possedevamo un gruppo di incrociatori leggeri per l'impiego negli oceani, i tre anziani incrociatori corazzati erano di tipo oramai superato, le nostre siluranti erano state progettate per combattere gli Austriaci ed erano quindi di dimensioni ridotte e di scarsa autonomia, degli oltre 60 sommergibili in servizio solo 11 erano da considerarsi «oceanici», la trentina di torpediniere e il centinaio di «MAS» potevano solo svolgere compiti di difesa costiera, il parco di navi ausiliarie era molto limitato e antiquato (6).

Pur discutendosi molto sulla stampa specializzata nostra e straniera sull'utilità delle Navi da Battaglia in una guerra futura in cui i nuovi mezzi, aerei e sommergibili, avrebbero avuto una parte importante, era chiaro ai reggitori navali nazionali che la «graduatoria» tra le nazioni si basava ancora sul numero di navi di linea *dreadnoughts e super-dreadnoughts*. Si sarebbe potuto rimediare alle nostre carenze mettendo in servizio nella nostra Marina unità di preda bellica austriaca e tedesca, ma questa soluzione apparve subito improponibile a causa del clima politico internazionale e delle scarse risorse nazionali per armare e gestire altre grandi unità. Si parlava in modo chiaro della necessità di un disarmo navale, in quanto la corsa degli armamenti dei primi anni del secolo veniva vista come una delle cause non trascurabili del conflitto.

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

Tutte le altre Marine avevano inoltre sullo scalo altre Navi da Battaglia di caratteristiche belliche ancora maggiori. La nostra inferiorità appariva quindi assai significativa avendo sospeso la costruzione delle navi della classe «Caracciolo» ar-

---

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

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

mate con pezzi da 381/40, le cui artiglierie erano state imbarcate durante il conflitto sui monitori per l'impiego nella laguna veneta o piazzate a terra per la difesa delle basi navali principali.

Le clausole navali dell'Armistizio di Villa Giusti (3 novembre 1918) prevedevano la consegna agli Alleati di 15 sommergibili e di gran parte delle unità di superficie austro-ungariche (3 corazzate, 3 incrociatori leggeri, 9 caccia e 12 torpediniere) e il disarmo di tutte le altre unità. Tutte le unità da consegnare dovevano affluire a Venezia per le disposizioni che gli Alleati avrebbero dato attraverso il successivo Trattato di pace.

Pur preoccupato per la gestione di questa considerevole massa di unità, Revel aveva chiaro che la priorità assoluta doveva essere data all'occupazione delle località costiere della Dalmazia e delle isole della costa orientale. Con piena cooperazione del Ministro della Marina, Viceammiraglio Albero Del Bono (7), ma con qualche perplessità della Presidenza del Consiglio e del Ministero degli Esteri, il Capo di Stato Maggiore pianificò rapidamente e condusse con grande energia l'invio di unità navali a occupare il massimo numero di porti dell'ex-nemico. Questa

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

azione richiese tutto il mese di Novembre del 1918 e in più occasioni fu criticata dagli Alleati, che iniziarono a dimostrare una scarsa propensione a lasciarci il completo controllo dell'Adriatico. In Italia si incominciò a parlare di «vittoria mutilata», in particolare negli ambienti navali l'idea che le promesse fatteci a Londra nel 1915 non fossero del tutto mantenute dai nostri alleati fu sentita in modo molto critico e si sperò che la trattativa definitiva potesse concludersi a nostro favore anche se le dichiarazioni di alcuni politici stranieri e in particolare del Presidente americano Wilson non promettevano nulla di buono.

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

La conferenza di pace si aprì finalmente a Parigi il 18 gennaio del 1919 nel famoso Salone degli Specchi del Castello di Versailles, le discussioni furono lunghe e poco favorevoli alle nostre richieste pur se il nostro Presidente del Consiglio Orlando chiese solo l'applicazione di quanto ci era stato promesso a Londra e la concessione della città di Fiume decisamente abitata da popolazione di nazionalità italiana. Quest'ultima richiesta trovò in completo disaccordo i governi alleati anche perché dalle ceneri dell'impero asburgico era nato sulla costa adriatica un nuovo stato, il Regno dei Serbo-Croati-Sloveni, divenuto poi la Jugoslavia.

Non ci soffermiamo sulle vicende di Versailles, che sicuramente videro il capo della Marina in posizione critica, ma con la pace di Saint Germain si sancì che non avendo più l'Austria un litorale non dovesse avere una flotta e le navi ex nemiche dovessero essere prevalentemente demolite. Il tentativo di Revel di mantenere in servizio nella nostra Marina la corazzata *Teghetoff* e la vecchia *Radetzky* quale sostituzione delle due navi *Leonardo da Vinci* e *Brin* distrutte in porto per sabotaggio nemico non andò a buon fine e le grandi navi austriache furono tutte ridotte a rottami. Ci fu concesso di armare due buoni, ma abbastanza datati, incrociatori leggeri (*Saida*, *Helgoland*) e sette caccia della classe «Tatra» e infine dall'enorme quantità di navi tedesche consegnate agli alleati ci furono assegnati tre incrociatori leg-

geri (*Graudenz, Strasburg, Pilau*) e tre grossi caccia (*V 116, B 95, S 63*) (8).

Se scarso era all'inizio del 1919 il «bottino di guerra» italiano ancora più misero era il risultato geopolitico dal punto di vista navale: di tutta la costa dalmata, che era stato l'obiettivo principale della nostra Marina, ci furono assegnate alcune isole del Quarnaro (Cherso, Lussino e altre piccole località), la città di Zara con un minuscolo retroterra, le isole di Cazza e Lagosta e lo scoglio di Pelagosa. Se queste località avevano certamente un peso strategico nel controllo dei maggiori porti del nostro nuovo vicino orientale, la Jugoslavia, il problema politico di maggior rilevanza lo poneva la situazione venutasi a creare nella città di Fiume.

In questa città occupata da forze interalleate sotto comando italiano (generale Grazioli) si costituì subito una «legione italiana» che si scontrò più volte con gli elementi slavi e con i militari alleati. Al generale italiana fu offerta la reggenza della città da un gruppo di cittadini autoproclamatosi consiglio nazionale, ma tale offerta fu rifiutata. Intanto nella città fiumana si erano dislocate la corazzata *Dante Alighieri* (9) e alcune unità minori in un gesto di diplomazia navale forse mal interpretato dalla popolazione locale. Il Trattato del 12 settembre 1919 non assegnava la città di Fiume all'Italia e iniziava una delle crisi più complesse e dolorose del dopoguerra italiano. In questa crisi la Regia Marina ebbe un ruolo non secondario, in cui l'azione dell'ammiraglio Millo, inviato da Revel quale governatore della Dalmazia occupata, fu certamente importante e non sempre in linea con le direttive governative.

Caduto per problematiche di ordine interno oltre che per le difficoltà internazionali il Governo Orlando, nel nuovo ministero, retto da Francesco Saverio Nitti, fu incaricato del portafoglio della Marina il contrammiraglio Giovanni Sechi, anche lui molto legato al Revel di cui era stato sottocapo di Stato Maggiore nell'ultima fase del conflitto. Il Sechi era un personaggio piuttosto noto nella Marina d'inizio secolo per la sua attività di scrittore di strategia marittima, sui suoi testi si erano preparati quasi tutti gli ufficiali superiori allora in servizio, ed era probabilmente l'uomo giusto per riportare la Forza Armata sul piede di pace. Forse per lasciare

---

(8) Le unità austriache e tedesche che vennero a far parte della nostra Flotta furono quindi:

— gli incrociatori leggeri (esploratori) *Saida* e *Helgoland* austriaci, ribattezzati *Venezia* e *Brindisi*, le unità tedesche *Graudenz, Pilau* e *Strasburg* che ebbero il nome di *Ancona, Bari* e *Taranto*.

— i caccia *Tatra, Balaton, Lika, Csepel, Orjen, Triglaw, Uskoke* austriaci ribattezzati *Fasana, Zenson, Cortellazzo, Muggia, Pola, Grado, Monfalcone*; i caccia *V116, B95, S63* tedeschi ribattezzati *Premuda, Rossarol, Ardimentoso*.

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

più acqua di manovra al nuovo Ministro, ma anche per l'insoddisfazione sulla situazione politica internazionale, l'ammiraglio Revel il 24 novembre 1919 si dimette dalla carica di Capo di Stato Maggiore e assume oltre l'incarico di Presidente del Comitato degli Ammiragli, che gli competeva di diritto, anche la nuova funzione di «Ispettore Generale della Marina». Assumeva l'incarico di Capo di SM il viceammiraglio Alfredo Acton, che prendeva però la carica il 4 Dicembre 1919, immaginiamo che ci siano voluti alcuni giorni per convincerlo ad assumersi un incarico piuttosto impegnativo in una situazione politica molto difficile. Non ci è noto quanto siano intervenuti nella scelta sia il Revel sia il Ministro Sechi.

L'incarico affidato a Thaon di Revel di nuova denominazione e mai prima (ne dopo) utilizzato (10) nella Forza Armata ci fa pensare a una soluzione politica forse concordata con lo stesso interessato per creare in un momento difficile una figura *super partes* di grande prestigio, ma non direttamente responsabile delle attività operative. Ci sembra, a distanza di tempo, che il re e forse lo stesso Governo volessero allontanarlo dalla «stanza dei bottoni» per conservarne l'impiego quale riserva in caso di nuove e più complesse necessità sia in campo nazionale che internazionale in considerazione dei buoni rapporti che aveva avuto con i capi delle Marine alleate.

Il Sechi, da Ministro, inviava all'Ispettore Generale tutte le informazioni di natura tecnica, politica e operativa che riteneva necessarie al ruolo di alto consigliere, che il Revel si stava creando anche per la stima che il Sovrano aveva per lui, stima attestata dal conferimento dell'Ordine Supremo della SS. Annunziata il 4 novembre 1918 e dall'elevazione alla nobiltà ducale il 24 maggio 1924 (si notino le date «storiche» dei due provvedimenti).

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

Vedremo in seguito come il primo problema fu affrontato e risolto dal Sechi, ma anche come il secondo porterà alcuni strascichi nella compagine navale.

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

---

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

Al nuovo Ministro si presentava una situazione marittima molto complessa dovendo contemporaneamente attuare una riduzione degli organici e dei mezzi e mantenere una *well balanced fleet* per garantire una presenza navale idonea a supportare la nostra politica estera del dopoguerra. Si ricorse ancora una volta a una formula spesso citata dai reggitori della Marina Italiana, il «taglio dei rami secchi» (11)<sup>11</sup>. Non va dimenticata la difficile situazione della politica interna in cui si trovò a operare il Sechi nel Governo Nitti. Nel marzo del 1919 Mussolini aveva fondato a Milano i «fasci di combattimento» e scriveva sul suo diffuso giornale, il *Popolo d'Italia*, alcuni articoli di politica internazionale e industriale a favore del potenziamento delle forze marittime, la Marina, rimanendo ancora una volta la «grande silenziosa», non manifestò ufficialmente alcun compiacimento verso il nuovo movimento politico, ma alcuni suoi uomini di notevole spessore, eroi decorati di Medaglia d'oro del conflitto appena concluso, tra cui Ciano, Paolucci e Rizzo, si avvicinarono al partito di Mussolini.

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

L'organizzazione periferica della Regia Marina subiva minori mutamenti rimanendo invariata l'organizzazione dei Comandi in Capo di Dipartimento alla Spezia, a Napoli e a Taranto, mentre in Adriatico si avevano alcuni cambiamenti in cui Venezia perdeva la qualifica di Comando in Capo per diventare Comando Militare Marittimo, tipo di comando che veniva stabilito anche a Pola. Proprio su gran parte di questi comandi marittimi ricadeva dal 1919 la responsabilità di coadiuvare le autorità civili, soprattutto prefetture, nel mantenimento dell'ordine pubblico, che si andava sempre più deteriorando nella complessa situazione politica.

---

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

*Allegato al Capitolo I***TABELLA NUMERICA DELLE FORZE NAVALI AL 31.12.1919**

Navi da battaglia moderne (dreadnought)	6 (compresa da Vinci in recupero)
Navi da battaglia antiche	4
Incrociatori di 1 <sup>a</sup> classe (corazzati)	5
Esploratori	7
CCTT e Torpediniere	159
Sommergibili	61



## CAPITOLO II

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

Come abbiamo visto il 23 giugno 1919 il contrammiraglio Giovanni Sechi lascia l'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore della Marina perché nominato ministro nel Gabinetto Nitti, resterà al dicastero navale sino al 4 luglio del 1921 nei tre ministeri che si susseguiranno in quegli anni, i primi due presieduti da Nitti e il terzo da Giolitti. Siamo convinti che la sua designazione sia avvenuta per segnalazione dell'ammiraglio Thaon di Revel, che stimava l'ammiraglio sardo per la sua preparazione strategica e per il suo carattere serio ed energico.

Dalle carte, che il Sechi ha lasciato alla sua morte all'Istituto di Guerra Marittima, si comprende che la sua prima preoccupazione da Ministro sia stata quella di trovare rapidamente una soluzione ottimale per ridurre il pletorico strumento navale con cui si era usciti dalla 1<sup>a</sup> guerra mondiale a una forza operativa moderna e funzionale oltre che economicamente gestibile con i magri bilanci di quegli anni. Inizia quindi ad attuare una smobilitazione del personale richiamato per diminuire i costi di gestione della Marina con la conseguenza di dover porre molte unità in posizione di riserva, ma il vero problema appare subito quello di radiare le unità di minor valor bellico e concentrare gli sforzi sul naviglio realmente utilizzabile. Il 1° Dicembre 1919 è nominato Capo di Stato Maggiore il Viceammiraglio Acton (12), che assume l'incarico il successivo 4 Dicembre (giorno in cui si festeggia in Marina la Santa Barbara) e che nella Relazione redatta al termine del suo mandato ci presenta in modo chiarissimo la situazione del momento. L'Acton scrive: «Le condizioni della Marina risentivano dell'incertezza della situazione interna e internazionale. Mentre si dava luogo a una rapida smobilitazione sollecitata dagli organi politici in relazione alle condizioni finanziarie del Paese, occorreva mantenere navi nel vicino Oriente (Costantinopoli, Asia Minore e Mar Nero) per le complica-

---

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

zioni che si temevano, sia nei riguardi della pace da imporre alla Turchia, sia nei riguardi della lotta in Russia. La situazione interna, acuitasi in quel periodo, esigeva che la Marina tenesse pronto per qualunque evenienza un nucleo di navi, sia per ordine pubblico, sia per sostituire nel loro servizio le navi mercantili che spesso interrompevano il traffico per scioperi di carattere economico e politico. Si aggiunga poi che la situazione adriatica, ben lungi dall'essere prossima a una soluzione, si era aggravata in quell'epoca con l'occupazione di Fiume da parte dei legionari di d'Annunzio e i seguito con lo sbarco di alcuni di questi a Zara.... In seguito la questione di Vallona (sic) fu decisa dal Governo dopo accordi intervenuti con gli Albanesi. La città e il porto furono evacuati e il nostro possesso fu ristretto alla sola Isola di Saseno».

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

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

Il documento, che riteniamo fondamentale nella storia della nostra Marina, parte dalla considerazione strategica che il programma dei nostri armamenti navali dovesse ispirarsi al criterio di assicurare anzitutto «la sollecita ed efficiente mobilitazione del naviglio leggero e silurante di ogni specie». Nell'accurato esame della situazione del naviglio in servizio il Sechi esprime le sue perplessità sulla possibilità di far operare gli incrociatori corazzati tipo «Pisa» e le quattro corazzate tipo «Regina Elena» con le nuove Navi da Battaglia delle classi «Doria» e «Cesare» consi-

derando utili le vecchie navi solo per operazioni speciali di «secondaria importanza ai fini generali della guerra». Le unità ancora più anziane dei tipi «Elena» possono per il Ministro essere utilizzate solo per la difesa locale in concorso alle batterie costiere, impiego considerato per nulla economico. Su tale argomento, visti i costi del carbone, il documento ritorna spesso indicando che sempre i tipi «Elena» per il solo servizio di porto consumano 10 tonnellate di combustibile al giorno con una spesa complessiva di circa due milioni di lire del tempo all'anno. Si ipotizza quindi il disarmo e la vendita di numerose unità obsolete e il criterio di formare il personale di leva di tutte le categorie sul naviglio in armamento e presso le Difese Marittime, mentre alle navi scuola dovrebbe essere assegnato il compito di formare solo il personale volontario.

Le idee espresse nel documento in questione dal Ministro sono certamente condivise da molti degli Ammiragli in indirizzo e certamente anche da Revel, e, a nostro parere, sono ben giustificate dalla recente esperienza bellica, ma proprio in relazione a quest'ultima sono legate a una forse eccessiva fiducia nel ruolo risolutivo delle siluranti anche di piccole dimensioni (torpediniere e «MAS»), in questa maniera si ipotizza una Marina da «guerriglia» in cui le grandi navi dovranno svolgere solo un compito di supporto. Nei Criteri... è infine ipotizzata la nuova organizzazione operativa del tempo di pace, che prevede la costituzione di un «Comando in Capo delle Forze Navali Armate del Mediterraneo» retto da un Viceammiraglio con funzioni ispettive e di ampio coordinamento direttivo per l'andamento generale del servizio e con sede di comando sul *Misurata*, una nave ausiliaria, uno yacht-cannoniera di vecchia costruzione, utilizzabile solo come comoda sede di comando in porto. Dal Comando in Capo dovranno dipendere:

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

Gli incrociatori corazzati *Pisa* e *San Marco* dovevano essere impiegati rispettivamente come nave scuola per l'Accademia Navale e per missioni politiche in Adriatico. Uno stazionario in America del Sud, uno in Estremo Oriente e un altro

in Oceano Indiano completano il panorama delle forze disponibili.

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

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

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

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

Erano in costruzione perché ordinate durante la guerra 6 caccia tipo «La Masa» (900 t), 6 caccia tipo «Palestro» (900 t), 4 torpediniere costiere e 6 cannoniere di scorta (13) oltre a un buon numero di «MAS».

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

---

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

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

Nel quadro delle più significative attività condotte a termine dall'ammiraglio Sechi non possiamo tralasciare la volontà di creare un Istituto per lo studio della guerra navale affidando al capitano di vascello Romeo Bernotti (14) l'incarico di costituirlo a Livorno. L'«Istituto di Guerra Marittima» fu inaugurato il 18 gennaio 1922 alla presenza dell'ammiraglio Thaon di Revel, del Capo di Stato Maggiore ammiraglio de Lorenzi, ma non del Sechi, che aveva lasciato l'incarico di Ministro al Senatore Bergamasco (Ministero Bonomi) sostituito a sua volta dall'Onorevole Roberto De Vito (primo mistero Facta).

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

La questione fiumana vide, come abbiamo già accennato, l'immobilizzazione della corazzata *Dante* nel porto del Quarnaro per molti mesi, ma portò anche alla defezione e lo schieramento con d'Annunzio dei caccia *Nullò*, *Bertani*, *Bronzetti*, *Espero*, delle torpediniere *66PN*, *68 PN*, dei «MAS» *2*, *22*, *88*, *112* e del trasporto *Cortellazzo* (15). Nelle azioni militari che il Governo di Roma intraprese per riportare all'ordine i legionari fiumani nel cosiddetto «Natale di sangue» intervennero anche unità da guerra al comando dell'ammiraglio Simonetti, che eseguirono azioni a fuoco su alcuni edifici della cosiddetta Reggenza del Quarnaro contribuendo alla resa dei legionari e al ripristino della legalità internazionale.

In conclusione la permanenza al Convento degli Agostiniani, allora sede del Mi-

---

(14) V. Ramuoino P.P., *Romeo Bernotti*, Roma, 2006.

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

nistero della Marina, dell'ammiraglio Sechi fu un periodo molto complesso e denso di importanti avvenimenti politici, la Regia Marina uscita vittoriosa dal conflitto mondiale aveva vendicato Lissa, ma era, come tutta l'Italia del periodo, molto preoccupata del proprio avvenire.

Nel 1921 il suo vertice non era troppo mutato da quello con cui nel 1918 era uscita dalla guerra, come dimostra la seguente *Tabella*.

<b>UFFICIALI AMMIRAGLI 1918-1921</b>			
<b>Grado</b>	<b>1918</b>	<b>1921</b>	<b>Note</b>
Ammiraglio	2 (1)	1+ 2(1)	(1) due principi di casa Savoia
Viceammiraglio	13	8	
Contrammiraglio	24	14	
Sottoammiraglio		7	

(Fonte: *Ruoli di Anzianità della Regia Marina - Poligrafico 1918, 1920-21*)

Può essere interessante mostrare, ricavando i dati dagli stessi «Ruoli» come fossero cambiati gli emolumenti degli Ufficiali, come indica la tabella qui riportata, a dimostrazione sia dei fenomeni inflattivi prodotti dalla guerra sia delle notevoli differenze economiche tra i vari gradi dell'organizzazione navale.

<b>STIPENDI ANNUI DI ALCUNI GRADI DEGLI UFFICIALI</b>		
<b>Grado</b>	<b>1918</b>	<b>1921</b>
Ammiraglio	15.000	22.300
Viceammiraglio	12.000	15.500
Capitano di vascello	8.000	10.500
Capitano di Corvetta	5.000	8.000
Tenente di Vascello	4.800	6.400
Sottotenente di Vascello	2.400	4.400

(Fonte: *Ruoli di Anzianità della Regia Marina - Poligrafico 1918, 1920-21*)

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

Grado	Corpo SM generale	Ufficiali macchinisti	Genio Navale	Corpo Sanitario	Corpo di Commissariato	Corpo R. Equipaggi
Ammiragli	1					
Viceammiragli	7	1	1			
Contrammiragli	11	1	2	1	1	
Sottoammiragli	11	2	2	2	1	
Capitani di V.	52	8	7	8	8	
Capitani di F.	110	20	12	24	22	
Capitani di C.	150	48	22	48	44	
Tenenti di V.	430	160	56	105	105	150
STV e GM	270	100	16	30	40	200
TOTALE	1.042	340	118	218	221	350

Per un totale generale di 2.289 ufficiali.

Il Sechi si occupò anche di una definitiva classificazione del naviglio militare e con il Decreto del 2 giugno 1921, le varie unità furono ripartite secondo il loro dislocamento normale nei seguenti tipi:

- Navi da battaglia o unità corazzate di 1<sup>a</sup> classe se di dislocamento superiore alle 18.000 t, di 2<sup>a</sup> classe se di dislocamento inferiore;
- «Corazzate costiere», unità corazzate non impiegabili in alto mare;
- «Incrociatori», unità di oltre 6.000 t con velocità elevata;
- «Esploratori», unità veloci di meno di 6.000 t, se di dislocamento inferiore alle 3.000 t sono classificate «Esploratori Leggeri»;
- «Cacciatorpediniere», unità dalle 1.000 alle 500 t dotate di alta velocità e lanciasiluri;
- «Torpediniere», unità dislocanti meno di 500 t dotate di alta velocità e lanciasiluri;
- «Sommergibili», unità capaci di navigare in immersione, se dislocanti più di 500 t sono denominati «sommergibili di crociera»;
- «MAS», unità minori a combustione interna per al caccia ai sommergibili e le azioni con il siluro;
- «Affondamine», unità espressamente allestite per la posa delle mine;
- «Dragamine», unità allestite per il servizio di dragaggio;
- «Cannoniere», unità di limitato dislocamento non corazzate dotate di artiglierie, se adatta alla caccia ai sommergibili sono denominate «cannoniere di scorta»;
- «Navi sussidiarie», di 1<sup>a</sup> classe se di dislocamento superiore alle 6.000 t, di 2<sup>a</sup>

classe se di dislocamento inferiore;

— «Navi di uso locale», unità minori destinate ai servizi nelle basi (rimorchiatori, cisterne, bette, servizio fari).

Con un Foglio d'Ordini del giugno del 1921 le varie unità venivano assegnate con un legame «organico e amministrativo» alle varie sedi della Regia Marina nel Regno, che venivano stabilite nelle seguenti basi: Spezia, Napoli, Taranto, Pola, Venezia, Maddalena, Brindisi e Messina.

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

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



### GLI ALTI CONSESSI CONSULTIVI DELLA REGIA MARINA

Con il R D 3482 del 30.12.1868 venne istituito, in sostituzione del «Consiglio di Ammiragliato» dell'Ordinamento della Marina Sarda, il «Consiglio Superiore di Marina», incaricato di fornire al Ministro pareri tecnici sulle nuove Leggi e Regolamenti, nel tempo la sua composizione variò, ma fondamentalmente ne facevano parte i maggiori esperti nei vari campi dell'amministrazione ed era presieduto dal più anziano in grado dei Viceammiragli, che non ricoprissero il ruolo di Ministro, che era per legge tenuto a chiedere il parere del Consiglio su numerose questioni anche se tale parere non era per lui vincolante. Il Consiglio ebbe lunga vita e fu fuso nell'attuale Consiglio Superiore delle FFAA nel 1951 (D L 167- 9.1.1951).

All'inizio del XX secolo si sentì il bisogno di affiancare al suddetto Consiglio alcuni comitati in cui il Vertice della Forza Armata fosse meglio rappresentato e che non solo il Ministro, ma anche il Capo di Stato Maggiore potessero utilizzare per pareri di alto valore politico-strategico che rappresentassero le idee dei più qualificati alti ufficiali e quindi dell'intera Istituzione. Con la Legge 404 del 27.6.1907 vengono così riordinati i corpi consultivi stabilendo la costituzione di un «Comitato degli Ammiragli», composto dal Presidente e dal Vicepresidente del Consiglio Superiore, dai Comandanti in capo di Dipartimento e delle Forze Navali, dal Capo di Stato Maggiore e dal Presidente del «Comitato per l'esame dei Progetti di Navi», quest'ultimo a sua volta formato dai responsabili della progettazione e della costruzione delle nuove unità (Ufficiali Generali del Corpo del GN o Macchinisti) e da uno o più ufficiali del Corpo di SM responsabili della progettazione delle artiglierie e delle armi (Ufficiali Ammiragli o Superiori specialisti). Il Comitato dei Progetti era dotato di un «Ufficio Tecnico», che elaborava in generale la progettazione delle nuove unità e delle macchine.

Con Ministro della Marina l'ammiraglio Sechi il Comitato degli Ammiragli era composto da:

- ammiraglio Thaon di Revel - Ispettore Generale della Marina, che ne era Presidente;
- i viceammiragli Presbitero e Acton, Presidente e Vicepresidente del Consiglio superiore di Marina;
- i viceammiragli Del Bono, Cagni, Millo, Cusani Visconti, Resio, Solari e Simonetti, comandanti in capo di dipartimento o delle Forze navali,
- Il tenente generale GN Faruffini, presidente del Comitato per i Progetti.

Al Comitato potevano essere chiamati per pareri tecnici anche altri Ufficiali Generali o Superiori.

## CAPITOLO III

### Da Washington a Corfù

Nella tarda primavera del 1921 le cancellerie delle grandi potenze navali, ridotte dopo i Trattati di Pace con gli Imperi Centrali a cinque sole nazioni, furono interessate a una conferenza internazionale sulla limitazione concordata degli armamenti navali. Come sappiamo la cosiddetta corsa «degli armamenti navali» era stata considerata come una delle cause dello scoppio della prima guerra mondiale e un «disarmo navale» non poteva che essere ben visto da tutti i protagonisti dell'arena internazionale.

Gli Stati Uniti molto interessati non solo a una controllata riduzione del numero delle grandi navi da costruire, ma anche dai possibili nuovi rapporti internazionali da stabilire in Pacifico con la potenza nipponica dopo la scomparsa da quelle acque di quella tedesca, si fecero protagonisti e invitarono nel luglio 1921 tramite i loro ambasciatori i governi di Londra, Parigi, Tokio e Roma a partecipare a Washington a un convegno incaricato di stabilire delle regole per un disarmo navale.

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

Le idee della Regia Marina in merito al disarmo controllato sono chiaramente esposte dalle direttive che il Ministro della Marina *pro-tempore*, Senatore Bergamasco (16) dette alla nostra Delegazione:

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

Da queste direttive si evince come i nostri reggitori navali avessero a cuore non solo una assicurata parità o addirittura una larvata superiorità con la Francia nel

---

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

Mediterraneo (17), ma anche una buona propensione a costruire dei mezzi idonei alle forme di guerra moderna senza dovere sottostare a formule numeriche per noi vincolanti, ma non rispondenti a reali esigenze operative. In un periodo di forti ristrettezze economiche la nostra Marina era convinta, come abbiamo già accennato, di dover «tagliare i rami secchi» ossia eliminare navi ed enti ritenuti militarmente poco validi e di non poter fare a meno del personale di leva, che non solo costava meno dei volontari, ma creava anche una abbondante riserva da richiamare in servizio in caso di necessità bellica.

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

Tipo	ITALIA		FRANCIA		REGNO UNITO		STATI UNITI		GIAPPONE	
	In servizio	In costruz.	In servizio	In costruz.	In servizio	In costruz.	In servizio	In costruz.	In servizio	In costruz.
Corazzate	10		10		46	4	35	15	21	7
Portaerei					1	3		1	1	
Incrociatori	15		16		53	7	27	10	30	6
Caccia	57	17	58		208	8	314	4	100	10
Sommergibili	43		47	4	95	6	105	41	35	12

(fonte: BERNARDI - *Il disarmo navale* - Roma 1975)

Nella tabella sono indicate come corazzate sia le Navi da Battaglia che gli Incrociatori da Battaglia, non presenti questi ultimi nel nostro inventario, e nel numero relativo per la Francia e l'Italia sono comprese rispettivamente tre e quattro unità decisamente antiquate e non rispondenti alle moderne esigenze operative (le *Diderot* francesi e le *Regina Elena* italiane) (18).

È interessante vedere che l'Italia a solo due anni dalla fine del conflitto e nono-

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

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

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

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

Se poi vogliamo esaminare la graduatoria di partenza delle Marine presenti a Washington è forse opportuno riportare dal citato libro del Bernardi i tonnellaggi globali delle unità in servizio o in costruzione:

— Regno Unito	1.934.500 t;
— Stati Uniti	2.118.900 t;
— Giappone	1.076.800 t;
— Francia	449.200 t;
— Italia	351.200 t.

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

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

Il concetto di poter continuare a esercitare un Potere Marittimo è sempre presente nel dibattito internazionale, ma è proprio sul termine equilibrio che avviene una differenziazione tra le varie Potenze, le cose anche allora erano così. Infatti per gli Stati Uniti «equilibrio» navale voleva dire parità assoluta con la Gran Bretagna e supremazia certa sul Giappone. In pratica le idee mahariane su di un Pacifico «americano» erano ormai ben accette nel Congresso il cui «isolazionismo» era esclusivamente diretto a isolarsi da impegni militari con l'Europa. Per la Gran Bretagna equilibrio navale voleva dire parità delle Flotte da Battaglia, ma sicura supe-

riorità in incrociatori e *sloops* (19) per mantenere il controllo marittimo dell'Impero. Per il Giappone si trattava di affermare in modo inequivocabile il suo ruolo di grande potenza oceanica con possibilità d'imporre la sua volontà politico-economica sull'intera Asia Marittima, Cina compresa. La Francia aveva problemi marittimi simili a quelli inglesi anche se la minor estensione dell'impero coloniale le consentiva un strumento navale minore. L'Italia infine, nuova arrivata tra le grandi potenze navali, doveva confermare il suo completo dominio dell'Adriatico e avere una posizione di preminenza verso i Balcani e il Mediterraneo Orientale.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

Le conseguenze strategiche si possono riassumere in:

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

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

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

A Washington la filosofia della trattativa era stata impostata sullo stabilire dei compromessi di categoria, che con la proibizione di costruire unità «fuori categoria» faceva sì che le flotte fossero di tipo omogeneo e confrontabile. La superiorità era delle potenze economicamente e tecnologicamente più forti. In conclusione possiamo affermare che la discussione sulle politiche navali nazionali del tempo aveva recepito e fatto suoi i seguenti lineamenti generali:

- la trattativa su dati «militari», abolendo il reciproco sospetto che è proprio del clima di segretezza che coinvolge la politica degli armamenti, porta a semplificare e chiarire l'esame dei fattori di potenza/condizioni di vulnerabilità dei possibili avversari;
- la trattativa può però essere strumentalizzata per il raggiungimento di fini politico-strategici anche non militari, quali la propaganda pacifista, la riduzione di improduttive spese e il riconoscimento reciproco di un ruolo internazionale;
- la trattativa (come è oggi sentita nei colloqui di *arms control*) può portare a intese diplomatiche anche imprevedibili in partenza, ma ricche di risultati interessanti, è quindi importante parteciparvi sempre.

La Regia Marina ebbe quindi a Washington un importante riconoscimento del suo ruolo internazionale e l'Italia fu finalmente riconosciuta come una delle «potenze marittime» del mondo, ma la realtà quotidiana si presentava ai reggitori del nostro Paese alquanto problematica. La nostra nazione non era di fatto economica-

mente in grado di crearsi e mantenere una Marina della consistenza concessaci dal Trattato e la situazione geostrategica nel Mediterraneo vedeva una totale supremazia della Gran Bretagna e un possibile contrasto con Francia, che non aveva digerito il riconoscimento della «parità navale» con il nostro paese.

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

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

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

Il divario tra le velleità di questa politica estera e le reali consistenze militari e navali italiane si dimostrò in pieno nella cosiddetta crisi di Corfù. L'operazione di *gunboat diplomacy* condotta dall'Italia nei confronti della Grecia per avere soddisfazione della tragica fine della missione del generale Tellini ai confini albanesi, fu condotta certamente bene dal punto di vista operativo, con una concentrazione di forze più che sufficiente per impedire qualsiasi reazione dell'avversario principale, ma dimostrò che la superpotenza navale del tempo, la Gran Bretagna, non accettava nessun cambiamento dello *status quo* e la nostra occupazione dell'isola di Corfù durò poco più di un mese (20). La sola larvata minaccia di un possibile intervento

britannico fece sì che Revel su richiesta del Capo del Governo su quanto la nostra Marina avrebbe potuto tener testa a quella inglese dicesse molto saggiamente: «non più di quarantotto ore».

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

---

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



## CAPITOLO IV

### Ristrutturazione dei comandi e delle forze navali

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

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

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

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

La questione adriatica infine, che era sembrata risolta a nostro favore con la scomparsa della Marina Austro-Ungarica, poteva riaprirsi con il potenziamento della nuova Marina jugoslava, e ci costringeva a mantenere forze navale in quel

teatro con basi a Venezia, Pola, Brindisi e Saseno.

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

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

IL PERSONALE IN SERVIZIO				
Corpi / anni	1921	1926	1936	1939
Ufficiali di SM	900	950	1.160	1.700
Ufficiali GN e M.	440	390	360	420
Ufficiali AN	==	==	140	160
Ufficiali SAN	160	170	210	230
Ufficiali CM	210	200	220	260
Ufficiali CP		260	330	350
Ufficiali CREM	390	380	420	440
Personale CREM	39.000	42.000	57.000	82.000
Percentuale di leva rispetto ai volontari nel CREM	70%	68%	65%	70%

*(dati approssimati dall'autore)*

La prima considerazione da fare è quella che la nostra Marina ebbe sempre una alta percentuale di personale di leva nel Corpo Reale Equipaggi Marittimi (CREM) e una piuttosto bassa percentuale di Ufficiali rispetto alla «truppa» (mediamente del 4-5%). L'accesso al corpo degli Ufficiali fu sempre attuato attraverso l'Accademia Navale con una media annua di circa 66 allievi di SM sino al 1935 e di circa il doppio negli anni successivi. Gli Ufficiali di Complemento che garanti-

vano una maggior disponibilità di personale nei gradi bassi della gerarchia furono circa 60 l'anno sino al 1937 per divenire dopo circa 300 con l'immissione non solo dei diplomati degli Istituti Nautici, ma anche degli studenti universitari dei corsi «preliminari navali».

I dati statistici del volume già citato indicano anche un eccessivo tasso di trasferimento degli Ufficiali nelle varie destinazioni con la conseguenza di diminuirne il rendimento e inficiare la stabilità dei comandi.

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

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

Dare un giudizio complessivo sul personale della Regia Marina non appare possibile in questa sede, ma va considerato che le tabelle organiche delle varie destinazioni a bordo e a terra non furono quasi mai pienamente soddisfatte e che quindi l'efficienza della Flotta ne fu sempre condizionata. Nel ventennio di nostro interesse l'organizzazione operativa e territoriale della Forza Armata subì alcune varianti, che a nostro parere non ne cambiarono molto il profilo.

Pur con qualche mutamento dovuto al nuovo assetto territoriale dello Stato nel primo dopoguerra i comandi di dipartimento marittimo rimasero quattro con sede

---

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

rispettivamente alla Spezia, Napoli, Taranto e Venezia (21). Le dipendenze da questi alti comandi dei comandi delle basi navali fu spesso variata rendendo alcune volte «autonomi» i Comandi Militari Marittimi della Maddalena, di Messina, di Brindisi, di Venezia e di Pola, ma il grosso carico amministrativo, ispettivo e di pianificazione logistica rimase sempre nelle mani dei Comandanti in Capo di Dipartimento, scelti tra i gradi di vertice dell'organizzazione.

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

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

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

Il Comitato degli Ammiragli ebbe un ruolo significativo solo nella prima metà del ventennio in questione e non svolse mai funzioni simili al *Board of Admiralty* inglese con una direzione collegiale della Marina. Gli altri corpi consultivi si limitarono al loro ruolo tecnico e ci pare influenzarono solo occasionalmente le decisioni del Ministro o del Sottosegretario di Stato.

La situazione dopo alcuni modesti cambiamenti del periodo in cui l'ammiraglio Sirianni diresse l'organizzazione navale italiana si stabilizzò (1937) su:

- un gruppo di Enti Centrali, costituenti di fatto il Ministero, comprendenti:
  - . il gabinetto del Ministro;
  - . il Comitato degli Ammiragli;
  - . il Comitato per i progetti delle navi;
  - . il Consiglio Superiore di Marina;
  - . la Direzione Generale (DG) delle armi e degli armamenti;
  - . la DG di Commissariato;
  - . la DG delle costruzioni navali;
  - . la DG del Genio per la Marina;
  - . la DG del personale e dei servizi scientifici;
  - . la DG dei personali civili e degli affari generali;
  - . la DG di Sanità;
  - . la DG dei Servizi Amministrativi;
  - . la Ragioneria Generale;

- . il Comando Superiore del CREM (con sede alla Spezia, ma considerato ente centrale con funzioni di direzione del personale Sottufficiali e Truppa);
- . l'Ispettorato Allestimento Nuove Navi;
- . l'Ufficio di Stato Maggiore (22);
- gli enti cosiddetti periferici erano (situazione del 1937):
  - . l'Accademia navale;
  - . l'Istituto di Guerra Marittima;
  - . la Commissione Permanente;
  - . i Comandi in capo di Dipartimento di Spezia, Napoli e Taranto;
  - . i Comandi Militari Marittimi di Venezia (autonomo), La Maddalena, Pola, Messina, Brindisi;
  - . il Comando Superiore in Africa Orientale a Massaua;
  - . il Comando Superiore in Libia a Tripoli;
  - . i Comandi di Base Navale a Venezia, Pola, La Maddalena, Lero, Tobruk e Assab;
  - . i Comandi Marina di Genova, Livorno, Portoferraio, Gaeta, Cagliari, Augusta, Trapani, Zara, Massaua, Mogadiscio, Tripoli, Tobruk;
  - . i Comandi Servizi a Napoli, Castellammare, Crotone, Gallipoli, Rodi;
  - . i Depositi CREM a Spezia, Taranto, Venezia, Pola, La Maddalena, Brindisi e Messina.

Come vediamo un'organizzazione piuttosto complessa, forse pletorica, e molto diffusa sul territorio con dipendenze dei vari comandi a volte abbastanza intricate. Nello stesso anno lo schieramento degli Addetti Navali prevedeva le sedi di Rio de Janeiro, Pechino, Parigi, Berlino, Tokio, Londra, Atene, Teheran, Madrid, Washington e Istanbul a dimostrazione di un aumentato interesse della nostra Marina per quanto si faceva all'estero e non solo nelle grandi potenze marittime. Inoltre un reparto autonomo del «San Marco» era destinato a Tientsin mentre il resto del Reggimento era a Pola.

Le varianti forse più interessanti furono tra il 1919 e il 1939 quelle dell'organizzazione delle Forze Navali, il cui comando passò dalla denominazione di «Forze Navali Mobilitate» del periodo bellico a quello tradizionale di «Forze Navali Armate del Mediterraneo» e infine a quello di «Comando in capo dell'Armata Navale». Poiché sino all'entrata in servizio degli incrociatori da 10.000 tonnellate (1929) l'Armata era composta dalle cinque corazzate «Dreadnought», da antiquati incrociatori corazzati, da esploratori e da un notevole numero di siluranti, si pensò di or-

---

(22) Nel 1928 tale ufficio era organizzato nei Reparti Informazioni, Organizzazione e Mobilitazione, Operazioni, Servizi e negli Uffici Trattati e Storico.

ganizzarla su una Divisione da Battaglia formata appunto dalle corazzate e da alcune Divisioni Siluranti in cui gli esploratori e gli incrociatori leggeri di preda bellica fungevano da «conduttori di flottiglia». Per un certo periodo le Divisioni Siluranti formarono una Squadra Leggera, mentre gli incrociatori obsoleti sino alla loro radiazione furono impiegati quali Navi Scuola o stazionari all'estero. I sommergibili raggruppati in squadriglie furono posti alle dipendenze prima di un Ispettorato imbarcato sulla Nave Appoggio *Pacinotti* e poi di una Divisione indipendente.

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

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

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

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

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

Con la predetta legge venivano anche stabiliti in modo definitivo i compiti dei vari Corpi della Marina (Stato Maggiore, Genio Navale, Armi Navali, Sanitario, Commissariato, Capitanerie di Porto, CREM) e definite le denominazioni dei vari gradi.

Con l'ordinamento suddetto terminava quindi la lunga e varia storia della denominazione dei gradi degli ammiragli, che può essere interessante riassumere.

Dalla sua fondazione la Regia Marina aveva solo tre gradi per i suoi ufficiali generali: Ammiraglio, Viceammiraglio e Contrammiraglio (23). Il grado massimo fu rivestito solo da principi sabaudi e da Carlo Pellion di Persano (1863) e Paolo

Thaon di Revel (1918), quindi la carriera si fermava normalmente al grado di viceammiraglio equivalente a quello di Tenente Generale dell'esercito e a cui spettava il cosiddetto trattamento di «eccellenza». Durante la guerra mondiale per assegnare un grado intermedio tra Capitano di Vascello e Contrammiraglio fu creato quello di «Sottoammiraglio» equivalente al Brigadier Generale dell'esercito e al commodoro delle Marine anglosassoni, tale grado fu abolito nel gennaio 1923.

Per differenziare il ruolo ricoperto dai Viceammiragli e dai Contrammiragli e facilitare la loro equivalenza con i nuovi gradi dell'esercito furono create negli anni Venti alcune nuove denominazioni, che portarono alla seguente gerarchia navale:

- Ammiraglio;
- Viceammiraglio d'armata;
- Viceammiraglio di squadra;
- Contrammiraglio di divisione;
- Contrammiraglio.

Come già sappiamo al grado di ammiraglio oltre ai principi fu promosso solo Revel, mentre furono elevati al grado di viceammiragli d'armata Amerio d'Aste, Cerri, Cagni, Millo, Solari, Acton, Simonetti e Nicastro.

La nuova legge prevedeva (e prevede tuttora pur con le modifiche apportate successivamente) i gradi di:

- Grande Ammiraglio;
- Ammiraglio di Armata;
- Ammiraglio di Squadra designato d'Armata;
- Ammiraglio di Squadra;
- Ammiraglio di Divisione;
- Contrammiraglio.

Il primo grado fu concesso nel 1924 a Thaon di Revel, che nella nostra storia navale è rimasto l'unico Grande Ammiraglio. Il grado di Ammiraglio d'Armata poteva essere conferito solo «in caso di guerra o mobilitazione» e fu concesso a Cavagnari, Riccardi e Jachino oltre ai vecchi viceammiragli d'armata in posizione di riserva o congedo. La designazione di «designato d'Armata» poteva essere attribuita agli Ammiragli di Squadra che «avessero comandato per almeno un anno una Squadra Navale» e quindi furono concessi a Conz, Ducci, Burzagli, Denti di Pirajno, Bucci, Sirianni, Bernotti, Riccardi e Pini.

Può essere interessante avere anche un'idea della differenza nelle retribuzioni

---

(23) Per la denominazione degli Ufficiali dei Corpi Tecnici si rimanda a Galuppini G. - *Storia di una Marina che non c'è più* - Roma, 2000 - Vol. I, pag. 309 e sgg. Ricordiamo che gli altri corpi della Marina nel 1904 adottarono le denominazioni di grado dell'Esercito (generale, colonnello, ecc.) mantenuta sino al 1974.

degli ammiragli (e di altri gradi per opportuno paragone) come appare nella Dispensa n° 27 del *Giornale Ufficiale* del Ministero della Marina del 1930:

<b>STIPENDI ANNUI SENZA INDENNITÀ SPECIALI</b>		
<b>Grado</b>	<b>Stipendio annuo in lire</b>	<b>Indennità militare annua in lire</b>
Grande Ammiraglio	51.500	22.100
Ammiraglio di Armata	42.250	11.100
Ammiraglio di Squadra	37.000	9.300
Ammiraglio di Divisione	31.750	8.800
Contrammiraglio	26.000	8.300
Capitano di Vascello	22.750	7.800
Tenente di Vascello	15.500	5.800
Guardiamarina (iniziale)	8.150	4.500

Gli ammiragli e i capitani di vascello ricevano anche una indennità di rappresentanza proporzionale al grado, mentre per tutti gli ufficiali l'indennità militare era ridotta se celibi secondo i canoni del regime di allora. Vi erano anche dei «soprasoldi» per le onorificenze dell'Ordine Militare di Savoia e per le decorazioni al Valor Militare (lire 800 annue per la Medaglia d'Oro, 250 per quella d'Argento e 100 per quella di Bronzo).

Riportiamo dallo *Annuario della Marina 1926* il quadro organico degli Ufficiali dello «Stato Maggiore Generale» con le vecchie denominazioni degli ammiragli.

<b>Quadro organico SMG</b>	
Ammiraglio	1
Viceammiragli d'Armata	4
Viceammiragli di Squadra	4
Contrammiragli di Divisione	13
Contrammiragli	5
Capitani di Vascello	5
Capitani di Fregata	108
Capitani di Corvetta	142
Tenenti di Vascello	430
Sottotenenti di Vascello e Guardiamarina	269

Tale organico nel 1936 era cambiato nel modo seguente (Legge 30.11.1936):



Ammiragli d'Armata	3
Ammiragli di Squadra	7
Ammiragli di Divisione	15
Contrammiragli	11
Capitani di Vascello	102
Capitani di Fregata	200
Capitani di Corvetta	286
Tenenti di Vascello	734
Sottotenenti di Vascello e Guardiamarina	455

Le differenze tra i due quadri possono dimostrare quanto la Regia Marina si era espansa in soli dieci anni. Se una Marina è fatta soprattutto di uomini sono le «grandi navi» (24) a stabilire la sua reale forza operativa. Nel periodo di nostro interesse la Regia Marina eliminò dal suo inventario le unità più anziane considerate non più rispondenti ad alcun ruolo operativo e ne mise in servizio un certo numero di moderne della cui gestazione parleremo nei prossimi capitoli. Per avere comunque una idea d'insieme del cambiamento si mostrano nelle seguenti Tabelle le date delle principali dismissioni e quelle dell'entrata in servizio delle nuove unità.

Alcune delle unità maggiori di ridotta validità militare furono impiegate a lungo quali Navi Scuola (*Pisa – Varese - Ferruccio*) o navi coloniali (*Libia*), mentre non

#### L'ELIMINAZIONE DELLE GRANDI UNITÀ OVERAGE

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

## L'ENTRATA IN SERVIZIO DELLE NUOVE GRANDI UNITÀ

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

si radiarono i due incrociatori corazzati *San Giorgio* e *San Marco* utilizzando il primo come batteria costiera nella difesa della base di Tobruk e il secondo quale nave bersaglio radiocomandata previ lavori di adattamento.

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

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

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

## CAPITOLO V

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

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

Con i pochi tiri della corazzata *Doria*, nave ammiraglia del Simonetti, Comandante della forza navale in Adriatico, sul palazzo del Governo a Fiume, la questione si era di fatto conclusa con la resa dei Legionari dannunziani e il rientro a Venezia delle poche siluranti, che avevano defezionato, e lo sbarco e l'isolamento di loro equipaggi, che avevano commesso azioni molto vicine all'ammutinamento. Dal punto di vista della politica interna della Forza Armata si era così ripristinata la completa e naturale obbedienza al potere politico, ma qualche perplessità, legata soprattutto a personalità quali Costanzo Ciano, Luigi Rizzo e lo stesso ammiraglio Millo, rimaneva nell'aria.

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

L'Ispettore Generale della Marina, ammiraglio Thaon di Revel, si era tenuto fuori da ogni dibattito in proposito pur essendo ben conosciuta la sua posizione intellettuale di fedelissimo di Casa Savoia e stimato ex Aiutante Generale del Re. Negli anni in cui il Ministero della Marina era stato retto prima dall'ammiraglio Sechi e poi dai parlamentari Bergamasco e De Vito, Revel aveva espresso solo in sede di Comitato degli Ammiragli i suoi pareri tecnici sulla riorganizzazione della Forza Armata del dopoguerra e aveva trovato prima nell'ammiraglio Acton (25) e

---

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

poi nel più giovane contrammiraglio De Lorenzi dei Capi di Stato Maggiore più preoccupati di un rimodernamento dell'Armata Navale che di una partecipazione alla vita politica nazionale della Marina, anzi questa per tutti doveva rimanere «la grande silenziosa».

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

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

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

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

Rientrato al Convento di Sant'Agostino Revel aveva davanti a se molti problemi di stampo ordinativo, amministrativo e strategico, che dovevano essere risolti in tempi rapidi. La sempre pressante gestione di un bilancio ancora insufficiente fu impostata correttamente con la riduzione delle spese correnti a favore di maggiori assegnazioni alle nuove costruzioni navali. La Marina è un'istituzione che deve rinnovare con continuità i suoi mezzi per mantenere un'efficienza operativa e un'efficacia militare adatta al sostegno della politica estera nazionale. La guerra appena finita aveva lasciato molti dubbi sull'efficacia delle grandi navi e aveva messo in luce l'importanza dei nuovi mezzi di lotta sul mare: il sommergibile e l'aereo. Se il Trattato di Washington ci dava un certo respiro per prendere una decisione

sulla costruzione di nuove corazzate, ci imponeva anche la necessità di iniziare la costruzione delle nuove grandi unità da crociera nato proprio dal trattato e Revel ottenne fondi per impostare i primi due «diecimila» italiani, che ebbero i nomi significativi di *Trento* e *Trieste* (che però entrarono in servizio solo nel biennio 28-29 (26)). Il rinnovamento della linea delle siluranti fu ancora una volta considerato prioritario e durante il periodo in cui Revel resse il Ministero si impostarono in successione quattro squadriglie di quattro unità ciascuna di un nuovo tipo di caccia di dislocamento adeguato per operare con qualsiasi tempo in tutto il Mediterraneo e armati con cannoni da 120/45 oltre che con siluri da 533 (27).

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

Il problema più grosso era però quello di dotare la Marina di una sua Aviazione Navale di configurazione adeguata alle nuove esigenze di una lotta nell'intero Mediterraneo. Tale problema fu complicato dalla nascita di una Aeronautica indipendente, che logicamente volle avere il completo controllo di tutti i mezzi aerei. Revel aveva una radicata fiducia nell'impiego dell'aeroplano sul mare e aveva contribuito alla creazione della «Forza Area della Regia Marina» ( R. Decreto 1438 del 30 settembre 1920), ma la legge del marzo 1923 con cui veniva fondata la Regia Aeronautica quale nuova Forza Armata rendeva praticamente nullo il decreto precedente pur se la nuova disposizione diceva fra l'altro che era costituita «l'aeronautica per la Marina» con «compiti che in pace e in guerra le verranno assegnati dai Comandi della Marina nonché la protezione del traffico marittimo e la difesa delle coste». Questa nuova organizzazione, che non esitiamo a definire ibrida, doveva comprendere 35 squadriglie su 9 gruppi e 4 stormi. La questione da puramente operativa e quindi legata alla pianificazione militare del Paese, si fece squisitamente politica in quanto alla testa della nuova arma fu messo il quadrunviro Italo Balbo, che ottenne maggior ascolto da parte del Presidente del Consiglio in modo

---

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

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

da tener buona qualsiasi resistenza della Marina.

Mussolini non prese decisioni di carattere operativo sulla sola base dell'influenza balbiana, ma chiese e ottenne dai massimi reggitori della Marina un parere tecnico sulla necessità o meno di costruire delle portaerei e questo parere non fu unanime, ma anzi qualsiasi decisione in merito fu rimandata a un periodo di bilanci più cospicui e di idee più chiare.

Revel ebbe molto chiaro il ruolo internazionale della Marina e appena assunto il dicastero fece proseguire la crociera intorno al mondo dell'incrociatore *Libia*, che partito da Napoli nel marzo 1921 rientrò a Venezia nel giugno del 1923. La stessa unità, non più militarmente valida per le operazioni in Mediterraneo, fu inviata nuovamente all'estero quale stazionaria in Cina, dove rimase dall'autunno 1923 sino al marzo del 1933, rappresentando la nave con maggior periodo di permanenza in acque straniere della nostra Marina. Il Ministro non perse occasione per inviare unità navali in visite di cortesia nei porti spagnoli, francesi, greci, turchi e delle Colonie in modo da «mostrar bandiera» con efficacia e continuità.

L'Italia riuscì infine a ospitare a Roma una conferenza internazionale sul disarmo navale, che di fatto era la riunione della «Sottocommissione Navale» della Società delle Nazioni. Revel ottenne la sede romana anche per non far allontanare dal paese il nostro più importante delegato, l'ammiraglio Acton, che era al momento (1924) il Comandante in Capo dell'Armata Navale. L'Acton con la sua recente esperienza della trattativa di Washington e per la sua sintonia di pensiero con il Ministro era infatti la persona più adatta a rappresentare la nostra nazione in una conferenza internazionale il cui vero scopo era di estendere a tutte le Marine del mondo le limitazioni fissate sul *Potomac* e far mantenere alle cinque potenze una assicurata superiorità navale per molti anni. Infatti se qualche nazione di secondo piano avesse acquistato nuove navi da battaglia o incrociatori di caratteristiche differenti da quelle concordate a Washington l'equilibrio strategico in alcuni teatri operativi si sarebbe notevolmente alterato. Alla Conferenza di Roma parteciparono ben diciassette Stati (28), tra cui l'Unione Sovietica, che non apparteneva alla SdN, mentre la Turchia non partecipò. La conferenza sul piano pratico fu un insuccesso in quanto il tanto desiderato *status quo* non fu accettato, ma nel complesso non solo l'Italia ottenne di non dover gareggiare in costruzioni navali con altri stati mediterranei se non con la Francia, ma ne uscì anche molto bene dal punto di vista

---

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

diplomatico come capace organizzatrice di importanti riunioni internazionali.

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

Nel 1921 erano iniziate le operazioni per il controllo effettivo della Libia, di cui avevamo un possesso molto scarso, la Regia Marina vi partecipò con unità minori, ma con risultati importanti sia per la protezione delle coste e dei porti sia per la sorveglianza anticontrabbando.

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

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

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

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

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

— quattro Comandi in capo di Dipartimento retti da viceammiragli a Spezia, Napoli, Taranto e Venezia;

**BILANCI MARINA 1921-1925**

<b>Anno fiscale</b>	<b>Lire del tempo</b>
1921-22	1.074.100.000
1922-23	2.544.300.000
1923-24	1.779.100.000
1924-25	1.085.700.000
1925-26	1.214.500.000

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

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

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



## CAPITOLO VI

### I primi programmi navali

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

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

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

Per avere un quadro della Flotta italiana nel conflitto si riporta, nelle *Tabelle* che seguono, la sua consistenza trascurando le unità che per anzianità o armamento già nel 1915 non avevano più alcun valore militare (29).

Con le perdite indicate nell'ultima colonna delle tabelle su esposte la Regia Marina nel 1919 al termine delle trattative di pace si trovava composta da:

- un nucleo di cinque corazzate moderne armate con cannoni da 305 mm,
- alcuni superati incrociatori corazzati di scarso valore bellico,
- un buon gruppo di veloci e ben armati esploratori,
- sei/sette squadriglie di caccia moderni.

---

(29) Molte di queste vecchie unità furono comunque intensamente utilizzate quali batterie galleggianti (le corazzate più antiquate), navi ausiliarie o navi per la scorta ai convogli. Qualche anziano incrociatore fu impiegato per operazioni di presenza navale nell'Egeo o nelle acque coloniali.

## LE UNITÀ MAGGIORI NELLA 1^ GUERRA MONDIALE

Tipo	Classe	Nome (numero)	Anno varo	Unità perdute nel conflitto
Corazzata	«Dante Alighieri»	<i>Dante Alighieri (1)</i>	1910	
Corazzata	«Duilio»	<i>Duilio - Doria (2)</i>	1913	
Corazzata	«Cavour»	<i>Cavour - Leonardo - Cesare (3)</i>	1911	<i>Leonardo (1916)</i>
Corazzata	«Vittorio Emanuele»	<i>V. Emanuele - Elena - Napoli - Roma (4)</i>	1904/07	
Corazzata	«Regina Margherita»	<i>R. Margherita - Brin (2)</i>	1901	<i>Margherita (1916) Brin (1915)</i>
Corazzata	«Emanuele Filiberto»	<i>E. Filiberto - Saint Bon (2)</i>	1907/08	
Incr. corazzato	«San Giorgio»	<i>San Giorgio - San Marco (2)</i>	1908	
Incr. corazzato	«Pisa»	<i>Pisa - Amalfi (2)</i>	1907/08	<i>Amalfi (1915)</i>
Incr. corazzato	«Garibaldi»	<i>Garibaldi - Ferruccio - Varese (3)</i>	1899/1902	<i>Garibaldi (1915)</i>

## ESPLORATORI E CACCIA MODERNI NELLA 1^ GUERRA MONDIALE

Tipo	Classe	Nome/ numero	Anno varo	Unità perdute nel conflitto
Esploratore	«Bixio»	<i>Bixio - Marsala (2)</i>	1911/12	
Esploratore	«Quarto»	<i>Quarto (19)</i>	1911	
Esploratore	«Libia»	<i>Libia (1)</i>	1911	
Esploratore	«Aquila»	<i>Aquila - Sparviero - Nibbio (3)</i>	1916/17	
Esploratore	«Mirabello»	<i>Mirabello - Racchia - Riboty (3)</i>	1915/16	
Esploratore	«Poerio»	<i>Poerio - Rossarol - Pepe (3)</i>	1914	<i>Rossarol (1918)</i>
CT	«La Masa»	<i>6 unità</i>	1917/18	
CT	«Sirtori»	<i>4 unità</i>	1916/17	
CT	«Audace» (2°)	<i>Audace (1)</i>	1916	
CT	«Pilo»	<i>8 unità</i>	1914/15	
CT	«Audace» (1°)	<i>Audace - Animoso (2)</i>	1913	<i>Audace (1916)</i>
CT	«Indomito»	<i>8 unità</i>	1912/13	<i>Impetuoso (1916) Intrepido (1915)</i>

Inoltre erano in servizio un consistente numero di torpediniere, di sommergibili e di «MAS» quasi tutti costruiti durante la guerra e, pur se usurati dall'intenso servizio bellico, ancora in grado di operare nelle acque costiere nazionali.

La Regia Marina possedeva al termine del conflitto inoltre una cospicua forza aerea di 86 velivoli terrestri, 550 idrovolanti e 18 dirigibili, gestiva inoltre oltre

venti basi aeree, ma già nel 1923 quando fu costituita la Regia Aeronautica queste forze si erano ridotte in modo molto notevole.

I Trattati di Pace ci assegnarono, come sappiamo, 2 esploratori, 7 caccia austriaci e 3 incrociatori leggeri, 3 caccia tedeschi. Unità moderne, ma di concezione e allestimento diversi dalle nostre, che presentarono subito notevoli problemi di manutenzione e di supporto logistico.

Si trattava, come vediamo, di una notevole massa di unità piuttosto eterogenee che non solo drenavano una consistente parte del magro bilancio di pace della Forza Armata, ma richiedevano equipaggi numerosi anche quando una parte del naviglio fosse stato messo in riserva (30).

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

Da un primo esame di situazione, soprattutto in attesa delle decisioni della Conferenza di Washington (vedi Capitolo III), e, tenendo conto dell'ostilità francese, del rinnovato problema adriatico con la nascita di un nuovo stato costiero in quel settore e del bilancio sempre più modesto, la strategia migliore fu quella di attendere ancora per impostare dei programmi navali di completo rinnovamento dello strumento navale. Si stabilì quindi di proseguire la costruzione delle unità impostate durante il conflitto e non terminate.

Una controversa decisione fu quella di varare a Castellammare di Stabia la nuova corazzata veloce *Caracciolo*, si trattava della prima unità di una classe di quattro progettate dal tenente generale GN Ferrati e impostate nei primi mesi del 1915, ma i cui lavori erano stati sospesi per dare la precedenza alle più necessarie siluranti. Il varo avvenne in forma solenne il 12 maggio 1920, ma poco dopo si decise prima di rallentare il completamento e quindi di non portare a termine i lavori. Certamente la dolorosa decisione fu dovuta alla scarsità di risorse economiche e di personale, ma vi ebbe parte anche diffusa perplessità negli alti gradi della Marina sulla funzione futura delle corazzate. A nostro parere non fu una saggia decisione, avere in servizio una nave da battaglia moderna armata con otto pezzi da 381/50 e filante oltre 28 nodi poteva rappresentare un miglioramento della situazione complessiva in Mediterraneo. L'unità era in pratica un «incrociatore da battaglia» del

---

(30) Al termine del conflitto la Regia Marina era giunta nel novembre 1918 a una consistenza di circa 6.500 ufficiali e 139.000 tra sottufficiali e marinai. Dopo la smobilitazione attuata sotto il Ministro Sechi (vedi Capitolo II) la forza si ridusse a circa 2.200 ufficiali e 40.000 uomini del CREM.

cui impiego non avevamo nessuna esperienza, inoltre dato il suo dislocamento di circa 31.000 tonnellate sarebbe stata inclusa nelle unità permesse dalla Conferenza di Washington e probabilmente avrebbe fatto con qualche rimodernamento un ottimo servizio anche nel Secondo Conflitto Mondiale come avvenne per le quasi equivalenti «Queen Elizabeth» britanniche.

A maggior ragione nei primi anni Venti si decise di demolire sugli scali le gemelle della *Caracciolo* e di non rimettere in condizioni operative la *Leonardo Da Vinci* affondata per sabotaggio nemico a Taranto nell'agosto del 1916, ma rimessa a galla con un'importante azione di recupero nel settembre del 1919. Anche questa unità fu radiata e demolita nel 1923.

Come già detto la possibilità di mettere nel nostro inventario almeno una delle «Dreadnought» austriache di preda bellica non fu realizzata per imposizione degli alleati e anche le *Viribus Unitis* sopravvissute al conflitto furono avviate alla demolizione. Riguardo a queste navi, che si erano rivelate piuttosto fragili (31), fu forse un bene non averle in servizio da noi.

Rimanendo senza corazzate veramente moderne, la Regia Marina avrebbe dovuto almeno rinnovare la linea dei suoi incrociatori, visto che quelli corazzati avevano dimostrato nel conflitto di essere decisamente superati e soprattutto quasi indifesi all'offesa subacquea. Anche in questo campo pur avendo alcuni progetti di unità da crociera simili agli ottimi esemplari inglesi della classe «C» non se ne fece niente e dovremo aspettare gli anni Trenta per vedere rinnovava la linea di questi mezzi.

Fu saggiamente deciso di proseguire la costruzione dei caccia già impostati o progettati durante la guerra e quindi nel 1919 vennero messe in servizio le due ultime unità della classe «La Masa» (875 t, 4 pezzi da 102/45, 4 lanciasiluri da 450 mm e 30 nodi di velocità), l'esploratore leggero *Falco* (1.820 t, 5 pezzi da 120/50, 4 lanciasiluri da 450 mm e 34 nodi), le quattro unità della classe «Palestro» (1.180 t, 4 pezzi da 102/45, 4 lanciasiluri da 450 mm e 32 nodi), le sei unità della classe «Cantore» (890 t, 3 pezzi da 102/45, 4 lanciasiluri da 450 mm e 30 nodi) e infine i quattro caccia della classe «Curtatone» (1.214 t, 4 pezzi da 102/45, 4 lanciasiluri da 450 mm, 32 nodi).

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

Il primo vero programma di rinnovamento della Flotta fu quello impostato nel

---

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

1921 di cinque «esploratori leggeri» da 2.000 tonnellate, la classe «Leone». Progettati dal cantiere Ansaldo di Genova erano un miglioramento della classe «Mirabello» e avevano un dislocamento massimo di 2.203 t e un potente armamento di otto pezzi da 120/45 su quattro complessi binati e sei lanciasiluri da 450 mm in impianti trinati (32). Con una velocità massima di 31 nodi i «Leone» avevano anche un'autonomia considerevole di oltre 2.000 miglia a 15 nodi e si dimostrarono nel loro lungo servizio ottime unità di buona stabilità e adatte al combattimento con il cannone. Anche nel caso dei «Leone» il vertice militare non era perfettamente convinto della loro utilità e dopo alcune discussioni se ne costruirono solo tre (*Leone, Tigre, Pantera*) rinunciando alle due ultime unità della classe.

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

Anche nel campo del naviglio ausiliario e minore (33) i programmi portati a termine furono molto scarsi e con le già illustrate dismissioni condotte sotto l'amministrazione Sechi la Regia Marina ebbe una composizione fortemente inferiore a quella della *Marine Nationale* con cui costantemente si confrontava.

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

---

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

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

## CAPITOLO VII

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

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

Già nell'agosto del 1917 mentre il conflitto era ancora in atto Romeo Bernotti vi pubblicava un interessante articolo sul «contrasto fra le previsioni e la realtà della guerra marittima», in cui si segnalava il giudizio espresso da molti della inutilità delle Navi da Battaglia e la possibilità di giungere a un accordo internazionale per il divieto di costruirne. Il nostro scrittore però affermava che se le corazzate sembravano essere state un'inutile spesa per gli stati belligeranti, ciò era essenzialmente dovuto a una certa rivoluzione dei caratteri stessi della guerra sul mare (blocco delle coste germaniche, azione dei sommergibili, ecc.) e che sarebbe stato consigliabile costruire in futuro ancora unità corazzate, ma che risultassero un compromesso di caratteristiche tra le navi di linea e gli incrociatori da battaglia e potessero raggiungere la velocità di almeno 30 nodi. L'articolo quindi in modo molto corretto cercava di «contrastare la tendenza a fissare esclusivamente l'attenzione sull'importanza dei nuovi mezzi sottovalutando le grandi navi».

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

Sfogliando le annate della *Rivista Marittima* di quegli anni appare chiaro che la fine della guerra aveva per noi mutato le condizioni strategiche soprattutto in Mediterraneo Occidentale, in cui un possibile contrasto con la Francia poteva portarci a una inopportuna inferiorità navale. In questa situazione infatti la base della Maddalena, nata proprio nel secolo precedente per contrastare eventuali attacchi fran-

cesi, si trovava molto esposta a bombardamenti effettuabili con cannoni di grosso calibro postati nella parte meridionale della Corsica e poteva quindi essere opportuno creare una nuova base sulla costa meridionale della Sardegna per contrapporla al sistema Tolone-Biserta della Marina d'Oltralpe.

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

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

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

Come Ferruccio Botti disse in un suo eccellente studio del 1988 (34), per l'Italia degli anni Venti volendo mantenere un alto profilo nell'arengo internazionale era necessario dotarsi non solo di una forte Marina, ma anche di un grande Esercito.

---

(34) Botti F., *La strategia marittima negli anni 20*, in *Bollettino d'Archivio* dell'USMM, settembre 1988.



Infatti se la situazione dei confini settentrionali era molto migliorata a Oriente non poteva trascurarsi l'ipotesi di uno scontro sulle Alpi con la Francia, che possedeva il miglior esercito del tempo e che poteva minacciarci anche alle spalle con una Jugoslavia a lei alleata. Per non avere sorprese in Adriatico dovevamo tenerci adeguate Forze Navali e bloccare l'ingresso a chicchessia e quindi tornava in auge il controllo delle coste albanesi, di cui possedevamo solo Saseno. La costituzione della Forza Navale dell'Adriatico tenuta in operatività sino alla conclusione della vicenda fiumana e della successiva Divisione Speciale miravano negli anni Venti proprio a questo obiettivo strategico ritenuto irrinunciabile.

Il dibattito tra fautori dell'aeronautica indipendente e tra quelli di una aviazione navale pur essendo uno degli argomenti più trattati dalle riviste specializzate di quegli anni non ci pare però troppo legato a solidi argomenti strategici quanto a discussioni sul corretto impiego sul mare del mezzo aereo. Nel 1927 il nostro Bernotti scrive sulla *Rivista Militare* (35) un importante saggio intitolato «Sulla guerra nell'aria» in cui si sottolinea la necessità di una «cooperazione» tra tutte le forze armate in guerra e in questo quadro chiede l'organizzazione sin dal tempo di pace di una «Aeronautica Cooperante» diversa dalla «Armata Aerea», avendo la prima il compito tattico di impiegare i suoi velivoli sul mare, mentre alla seconda vengono attribuiti compiti strategici indipendenti nell'ambito del conflitto in una visione abbastanza douhetiana.

Un altro importante dibattito fu quello di tecnici specializzati (normalmente ufficiali GN o ufficiali specialisti di artiglieria) sui risultati della Conferenza di Washington, in cui si confermava la diffusa convinzione che la corazzata rimanesse la spina dorsale delle flotte delle grandi potenze anche se la «vacanza navale» imposta dal Trattato era al momento strategicamente utile a tutti sia dal punto di vista economico che tecnico. Nel dibattito su quella che deve essere la «strategia dei mezzi» appare alla fine del decennio un importante articolo di un ufficiale, che si rivelerà uno dei più noti e preparati «navalisti» del Paese, Giuseppe Fioravanzo, che nel fascicolo di settembre del 1929 della rivista di Forza Armata pubblica un articolo intitolato *Marina di qualità e Marina di quantità*. Quanto scrive Fioravanzo ci appare una delle migliori sintesi sul corretto utilizzo dello strumento navale italiano di quegli anni, infatti il «naviglio leggero», intendendo con questa definizione incrociatori, esploratori e caccia, non deve essere utilizzato per una guerra di attrito, ma deve sostenere la lotta per la protezione e l'attacco del traffico. Il logora-

---

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



mento del nemico dovrebbe essere invece affidato agli aerei per l'attacco in porto e ai sommergibili e alle mine quando esso è in mare. Di diverso parere è invece il di Giamberardino, che nel dicembre dello stesso anno pubblica sulla stessa rivista l'articolo *Guerriglia e azione di massa*, in cui cacciatorpediniere e incrociatori leggeri dovrebbero essere usati per sorprendere il nemico, mentre i sommergibili dovrebbero operare allo stesso scopo, ma in modo indipendente. Con questa visione torniamo al concetto di guerriglia navale sempre caro a gran parte dei pensatori italiani.

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

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

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

impero coloniale la realtà strategica nazionale era legata alle Alpi, ai Balcani e alla difesa del territorio peninsulare.

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

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

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

## CAPITOLO VIII

### Gli Incrociatori

«**L**e operazioni militari marittime non si risolvevano solo ed esclusivamente nella grande battaglia navale tra imponenti vascelli. Infatti un'importante funzione riservata alle marine era, come è oggi, quella della difesa e dell'attacco la traffico commerciale, della vigilanza e della caccia sulle rotte battute dai mercantili, della presenza e dell'opera di unità navali in mari e paesi lontani dove interessi politici ed economici si combinavano; inoltre erano necessarie navi da impiegare nell'esplorazione in avanscoperta, e nella scorta di retroguardia e ai fianchi delle squadre navali». Con queste parole il Giorgerini nel suo *Almanacco storico delle navi militari italiane 1861-1995* introduce la descrizione degli incrociatori che hanno fatto parte della nostra Marina. Con la radiazione del *Vittorio Veneto* questa categoria di navi è scomparsa dal nostro inventario, ma ha rappresentato per molti anni un importantissimo nucleo delle Forze Navali nazionali.

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

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

La Regia Marina nella sua storia passata non aveva avuto molta fortuna nella realizzazione degli «incrociatori» delle varie caratteristiche di fine ottocento, vale a dire gli «incrociatori protetti», gli «incrociatori corazzati» e gli «arieti-torpedinieri» (36), con l'eccezione dell'ottimo *Piemonte*, costruito in Gran Bretagna nel 1887 e ancora in servizio nel 1920, e dei tre «Garibaldi» progettati dal generale GN Ma-

---

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

idea su indicazioni di Benedetto Brin, che pur se furono un grosso successo di vendite all'estero (37) non erano più adeguati per compartimentazione e difesa subacquea alla guerra moderna. La Marina di fine Ottocento e dei primi anni del Novecento aveva impiegato i suoi incrociatori soprattutto in missioni all'estero di rappresentanza e di presenza navale, l'utilizzo in guerra quali unità supporto alle flottiglie di siluranti non si era rivelato proficuo anche per la ristrettezza del teatro operativo principale e per i nuovi pericoli che erano presenti con le mine e i sommergibili.

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

Si è già detto che con i trattati di pace avevamo acquisito, oltre a due esploratori ex austriaci (*Venezia, Brindisi*) di dimensioni simili agli incrociatori minori del tempo, tre grosse unità tedesche (*Graudenz, Strasburg, Pillau*) da noi battezzate *Ancona, Taranto* e *Bari* di caratteristiche tipiche dei *light cruiser* di inizio secolo con discreta velocità e un cospicuo armamento di artiglieria. Questo nucleo di unità sommato a quelle già in servizio rappresentavano un insieme di navi di cui era difficile vedere un razionale impiego operativo nella nuova situazione geostrategica dei primi anni Venti. Come abbiamo già visto lo Stato Maggiore non aveva in progetto la costruzione di incrociatori leggeri simili a quelli in servizio nelle Marine oceaniche (38) e si pensava solo a sviluppare dei nuovi «Esploratori», più armati (cannoni da 152 mm) e di maggior dislocamento di quelli in servizio, adatti sia a un eventuale scontro mediterraneo con la Francia sia a svolgere le tradizionali operazioni di presenza e polizia internazionale in Mar Rosso, Oceano Indiano, Sud America ed Estremo Oriente.

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

Sulle rive del *Potomac* era nato più per volontà dei diplomatici che degli ammiragli un nuovo tipo di incrociatore e anche la Regia Marina, oramai inserita tra le cinque maggiori del mondo, non poteva astenersi dal costruirne. Il trattato stesso, come sappiamo, ne definiva le caratteristiche principali: dislocamento *standard*

---

(37) I «Garibaldi» costruiti furono in totale nove e oltre ai tre italiani si ebbero tre unità per la Marina argentina, una per la Marina Spagnola e due per la Marina giapponese.

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

non superiore alle 10.000 t, armamento principale non superiore agli 8 pollici (203 mm). Il regime di parità con la Francia ci poneva l'onere di averne in inventario un numero pari a quello in servizio nella Marina d'Oltralpe e di caratteristiche del tutto simili.

I Francesi iniziarono subito questa gara impostando nel 1922 tre unità di poco più di 7.000 t armate con 8 pezzi da 155/55 e filanti 33 nodi (39), come vediamo si era ancora sotto i limiti pattizi, ma queste navi erano decisamente superiori a tutti i nostri incrociatori ed esploratori. La Regia Marina pensò giustamente di mettere in cantiere subito unità delle caratteristiche massime concesse dai trattati e nacquero i due «Trento». Si trattava di incrociatori molto eleganti a ponte continuo lunghi fuori tutto 196 metri, dislocanti più o meno 10.000 t (40) con un potente armamento di otto pezzi da 203/50, sedici da 100/47 e otto lanciasiluri, una velocità massima di oltre 35 nodi. La Francia nella sua gara impostò subito i suoi due «Duquesne» di caratteristiche simili ai nostri «Trento».

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

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

Nel 1928 fu radiata la più anziana delle corazzate italiane, la *Dante Alighieri*, e quindi il gruppo da battaglia rimase su quattro «Dreadnought» di costruzione bellisca tenute spesso in riserva per motivazioni economiche. Gli incrociatori di nuova

---

(39) Classe « Duguay-Trouin».

(40) Nella realtà il dislocamento *standard* era di 10.550 t, quindi eccedevano pur di poco il Trattato.

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

costruzione divennero quindi le navi di maggior dislocamento in servizio e rappresentarono sempre di più il nucleo fondamentale della Flotta.

Una critica molto interessante venne dall'ammiraglio Bernotti, poi sottocapo di Stato Maggiore della Marina, che, come sappiamo, nel 1927 inviò al Sottosegretario di Stato, ammiraglio Sirianni, un memorandum intitolato *Fondamenti di Politica Navale*, di cui ci siamo già interessati nel capitolo precedente. In questo documento a proposito degli incrociatori l'ufficiale elbano si esprime dicendo: «Ci conviene costruire altri incrociatori leggeri da 10.000 tonnellate?... sono troppo vulnerabili per costituire le nostre maggiori unità di sostegno. La superiorità qualitativa deve perciò ricercarsi costruendo» unità solide, «in modo che le nostre maggiori navi posseggano una resistenza al combattimento superiore a quella degli incrociatori leggeri.... Il requisito di buon incassatore non può conseguirsi nel limite di 10.000 tonnellate stabilito dal trattato di Washington ... per fissare le idee con qualche cifra sembra che oggi il problema possa essere soddisfacentemente risolto costruendo qualche incrociatore con dislocamento nel limite di circa 15.000 tonnellate, pur di non ricercare le velocità *record* che praticamente non servono. Tre incrociatori di questa specie potrebbero impiegarsi con successo contro sei incrociatori leggeri da 10.000 tonnellate» (41).

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

Dal 1923 al 1937 il maggiore investimento della nostra Marina si concentrò su

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

questo tipo di unità con la seguente sequenza:

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

Non ci soffermiamo alle pur notevoli differenze tecniche tra le varie classi rimandando il lettore interessato ai volumi di Giorgerini in merito (42), ma vogliamo commentare alcune decisioni di politica navale che riguardano questo tipo di unità. Se infatti la costruzione delle prime due unità, i «Trento», fu certamente voluta dal ministro della Marina e dallo Stato Maggiore per sperimentare la possibilità, che ci veniva data dal Trattato di Washington nel quadro delle navi di questo tipo, visto che le due pur bellissime unità risultarono troppo lunghe, troppo poco protette e con sovrastrutture molto elevate, non si comprende perché siano state riprodotte in altri cinque esemplari, di cui i quattro «Zara», certamente migliorate per protezione con conseguente riduzione della velocità massima, ma il *Bolzano* (43) praticamente identico ai due «Trento» anche se impostato cinque anni dopo.

La risposta può essere solo quella di non voler rimanere indietro alla Marina Francese, che costruì negli stessi anni anch'essa sette unità di analoghe caratteristiche e con gli stessi difetti (44). Se lo scopo operativo degli incrociatori era la distruzione dei convogli avversari, la caratteristica da privilegiare sarebbe dovuta essere la grande autonomia, se il loro scopo era solo quello di operare a supporto delle flottiglie di siluranti, si doveva pensare a una buona protezione all'offesa subacquea. Gli incrociatori pesanti italiani si mostrarono, come del resto quelli francesi, degli ottimi esploratori essendo anche dotati di un buon numero di idrovolanti catapultabili, ma mancando almeno sino al 1939 un grosso composto da moderne corazzate, a favore di chi avrebbero effettuato il compito di *scouts*?

Per molti anni i «Trento» e gli «Zara» furono di fatto le *capital ship* della Regia Marina costituendo le Divisioni Navali principali delle nostre due Squadre e rappresentando bene l'Italia in numerose crociere nei porti esteri del Mediterraneo e degli Oceani. Possiamo quindi affermare che i «diecimila» italiani siano stati elementi della «diplomazia navale» sia per la loro entrata in servizio nella logica del

---

(42) Giorgerini G., *Gli incrociatori della seconda guerra mondiale*, Parma 1974 e Giorgerini G. e Nani A., *Gli incrociatori italiani*, Roma, 1964.

(43) La costruzione del *Bolzano* fu una decisione di politica industriale per dare ulteriore lavoro ai cantieri genovesi, ma ci sembra che tale decisione poteva anche essere opportunamente modificata realizzando una nave assai più robusta.

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



mantenimento della parità con la Francia, sia nel loro impiego oltremare nelle indispensabili crociere di presenza del nostro Paese nelle colonie e nelle aree d'interesse particolare quali l'Estremo Oriente e il Sud America.

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

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

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

Facendo riferimento alla tabella seguente si può facilmente vedere che i primi sei bastimenti della classe «da Barbiano» e «Diaz» erano unità in cui si volle spingere al massimo le caratteristiche di alta velocità da impiegare proprio nelle mischie con siluranti avversarie su cui la buona artiglieria imbarcata poteva fare grossi effetti. L'idea quindi non era quella di avere unità per la lotta al commercio avversario o la protezione delle nostre linee di comunicazione, ma veloci incursori per una guerriglia in Mediterraneo che riproducesse allargandolo lo scenario quella adriatica della prima guerra mondiale. Con un dislocamento attorno alle 5.000 tonnellate non si poteva probabilmente fare meglio, ma alla prova bellica queste unità rivelarono tutta la loro fragilità e la poca stabilità di piattaforma (45) e si meritavano forse il soprannome di «cartoni animati» dato loro dagli equipaggi in guerra.

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

---

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



Come abbiamo già più volte detto la caratteristica che più interessava il nostro Stato Maggiore era la velocità e tutti gli incrociatori italiani furono veramente navi da *record*, ne indichiamo quindi i valori massimi raggiunti alle prove di alcune unità, anche se queste velocità si ridussero nella vita operativa delle navi per quell'aumento naturale dei pesi a bordo, che si verifica sempre nel corso del servizio.

Unità	Vel. max raggiunta nodi	Dislocamento corrispondente	Potenza in HP
<i>da Barbiano</i> (46)	39,6	5.688	112.760
<i>Trieste</i>	35,6	11.325	142.761
<i>Zara</i>	33,8	10.999	108.976
<i>Bolzano</i>	36,8	11.022	173.772
<i>Montecuccoli</i>	38,7	7.051	124.714
<i>Duca d'Aosta</i>	37,3	7.986	124.652
<i>Duca degli Abruzzi</i>	34,2	9.458	104.011

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

Per le nostre Forze navali essere una «Marina di incrociatori» doveva forse rappresentare una nuova idea strategica di un impiego spericolato e arditissimo di queste unità per rapide incursioni contro il traffico avversario o le coste del nemico, ma la situazione bellica in Mediterraneo non consentiva un tale impiego dei mezzi e non fu neppure ipotizzato l'impiego di alcune di queste unità in Oceano Indiano con ruolo di *raider* probabilmente per la scarsa fiducia nella potenzialità delle nostre basi africane e per la mancanza di porti alleati dove rifornirsi. A nostro giudizio anche gli incrociatori moderni della Regia Marina non cambiarono la nostra strategia generale, che rimase legata alla ricerca di una «battaglia decisiva» e non alla più opportuna idea di un costante ed efficace *sea control* del Mediterraneo.

---

(46) Il *da Barbiano* per circa mezzora tenne alle prove la velocità di 42,05 nodi.

## CAPITOLO IX

### Il ministro Sirianni

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

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

Per la scelta del Sottosegretario alla Marina si ricorse al consiglio di Costanzo Ciano, allora Ministro delle Comunicazioni e ammiraglio della Riserva Navale, ma soprattutto l'esperto del Partito Nazionale Fascista per le questioni navali. Ciano che era stato Sottosegretario alla Marina conosceva bene la situazione morale e tecnica della Forza Armata e soprattutto aveva perfettamente compreso che a Mussolini serviva un esecutore fedele più che un capo carismatico. Fu scelto quindi come sottosegretario un giovanissimo contrammiraglio, Giuseppe Sirianni, un genovese nato nel 1874 e uscito dall'Accademia di Livorno nel 1894. Elevato a soli 51 anni al vertice politico della Forza Armata, con la greca di ammiraglio sul braccio solo da pochi giorni, il Sirianni non era comunque uno sconosciuto, perché si era dimostrato un Ufficiale coraggioso e capace in numerose circostanze della sua carriera. Si era infatti distinto nel 1900 in Cina nella Guerra dei Boxers, aveva comandato una torpediniera nell'azione dei Dardanelli durante la guerra italo-turca, aveva diretto il Reggimento «San Marco» nella difficile resistenza sul Piave nel conflitto mondiale e nel dopoguerra era stato incaricato di importanti ruoli, tra cui il comando della corazzata *Giulio Cesare* e della Scuola Meccanici di Venezia. Compagno di

corso di Romeo Bernotti non ne aveva però la preparazione strategica né la visione ampia e variegata sui problemi di politica navale del tempo. Molti commentatori già all'epoca della nomina ne criticarono la giovane età, il grado relativamente non elevato e la poca o nulla esperienza di amministrazione centrale, tutte critiche ben riposte, ma a nostro parere, che tengono poco conto di cosa volesse veramente il Capo del Governo, che gestiva sempre di più un potere di fatto dittatoriale.

Il Sottosegretario doveva soprattutto obbedire alla volontà del Ministro e tramutare in atti amministrativi le direttive politiche ricevute, doveva amministrare la Marina in un regime di stretta economia e tener buoni i massimi vertici facendo loro capire che il Fascismo non intralciava il corretto sviluppo della Forza Armata né le ledeva il prestigio. Dobbiamo dire che il Sirianni fece tutto ciò in modo perfetto confermando la bontà del consiglio dell'esperto Ciano, «vecchia volpe» degli intrighi di palazzo. Nel maggio del 1925 c'era stato anche un mutamento al vertice operativo infatti quale Capo di Stato Maggiore l'ammiraglio Ducci, fedele collaboratore di Revel, era stato sostituito dal parigrado Alfredo Acton, che aveva già ricoperto tale incarico nel difficilissimo periodo tra il dicembre 1919 e il febbraio del 1921. Acton era soprattutto un esperto di relazioni internazionali avendo, come si è già detto, partecipato alla trattativa sul disarmo navale a Washington e aveva idee molto chiare sulle possibilità operative che la situazione geostrategica italiana lasciavano alla Marina.

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

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

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

delle portaerei.

Per il vasto dibattito su questo ultimo argomento rimandiamo a testi più specialistici (47), ma segnaliamo che in una delle prime riunioni del Comitato degli Ammiragli riunito dopo le dimissioni di Revel, il progetto del tenente generale GN Rota di una portaerei di tipo sperimentale (48) non fu approvato esprimendo il parere che questo tipo di unità per la ristrettezza del bacino di principale interesse operativo italiano non fosse necessario. Quindi nel periodo in questione non furono solo gli ostacoli posti dai più alti esponenti della Regia Aeronautica, ma anche le perplessità tecniche dei reggitori della Marina che non permisero lo sviluppo di un tipo di unità ritenuta molto importante dalle altre grandi marine.

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

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

Nel 1927 assunse la carica di Capo di Stato Maggiore della Marina l'ammiraglio Ernesto Burzagli, che non rappresentò alcuna discontinuità con le direttive dei predecessori e che a nostro parere si trovò sempre in perfetto accordo con Sirianni anche quando questi ruppe di fatto i buoni rapporti con Bernotti, divenuto Sottocapo di Stato Maggiore, che aveva redatto un promemoria al suo Capo in cui si sollecitavano alcune decisioni politiche che solo il Sottosegretario poteva prendere. Non ostante queste diatribe interne, il programma navale quinquennale fu redatto e approvato, ma, a nostro parere, non conteneva molte novità. Si continuò a costruire incrociatori tipo Trattati sino ad arrivare al numero di sette, come stavano facendo in Francia, si impostarono gli incrociatori leggeri delle nuove classi «Condottieri» migliorandone notevolmente le prestazioni rispetto ai fragili «da Barbiano», si svi-

---

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

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

lupparono alcune serie di caccia di buone prestazioni e sommergibili di media e grande crociera. Come si è già accennato il 15 marzo 1928 fu abolito il Comando in Capo dell'Armata Navale con la conseguenza che non da allora non vi fu più un unico responsabile dell'attività operativa della Regia Marina (Vds. *Riquadro 1*).

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

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

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

Durante il lungo periodo in cui Sirianni tenne l'incarico di Sottosegretario e poi di Ministro della Marina furono impostati i programmi riportati in *Tabella (pagina accanto)*.

Come vediamo nel periodo tra il 1925 e il 1933 fu di fatto costruita la nuova Marina composta da incrociatori sia pesanti che leggeri, da molti sommergibili e da tre nuove squadriglie di CC TT di buone caratteristiche (i «Freccia», «Folgore» e «Maestrale»).

Dobbiamo certamente al Ministro genovese l'impostazione dei dodici esploratori della classe «Navigatori» (o «Vivaldi»), costruiti tra il 1927 e il 1929, che superati alcuni iniziali problemi di stabilità, si dimostrarono per il loro potente arma-

PROGRAMMI NAVALI DELLA MARINA			
Anno fiscale	Tipo	Numero	Classe o unità
1925/26	Smg	3	«Fieramosca» 2 «Bragadin»
1926/27	Esplor.	12	«Navigatori»
1927/28	Incr. leg.	4	«da Barbiano»
	Smg	6	4 «Bandiera» 2 «Settembrini»
1928/29	Incr. pes.	2	<i>Zara- Fiume</i>
	CCTT	4	«Freccia»
	Smg	4	«Squalo»
1929/30	Incr. pes.	2	<i>Gorizia – Bolzano</i>
	Incr. leg.	2	<i>Diaz – Cadorna</i>
	CCTT	4	«Folgore»
	Smg	7	«Argonauta»
1930/31	Incr. pes.	1	<i>Pola</i>
	Incr. leg.	2	<i>Montecuccoli - Attendolo</i>
	CCTT	4	«Maestrale»
	Smg	22	«Micca» - 3 «Calvi»-4 «Archimede» 2 «Glaucò»- 12 «Diamante/Sirena»
1931/32	Incr. leg.	2	<i>Eugenio - Aosta</i>
	Torp.	2	«Spica»
1932/33	Incr. leg.	2	<i>Garibaldi - Abruzzi</i>
	Torp.	2	«Spica»
1933/34	Torp.	2	«Spica»
<b>TOTALE</b>		<b>89</b>	

mento (6 pezzi da 120/50, 6 lanciasiluri da 533), la buona autonomia (3.800 miglia a 18 nodi) e l'alta velocità (sino a 38 nodi) unità di prestazione molto interessanti, che nati nella tradizione italiana di unità per le operazioni insidiose furono poi impiegati in guerra come caccia con un certo successo nella scorta ai convogli grazie alle loro armi di ottime prestazioni e alla flessibilità del loro progetto.

Durante l'amministrazione Sirianni furono impostate anche le prime serie delle Torpediniere della classe «Spica» in risposta a un'esigenza operativa tutta italiana di piccole unità veloci armate di siluri con l'idea di utilizzarle per l'attacco notturno alle formazioni nemiche in quelle mischie di siluranti, che anche negli studi dell'IGM rimanevano una possibile e auspicabile eventualità. Si trattò di «mini-caccia» con dislocamento medio attorno alle 1.000 t e tre pezzi da 100/47 e quattro lanciasiluri da 450 mm, in guerra non furono che raramente impiegate nel ruolo di

attacco, ma servirono come navi scorta per i convogli, impiego questo in cui la loro alta velocità (34 nodi) non veniva certo sfruttata e la limitata autonomia (1.900 miglia a 15 nodi) ne era un notevole ostacolo.

Sulla costruzione di queste unità minori pesò certamente la considerazione che i trattati internazionali non impedivano l'entrata in servizio di un elevato numero di unità con dislocamento inferiore alle 1.000 tonnellate e pur di poter aumentare con una spesa limitata il numero di siluranti in inventario si impostarono delle navi, che non avevano più nulla a che fare con le torpediniere costruite dalla Regia Marina tra la fine dell'Ottocento e la prima guerra mondiale, ma che per tenuta del mare, autonomia e velocità potevano, se necessario, sostituire i Caccia nella scorta anche delle grandi unità. Comunque non ci è noto se Sirianni, che aveva saggiamente individuato nella difesa del traffico marittimo nazionale in Mediterraneo e possibilmente anche negli Oceani lo scopo fondamentale della Marina, nel consentire l'impostazione di nuove Torpediniere, tipo di unità certamente sorpassato, volesse appunto mettere in servizio dei piccoli caccia economici o credesse anche lui alla tradizionale visione italiana dell'attacco dei Davide contro i Golia. Certamente Premuda e le altre brillanti azioni condotte nella prima guerra mondiale erano entrate nel «genoma» strategico della nostra Marina.

Le Forze Navali italiane dopo l'abolizione del Comando dell'Armata Navale furono ripartite in due Squadre e in comandi minori, gli allegati mostrano la situazione nel 1929 e nel 1931 indicando i principali cambiamenti dovuti all'entrata in servizio delle nuove costruzioni.

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

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

*Riquadro 1*

### DALL'ARMATA NAVALE ALLE DUE SQUADRE

Il cambiamento più significativo occorso nel ventennio 1919-1939 nell'organizzazione della Regia Marina è stato certamente quello dell'abolizione del Comando in Capo dell'Armata Navale e la creazione di due Comandi in Capo indipendenti delle Squadre.

Non ci pare che tale riorganizzazione sia frutto di una «strategia» in quanto nel 1928, anno in cui il cambiamento è stato attuato, non si possono individuare mutamenti della situazione internazionale tali da giustificare un simile provvedimento. Infatti se la 1<sup>a</sup> Squadra con base alla Spezia e composta dalle divisioni di incrociatori maggiori risultava meglio posizionata per operazioni in Mediterraneo Occidentale per un eventuale conflitto con la Francia, la 2<sup>a</sup> Squadra composta dagli incrociatori più veloci, ma meno armati non aveva dalla sua base principale di Taranto un ruolo specifico non potendo certo essere eventualmente impiegata in modo autonomo contro la *Mediterranean Fleet* britannica dotata di corazzate e di incrociatori maggiori. Possiamo solo pensare che a questa squadra potessero essere affidate missioni di *sea-denial* verso il traffico francese da e per il Levante, il contrasto alle forze leggere basate a Biserta e probabilmente azioni di presenza navale nell'Adriatico e nello Jonio per contrastare possibili azioni jugoslave e greche coordinate in un possibile conflitto con quelle francesi.

Si può giudicare quindi questo importante cambiamento organizzativo come negativo avendo privato la Marina di un Comando di altissimo livello rappresentante il vero vertice operativo delle nostre Forze, come era stato nella prima guerra mondiale e del decennio successivo. Un comandante di Armata veniva ad avere, anche dal punto di vista dell'immagine, un ruolo estremamente importante nella compagine marittima e, se affidato a un Ammiraglio di grandi e riconosciute capacità, avrebbe rappresentato un importante punto di riferimento per tutta la Forza Armata. L'abolizione di questo incarico ci privò quindi di tale figura e non permise la costituzione di un vero Stato Maggiore imbarcato quale elemento di pianificazione operativa e di concentramento delle esperienze fatte sul campo.

Per fotografare il cambiamento si riportano di seguito gli organigrammi delle due diverse organizzazioni rispettivamente nel 1925 e nel 1933 tratti dagli *Annuari ufficiali della Marina* elencando tutti i Comandi Navali, compresi quelli direttamente dipendenti dal Ministero.



## COMANDI NAVALI 1925

### Comando in Capo dell'Armata Navale (\*)

Vamm. d'arm. Alfredo Acton

- Divisione da Battaglia - contrammiraglio di divisione Giovanni Giovannini corazzate classe «Cavour-Doria» e Nave *Dante Alighieri*;
- Comando 1<sup>a</sup> Flottiglia CCTT - capitano di vascello Giulio Menini - su *Riboty* 12 CC TT,
- Comando 2<sup>a</sup> Flottiglia CC TT - capitano di vascello Fermo Spano - su *Aquila* 12 CC TT,
- Comando Flottiglia «MAS» - capitano di fregata Riccardo Paladini - 12 «MAS».

### Comando Divisione Navale in Estremo Oriente

contrammiraglio di divisione Angelo Conz - su nave *San Giorgio*

### Comando Gruppo Autonomo Esploratori Leggeri

capitano di vascello Domenico Cavagnari su nave *Pantera*

### Comando Superiore Navale in Mar Rosso

capitano di vascello Riccardo Gallo su nave *Campania*

### Comando Superiore Navale del Dodecaneso

capitano di corvetta Luigi Bombardini su nave *Ascaro*

(\*) *Stato maggiore del C.inC. dell'Armata*: Capo di SM (CV), Sottocapo di SM (CF), Capo servizio RT (CC), Segretario di SM (CC), Capo Servizio Tiro (CC), Segretario (TV), Capo Servizio Macchine (Tcol. DM), Capo Servizio Genio navale (Tcol. GN), Capo Servizio Sanitario (Tcol. Med.), Capo Servizio Commissariato (Tcol. Comm.), Sottordine RT (ten. CREM).

- Non risulta dall'Annuario costituito un Comando dei Sommergibili.

**COMANDI NAVALI 1933****Comando in Capo della 1<sup>a</sup> Squadra e della 1<sup>a</sup> Divisione**

ammiraglio di squadra Ernesto Burzagli su nave *Trieste*  
3 Incrociatori classe «Trieste»

**Comando della 2<sup>a</sup> Divisione**

ammiraglio di divisione Domenico Cavagnari su Nave *Gorizia*  
4 Incrociatori classe «Zara»

**Comando in Capo della 2<sup>a</sup> Squadra e della 3<sup>a</sup> Divisione**

ammiraglio di squadra Pietro Lodolo su *Bande Nere*  
3 Incrociatori leggeri

**Comando della 4<sup>a</sup> Divisione**

ammiraglio di divisione Giulio Valli su *Di Giussano*  
3 Incrociatori leggeri

**Ispettorato Sommersibili**

ammiraglio di divisione Gustavo Ponza di San Martino su *Pacinotti*  
Tutti i sommersibili

**Comando della 5<sup>a</sup> Divisione- Forze di Riserva (\*)**

ammiraglio di divisione Riccardo Gallo su *Taranto*

**Comando della 6<sup>a</sup> Divisione (\*)**

ammiraglio di divisione Guido Castiglioni su *Bari*

**Comando Superiore Navale in Estremo Oriente (\*)**

capitano di vascello Guido Bacci di Capaci su *Libia*

**Comando Superiore Navale in Mar Rosso (\*)**

capitano di corvetta Carlo Millo su *Azio*

(\*) *dipendenti direttamente dal Ministero.*

NOTA: gli Stati Maggiori dei C.inC. delle Squadre erano composti solo da un CV con l'incarico di Capo di SM e da un TV aiutante di Bandiera. Identici gli SM dei comandi di Divisione.

## ALLEGATI AL CAPITOLO IX

ALLEGATO 1

## RIPARTIZIONE DELLE FORZE NAVALI ITALIANE NEL 1929

— 1<sup>^</sup> SQUADRA (Spezia):

- Divisione Esploratori: *Ancona, Bari, Taranto, Premuda*
- 1<sup>^</sup> Divisione Siluranti: *Quarto*
  - 1<sup>^</sup> Flottiglia: *Leone*
    - 1<sup>^</sup> Squadriglia: *Zeffiro, Espero, Borea, Ostro*
    - 2<sup>^</sup> Squadriglia: *Nembo, Aquilone, Euro, Turbine*
  - 2<sup>^</sup> Flottiglia: *Pantera*
    - 3<sup>^</sup> Squadriglia: *Sauro, Battisti, Nullo, Manin*
    - 4<sup>^</sup> Squadriglia: *Ricasoli, Sella, Nicotera, Crispi*
- Divisione Sommergibili: *Pacinotti*
  - 1<sup>^</sup> Flottiglia:
    - 1<sup>^</sup> Squadriglia: *Mocenigo, Micca, Galvani, Torricelli, Nani, Emo, X3*
    - 2<sup>^</sup> Squadriglia. 5 tipo «N»
  - 2<sup>^</sup> Flottiglia:
    - 3<sup>^</sup> Squadriglia: 7 tipo «F», «X2»
    - 4<sup>^</sup> Squadriglia: 7 tipo «H»
- Nave appoggio idrovolanti: *Miraglia*
- Flottiglia «MAS» su tre squadriglie da 4-6 «MAS» ognuna

— 2<sup>^</sup> SQUADRA (Taranto):

- Divisione da Battaglia: *Doria, Duilio* (in riserva *Cesare- Cavour*)
- 2<sup>^</sup> Divisione Siluranti. *Venezia*
  - 3<sup>^</sup> Flottiglia: *Mirabello*
    - 5<sup>^</sup> Squadriglia: *Fabrizi, Bassini, La Farina, Carini*
    - 6<sup>^</sup> Squadriglia: *Papa, Prestinari, Cantore, Montanari, La Masa*
  - 4<sup>^</sup> Flottiglia: *Riboty*
    - 7<sup>^</sup> Squadriglia: *Confienza, Solferino, San Martino, Palestro*
    - 8<sup>^</sup> Squadriglia: *Calatafimi, Castelfidardo, Monzambano, Curtatone*
- Divisione Speciale: *Brindisi*
  - 5<sup>^</sup> Flottiglia: *Aquila*
    - 9<sup>^</sup> Squadriglia: *Abba, Dezza, Mosto, Missori, Cairolì*
    - 10<sup>^</sup> Squadriglia: *Sirtori, Acerbi, Stocco, Nievo*
  - Squadriglia sommergibili: 6 tipo «F»
  - Gruppo posamine: *Milazzo, Dardanelli*

(fonte: *Flottes de combat 1929 - pag.356*)

## ALLEGATI AL CAPITOLO IX

ALLEGATO 2

## RIPARTIZIONE DELLE FORZE NAVALI ITALIANE NEL 1931

- CINC 1<sup>a</sup> Squadra - ammiraglio Gambardella
  - 1<sup>a</sup> Divisione (ammiraglio Gambardella) *Trieste – Trento*
  - 2<sup>a</sup> Divisione (ammiraglio Bernotti) *Ancona – Zeffiro – Nembo – Espero – Euro*
    - 1<sup>a</sup> Flottiglia CT – *Pantera – Ostro – Aquilone – Borea – Turbine – Manin – Nicotera*
    - 2<sup>a</sup> Flottiglia CT – *Tigre – Sauro – Sella – Battisti – Crispi*
- CINC 2<sup>a</sup> Squadra - ammiraglio Ducci
  - 3<sup>a</sup> Divisione (ammiraglio Ducci) *Doria – Duilio*
  - 4<sup>a</sup> Divisione (ammiraglio Alessio) *Bari – Taranto – Palestro – Monzanbano – Dezza San Martino*
    - 3<sup>a</sup> Flottiglia CT – *Riboty – Cairoli – Castelfidardo – Nievo – Calatafimini*
    - Squadra Sommergibili «H» su 6 unità
- Divisione Sommergibili - ammiraglio Novaro – *Pacinotti*
  - 6 Squadriglie con un totale di 28 battelli
- Divisione Speciale - ammiraglio Denti – *Quarto – Fabrizi – Papa – Cosez – Chinotto*
  - 4<sup>a</sup> Flottiglia CT - *Aquila – Brofferio – Carini – La Farina – Cantore*
- Divisione Esploratori - ammiraglio Bucci – 12 unità classe «Da Recco»
- Scuola Comando: 2 CC TT, 16 Torpediniere
- Navi Scuola: *Vespucci – Colombo*
- All'estero:
  - Cina: *Libia – Carlotta – Caboto*
  - Mar Rosso: *Azio – Arimondi*
  - Tripolitania: *Cortellazzo*
  - Cirenaica: *Orsa*
  - Egeo: *Bafile*

## CAPITOLO X

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

Nel luglio del 1933 Mussolini riassunse *ad interim* i ministeri militari ed ebbe quindi la necessità di scegliersi un nuovo Sottosegretario anche per la Marina. Vi furono alcuni giorni di consultazioni in cui fu logicamente sentito il parere del Grande Ammiraglio Tahon di Revel e del potente Ministro delle Comunicazioni Costanzo Ciano (49), il nome che ne uscì fu quello dell'ammiraglio di divisione Domenico Cavagnari.

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

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

Cavagnari non ha lasciato molti scritti non essendo un collaboratore della *Rivi-*

---

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

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

La situazione strategica che ereditava da Sirianni non era mutata, la Francia era il nostro designato avversario navale, l'Adriatico il settore dove era indispensabile avere l'assoluto dominio del mare, il «mostrar bandiera» nelle acque coloniali ed estere il compito di pace più impegnativo della Forza Armata con importanti ricadute e collegamenti con la politica estera nazionale. Cavagnari assunse il suo ruolo direttivo quando ormai i programmi navali di maggior peso erano avviati e quindi non poteva che portarli a termine in accordo con le quote di bilancio assegnate (vedi Capitolo 9°) e furono inizialmente pochi anche i cambiamenti della struttura delle forze navali (vedi allegato) in attesa di un chiarimento sulla pianificazione strategica dei nostri possibili avversari. La Flotta rimaneva un sistema di diplomazia e di presenza piuttosto flessibile in Mediterraneo e all'estero senza però un obiettivo militare preciso.

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

tascabili» dei nuovi Incrociatori da Battaglia, la classe «Dunkerque».

Vediamo meglio i termini del problema. Si trattava per lo Stato Maggiore di Parigi di poter affrontare le «Deutschland» non con gli incrociatori da 10.000 tonnellate in servizio, ritenuti anche in Francia troppo fragili per resistere agli ottimi 280 mm tedeschi, ma con unità da crociera robuste, veloci e più potentemente armate, e la soluzione fu quella di mettere in cantiere delle corazzate veloci di caratteristiche molto interessanti, ma con dislocamento e armamento principale ben dentro quanto concedevano i Trattati internazionali. La seguente *Tabella* mostra le caratteristiche dei due tipi di unità.

CONFRONTO TRA LE «DEUTSCHLAND» E LE «DUNKERQUE»				
Classe	Dislocamento st.	Armamento principale	Veloc. max	Autonomia
«Dunkerque»	31.000 t	8- 330/52	31 nodi	7.500 mgl (15 nd)
«Deutschland»	11.900 t	6- 280/54	28 nodi	9.100 mgl. (20 nd)

Dai dati mostrati è chiara la superiorità militare delle nuove navi francesi, ma anche la straordinaria autonomia di quelle tedesche naturalmente predisposte per la guerra al traffico, ma utilizzabili anche quali «corazzate costiere» nel Baltico con accertata superiorità rispetto alle analoghe unità scandinave (50).

La «Dunkerque», impostata nel 1932, fu varata il 2 ottobre 1935, l'Italia non poteva non reagire e Cavagnari convinse il suo Ministro a procedere su due diverse strade, che dovevano mantenere la Regia Marina in parità con la Francia. Si decise *in primis* di attuare una trasformazione di due anziane corazzate in servizio, i «Cesare», con una quasi totale e costosa ricostruzione iniziata non negli Arsenali, ma presso cantieri privati nel 1933, che avrebbe portato in servizio in circa quattro anni di lavori due unità, protette dall'offesa subacquea dai famosi «cilindri assorbitori» Pugliese (51), e armate con dieci pezzi da 320/44 (52), velocità di 28 nodi, ma con un'autonomia di sole 3.100 miglia a 20 nodi.

(50) Ramoino P.P., «I guardacoste corazzati delle Marine scandinave», in *Storia Militare*, luglio 2009.

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

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

Si trattava di una soluzione che privava per alcuni anni le nostre Forze Navali di metà della sua forza di combattimento e che non dava la certezza di risultati brillanti. Chi scrive ha sempre pensato che far entrare in squadra unità da battaglia con artiglierie principali di un calibro con caratteristiche inferiori da tutti i punti di vista a quelle dei probabili avversari (53) non fosse una giusta risposta alle esigenze di una Marina di una grande potenza.

La seconda soluzione fu molto più concreta, Cavagnari decise di mettere in cantiere delle nuove navi dalle caratteristiche massime consentite dai Trattati: nacque così le ottime «35.000» italiane.

Il 28 ottobre 1934, data importante per il regime, furono contemporaneamente impostate nel Cantiere dell'Alto Adriatico di Trieste e nel Cantiere Ansaldo di Genova rispettivamente il *Vittorio Veneto* e il *Littorio*. Decisamente superiori alle nuove navi francesi le corazzate italiane furono le prime nel mondo impostate dopo i Trattati e in un certo qual senso iniziarono una nuova corsa degli armamenti navali. Molti discutono se non sarebbe stato poi più opportuno seguire solo questa via e non rimodernare successivamente anche i due vecchi «Duilio», ma accelerare invece l'entrata in servizio delle seconde due unità della classe «Veneto» (*Roma* e *Impero*), impostate solo nel 1938. Dati i costi molto elevati delle trasformazioni siamo anche noi di questo parere.

Nel suo periodo di responsabilità del ministero Cavagnari attuò comunque un programma navale abbastanza interessante, che riportiamo in tabella. Furono impostate nuove serie di caccia, che migliorarono sviluppandole le caratteristiche degli ultimi in servizio, si misero in cantiere ben 60 sommergibili di varie classi e si pensò finalmente alla costruzione di unità per la scorta ai convogli con purtroppo solo quattro unità (classe «Orsa») di eccellenti prestazioni e si portò a termine le trenta torpediniere della classe «Sirio» a dimostrazione che la guerriglia attuata da piccole siluranti era ancora considerata della massima importanza dalla Regia Marina. Nel 1937 si attuò anche un programma di nuovi Esploratori, classificati poi «incrociatori leggeri», della classe «Capitani Romani» (54), che erano la risposta italiana alla costruzione in Francia dei supercaccia delle classi «Terrible» e «Mogador», queste interessanti unità impostate solo nel 1939 per questioni economiche

---

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

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



dovevano essere dodici, ma solo tre riuscirono a essere completate durante il conflitto.

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

Dal punto di vista dell'impiego delle forze della nuova Marina italiana riportiamo quanto scriveva in quei giorni il comandante Po nel suo volume *La guerra sui*

PROGRAMMI ATTUATI DAL SOTTOSEGRETARIO CAVAGNARI				
Anno fiscale	Tipo	Numero	Classe o unità	Note
1933/34	Corazzate	2	<i>Cesare - Cavour</i>	rimodernamento
1934/35	Corazzate	2	<i>Vittorio Veneto - Littorio</i>	
	Torp. scorta	4	«Orsa»	
	Smg	4	2 «Foca» - 2 «Argo»	
1935/36	CCTT	4	«Oriani»	
	Torp.	10	«Sirio»	
	Smg	10	«Perla»	
1936/37	CCTT	12	«Soldati»	
	Torp.	16	«Sirio»	
	Smg	30	3 «Brin» - 9 «Marcello»	
			1 «Atropo» - 17 «Adua»	
1937/38	Corazzate	2	<i>Roma - Impero</i>	
	Corazzate	2	<i>Doria - Duilio</i>	rimodernamento
	Incr. legg.	12	«Capitani Romani»	
	Smg	16	4 «Saint Bon» - 6 «Marconi»	
			4 «Liuzzi» - 2 «Cappellini»	
<b>TOTALE</b>		<b>126</b>		

*mari*, che a nostro parere sintetizza la dottrina operativa sposata anche dal Sottosegretario di Stato, che nel 1934 aveva cumulato anche la carica di Capo di Stato Maggiore (55), divenendo il vertice unico della Forza Armata. Il Po dice: «La dottrina operativa (...) deriva anzitutto dal teatro di operazioni in cui l'Italia dovrà agire (...) La nostra posizione centrale in determinate circostanze ci consentirà di operare per mari interni contro avversari situati ai due estremi del Mediterraneo. L'Italia ha avuto cura di allestire una flotta armonica, equilibrata: essa non poteva essere costituita soltanto da forze leggere e subacquee, secondo la concezione di una scuola ormai superata; erano necessarie anche le corazzate (...) Ma è ovvio che le sole corazzate non bastano per tutti i compiti della guerra marittima. Anzitutto bisogna pensare alla integrazione dei mezzi (...) al servizio di esplorazione e di riconoscimento (...), alla vigilanza sugli speciali settori, alla protezione del traffico marittimo, alla caccia contro i sommergibili, all'attacco delle linee di comunicazione nemiche (...) Gli incrociatori saranno specialmente adibiti alle azioni contro le linee di comunicazione degli avversari, alla difesa del nostro più importante traffico marittimo, al riconoscimento e alla azione controffensiva. I cacciatorpediniere di tipo più moderno si prestano egregiamente per la scorta delle forze navali principali e per la cooperazione offensiva con le stesse. I cacciatorpediniere antiquati invece saranno adibiti alla scorta dei convogli. Infine le torpediniere e i "MAS" esercitano la vigilanza su particolari zone di mare ristretto, mentre per la caccia ai sommergibili esistono navi appositamente attrezzate. Quanto ai sommergibili, in cui l'Italia può oggi vantare il primato qualitativo e quantitativo, il loro impiego sarà effettuato per gruppi organicamente costituiti. (...) Al sommergibile italiano è quindi riservata una funzione di stretta collaborazione con le forze di superficie, in misura così elevata e nuova da costituire una prerogativa destinata probabilmente a designare un'epoca storica nella dottrina della guerra navale».

Quindi si affermava l'idea di una *well-balanced fleet*, come molti scrittori avevano auspicato nei loro scritti degli anni Trenta, ma con un'area d'impiego strettamente mediterranea. Queste idee e lo sviluppo delle nuove costruzioni ci facevano comunque elogiare dalla nota pubblicazione britannica *Brassey's Naval Annual*, che nella sua edizione del 1936 diceva *under Mussolini's virile leadership, the fleet has undoubtedly improved greatly as regards both material strength and fighting*

---

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

*ting capacity*. Nella stessa pubblicazione veniva tessuto un elogio alle nuove navi da battaglia della classe «Littorio» riportando le parole di Cavagnari: *To-day and for no short period they represent the most powerful ships in the world*.

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

Dal punto di vista della struttura organizzativa non vengono inizialmente portati molti cambiamenti e soprattutto per quanto riguarda il comando delle Forze Navali non viene ripristinato il Comando in Capo dell'Armata Navale, che probabilmente Cavagnari vedeva come una posizione da cui si poteva fare ombra al suo ruolo di capo (vedi allegati al presente capitolo). Novità importante è l'ampliamento della Scuola di Comando Navale, che diviene una caratteristica tipica della nostra Marina, con il ruolo di preparare i Tenenti di Vascello al comando delle unità sottili e dei sommergibili (56). Avendo dovuto sospendere per le molte mobilitazioni dovute alle operazioni reali di quegli anni la frequenza dei giovani ufficiali superiori all'IGM, con il Decreto 298 del 15 febbraio 1937 viene istituita la «Sezione speciale del Centro Alti studi di guerra marittima» (SAS) con sede a Roma e posta alle dipendenze del Sottocapo di Stato Maggiore e diretta dall'amm. Fioravanzo, a cui far affluire per circa cinque mesi capitani di fregata per conferenze formative e l'elaborazione di studi di tattica, logistica e politica navale (57). Nello stesso febbraio del 1937 un altro decreto fissa i nuovi organici del corpo di Stato Maggiore, che si presentano nei modi seguente:

---

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

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

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

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

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

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

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

## ALLEGATI AL CAPITOLO X

ALLEGATO 1

## ORGANIZZAZIONE FF NN 1934

- **1<sup>^</sup> Squadra Navale** – *Pola*
  - 1<sup>^</sup> Divisione – *Trieste* – *Trento* – *Bolzano*
  - 1<sup>^</sup> Flottiglia CC TT – *Pigafetta*
    - 1<sup>^</sup> sq. CC TT – *Freccia* – *Dardo* – *Strale* – *Saetta*
    - 2<sup>^</sup> sq. CC TT – *Folgore* – *Fulmine* – *Baleno* – *Lampo*
  - Gruppo Aereo – *Miraglia*
  - 2<sup>^</sup> Divisione – *Gorizia* – *Fiume*
    - 4<sup>^</sup>sq. CC TT – *Zeffiro* – *Ostro* – *Borea* – *Espero*
    - 8<sup>^</sup> sq. CC TT – *Nembo* – *Turbine* – *Aquilone* – *Euro*
- **2<sup>^</sup> Squadra Navale**
  - 3<sup>^</sup> Divisione – *Colleoni* – *Bande Nere* – *Diaz*
    - 3<sup>^</sup> sq. CC TT - 4 classe «Vivaldi»
  - 4<sup>^</sup> Divisione - *Da Giussano* – *Da Barbiano* – *Cadorna*
    - 5<sup>^</sup> sq. CC TT - 4 classe «Vivaldi»
- **Unità in Riserva**
  - Navi da battaglia – *Doria* – *Duilio* – *Cavour* – *Cesare*
  - Incrociatori – ex austriaci e tedeschi
- **Scuola Comando**
  - 7<sup>^</sup> Sq. CC TT – *Mirabello* – *Aceri* – *Impavido* – *Irrequieto* – *Insidioso* – *Dezza* – *Nievo* – *Indomito*
  - 6<sup>^</sup> Squadra sommergibili - *H4* - *H1* - *H2* - *H6* - *H8* - *X2*
- **Divisione Sommergibili** – *Pacinotti*
  - 1<sup>^</sup> Flottiglia su 13 unità
  - 2<sup>^</sup> Flottiglia su 8 unità
  - 3<sup>^</sup> Flottiglia su 10 unità
- **6<sup>^</sup> Divisione Navale** – *Bari* – *Tigre* – *Riboty* – *Sella* – *Crispi* – *Nicotera* – *Ricasoli*
  - in riserva: *San Giorgio* - *San Marco*
- **All'estero**
  - *Egeo* – *Giovannini* – *RD 13*
  - *Libia* – *Cortellazzo* – *Orsini* – *Cirene* – *Valoroso*
  - *Mar Rosso* – *Azio* – *Arimondi*
  - *Estremo Oriente* – *Libia* – *Carlotto* – *Caboto*

(fonte *Flottes de Combat 1934*)

## ALLEGATI AL CAPITOLO X

ALLEGATO 2

## FORZE NAVALI PRINCIPALI 1939

- **Comando in Capo della 1<sup>a</sup> Squadra Navale** - La Spezia
  - Nave ammiraglia : *Pola*
  - 5<sup>a</sup> Divisione Navale: *Cesare – Cavour*
  - 1<sup>a</sup> Divisione Navale: *Fiume – Gorizia – Zara*
  - 8<sup>a</sup> Divisione Navale: *Abruzzi – Garibaldi*
  - 7<sup>a</sup> Squadriglia CC TT: 4 tipo «Freccia»
  - 8<sup>a</sup> Squadriglia CC TT: 4 tipo «Lampo»
  - 9<sup>a</sup> Squadriglia CC TT: 4 tipo «Alfieri»
- **Comando in Capo della 2<sup>a</sup> Squadra Navale** - Taranto
  - 3<sup>a</sup> Divisione Navale: *Trieste – Trento – Bolzano*
  - 7<sup>a</sup> Divisione Navale: *Eugenio – Attendolo – Aosta*
  - 2<sup>a</sup> Divisione Navale: *Di Giussano – Bande Nere – Colleoni*
  - 4<sup>a</sup> Divisione Navale: *da Barbiano – Diaz – Cadorna*
  - 1<sup>a</sup> Squadriglia CC TT: 4 tipo «Navigatori»
  - 10<sup>a</sup> Squadriglia CC TT: 4 tipo «Maestrale»
- **Comando in Capo della Squadra Sommergibili** (58) - Roma
  - Gruppi sommergibili: 1° La Spezia, 2° Napoli, 3° Messina, 4° Taranto, 5° Lero  
6° Tobruk, 7° Cagliari
  - Gruppi in costituzione: 8° Trapani, 9° Brindisi, 10° Augusta
- **Forze Navali in AO - Massaua**
  - Nave coloniale *Eritrea*
  - 5<sup>a</sup> Squadriglia CC TT: *Pantera – Tigre – Leone*
  - 3<sup>a</sup> Squadriglia CC TT: 4 tipo «Battisti»
  - Flottiglia sommergibili: 8 battelli
- **Forze Navali in Cina - Tientsin/Shanghai**
  - Cannoniere *Carlotta* - Posamine *Lepanto*

(fonte: elaborazione Autore da *La Marina Militare nella 2<sup>a</sup> GM*)

(58) I sommergibili dipesero sino al il 1934 da un Ispettorato (retto da un Contrammiraglio), poi da un comando di Divisione, quindi dal 21.8. 1935 da un Comando superiore (MARICOSOM) retto da un Ammiraglio di Divisione e infine dal 20.7.39 da un comando Squadra.

## CAPITOLO XI

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

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

In questi quattro anni il vertice della Forza Armata cercò di potenziare la struttura logistica della Marina, ma la strategia di base fu piuttosto ondivaga, poiché si stava prospettando una minaccia, a cui si era pensato sempre con molto timore: un conflitto con la Gran Bretagna. Se la consistenza delle nostre Forze Navali rispetto alla situazione del 1923, in cui ci eravamo trovati a misurarci con la possibilità di uno scontro con la *Mediterranean Fleet* (vedi Capitolo III) dopo l’impresa di Corfù, era notevolmente migliorata con l’acquisizione di una buona quantità di moderni incrociatori, caccia e sommergibili, non potevamo tener testa a un’alleanza navale franco-britannica nel campo delle corazzate e delle portaerei.

La situazione del 1935 vedeva infatti ai lavori di trasformazione le due «Cesare», che saranno pronte solo nel 1937, e appena poste sugli scali le due «Vittorio Veneto», che entreranno in servizio solo nel tardo 1940, mentre le due vecchie «Doria» erano ancora adibite a mezzi addestrativi nella Flotta di Riserva. I Francesi oltre alle vecchie Navi da Battaglia rimodernate avevano già in attività i due Incrociatori da Battaglia della classe «Dunkerque», armati con otto pezzi da 330 mm, decisamente superiori a tutte le nostre unità pronte e pericolosamente schierabili tra Tolone e Orano con molti moderni incrociatori, caccia di notevoli dimensioni e molti sommergibili. Gli Inglesi avevano in Mediterraneo una flotta di tre corazzate, due incrociatori da battaglia, due portaerei, nove incrociatori pesanti e sette leggeri, sessantatre caccia e undici sommergibili, che, se pure tutte unità non troppo moderne, rappresentavano una forza navale decisamente minacciosa per la nostra Marina e per il libero traffico nel quadrante centro-orientale del *Mare Nostrum*. Inoltre parte della *Home Fleet* britannica fu dislocata a Gibilterra rappresentando un’ulteriore minaccia consistente per le nostre linee di comunicazioni con l’Atlantico.

La prima di queste campagne ci vide in azione dalle nostre colonie del Mar Rosso e dell’Oceano Indiano contro l’impero Etiopico, che non aveva sbocchi sul ma-

re, ma poteva essere rifornito dal porto di Gibuti nell'allora Somalia Francese mediante una linea ferroviaria, che congiungeva questo scalo alla capitale Addis Abeba. La minaccia marittima per noi quindi non veniva dall'avversario continentale, ma da chi si opponeva all'allargamento del nostro sistema coloniale.

Il mantenimento di una costante linea di traffico con Massaua (59), unico porto di rifornimento logistico per il fronte etiopico, con il passaggio obbligato di Suez in mano britannica, rappresentò una costante preoccupazione per Cavagnari e per tutti i responsabili militari italiani. Come sappiamo, fortunatamente non si arrivò che alle famose «sanzioni» e non ci fu mai il temuto scontro con i Britannici. La pianificazione operativa doveva però prevedere il peggio e pur se i nostri Servizi Informativi ebbero l'opportunità di conoscere la poca preparazione bellica dell'avversario ipotetico e quindi la sua scarsa volontà di passare da mere azioni di «diplomazia navale» a veri combattimenti, fummo costretti a pensare a nuove «battaglie in porto» pianificando azioni *hit and run* di incrociatori veloci (e spendibili) quali i due «Trento» e i più leggeri «da Barbiano» per colpire i britannici di sorpresa nei porti di Haifa o di Alessandria partendo dalle nostre basi libiche o del Dodecaneso. Si pensò infine facendo ricorso alla fantasia operativa di utilizzare allo stesso scopo alcuni «mezzi d'assalto» (60), che in quei tempi iniziarono a essere sperimentati con risultati degni di considerazione.

La consistenza delle forze nazionali in Mar Rosso e in Oceano Indiano fu rinforzata con l'invio di unità antiquate, ma ancora pienamente utilizzabili, quali gli incrociatori *Bari* e *Taranto*, gli esploratori (già declassati a caccia) tipo «Leone» e alcune unità minori e «MAS». Fu costituito sia un Comando Superiore in AO (Africa Orientale) retto dal contrammiraglio Barone con sede a Massaua, sia un Comando di Divisione Navale retto dall'ammiraglio Vannutelli (*Vds. Allegato 1*). Comunque anche in questo scacchiere gli Inglesi avevano una discreta prevalenza con la piccola, ma agguerrita forza navale di base ad Aden, in posizione baricentrica, composta, tra l'altro, da un incrociatore pesante e tre leggeri.

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

---

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

(60) Si trattava di «barchini» simili a quelli utilizzati durante la seconda guerra mondiale in alcune azioni della *Xmas* tra cui quella fortunata di Suda.



indica la *Tabella* seguente.

TRASPORTI EFFETTUATI DAL 1.2.1935 AL 31.7.1936			
Tipo	Sbarcati in Eritrea	Sbarcati in Somalia	Totale
Truppe	467.000	102.00	569.00
Quadrupedi	48.316	18.615	66.931
Materiali tonn.	1.573.535	519.224	2.092.759
Automezzi	19.725	9.666	29.391

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

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

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

Non si era del tutto conclusa la campagna di Etiopia che la Regia Marina si trovò impegnata in una «quasi-guerra» molto più complessa e impegnativa, la cosiddetta Guerra di Spagna. Non è questo il luogo per esaminare le cause di quella guerra civile né le motivazioni politiche che portarono il governo italiano a sostenere le forze franchiste, ma dal punto di vista della strategia marittima quell'impegno conflittuale non fu visto con occhio malevolo dai vertici del Lungotevere delle Navi. La vecchia preoccupazione di poter avere una Spagna nemica, alleata della

Francia, e quindi una concentrazione della minaccia navale nella parte occidentale del Mediterraneo era stata sempre presente nel nostro Stato Maggiore sin dall'unità d'Italia, avere invece nella penisola iberica un paese amico diminuiva la possibilità francese di dominare quel tratto di mare non ostante le sue ottime basi in Provenza, Algeria e Tunisia. In particolare se fosse riuscita l'operazione di procurarci una base nelle Isole Baleari la nostra situazione geostrategica a Ovest sarebbe notevolmente migliorata (61).

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

L'intervento delle forze navali italiane nel suo complesso fu veramente massiccio e come rivela Rapalino furono impiegate nei quasi tre anni di operazioni 89 navi di superficie, 58 sommergibili e 2 «MAS», che effettuarono non solo oltre 800 missioni, ma anche bombardamenti navali e attacchi con i siluri. Furono in mare soprattutto gli incrociatori, dagli anziani *Quarto* e *San Giorgio* ai moderni *Colleoni*, *Duca d'Aosta* e *Montecuccoli*, ma nel controllo al traffico in Mediterraneo furono abbondantemente impiegati anche i caccia e le torpediniere. Si stabilì inoltre un sistema di sorveglianza dei mercantili sospetti dall'Egeo al Canale di Sicilia con la cooperazione delle poche unità della Marina nazionalista spagnola.

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

Nel complesso la Regia Marina pur consumando molte ore di moto e usurando i suoi mezzi fece una preziosa esperienza di *sea control* proprio in quelle acque in cui si sarebbero svolte le future operazioni belliche. Non tutte le esperienze fatte si

---

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

misero a frutto e la sperata influenza sulla nuova Spagna non fu quella ideata dalla nostra diplomazia. Nelle Baleari non avemmo l'ipotetica base per minacciare il traffico francese con i territori d'oltremare e nel successivo grande conflitto la neutralità spagnola fu sì molto benevola nei nostri confronti, ma non cambiò di fatto ne la posizione di prevalenza geografica della Francia ne soprattutto la funzione di porta dell'Oceano rappresentata da Gibilterra saldamente in mano britannica.

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

#### UNITÀ CEDUTE ALLA SPAGNA

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

Con i primi di luglio del 1939 le ultime truppe italiane inviate in sostegno a Franco rientrano in Patria (62) e la Marina poté considerare finita il suo forte impegno pluriennale nella Guerra di Spagna, ma si era già conclusa un'altra esigenza, che aveva visto le Forze Navali italiane quasi totalmente impiegate.

Infatti già all'inizio del 1939 gli Stati Maggiori delle Forze Armate italiane su direttiva del Governo iniziarono a studiare una operazione complessa per la totale occupazione dell'Albania. La pianificazione ebbe termine agli inizi di marzo e sotto il nome di *Operazione OMT* (63) prevedeva lo sbarco di un grosso corpo di spedizione composto da circa 22.000 uomini, 64 pezzi d'artiglieria, 125 carri armati, 860 automezzi, 1.200 motociclette, 5.500 biciclette, 2.500 quadrupedi. Alla Marina competeva la radunata delle navi da trasporto nei porti pugliesi, il carico dei materiali, la formazione dei convogli diretti alle varie località d'imbarco, la scorta dei convogli stessi e l'eventuale tiro d'appoggio ai contingenti di sbarco. L'operazione, a prescindere dalla consistenza della forza da mettere a terra, richiedeva tempi

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

(63) OMT = Oltremare Tirana.

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

Lo sbarco doveva avvenire in tre scaglioni successivi, il primo dei quali articolato su quattro colonne doveva occupare nella prima giornata di operazioni Durazzo, Valona, San Giovanni di Medua e Santi Quaranta in modo da prendere possesso rapidamente dei porti e poi dirigere su Tirana per occuparla (64). Successivamente sarebbero sbarcati gli altri due scaglioni con le artiglierie e gran parte dei servizi.

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

Le forze impegnate furono praticamente la gran parte delle unità pronte e precisamente (65):

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

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

---

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

(65) Vedi anche *Allegato 2*.

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

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

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

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

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

Comunque dal punto di vista strategico l'occupazione dell'Albania con il pos-

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

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

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

La costituzione dell'Impero in Africa non mutò sostanzialmente l'ordinamento navale nelle acque del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano con la costituzione di un Comando Superiore Marina in AOI (Marisupao) a Massaua con i dipendenti Comandi Marina a Massaua, Assab e Chisimaio e poche forze navali costituite da caccia antiquati, qualche vecchia torpediniera, alcuni «MAS», navi ausiliarie (tra cui la nuova nave coloniale *Eritrea* (66)) e cannoniere, rinforzate da due squadriglie di sommergibili, il tutto posto agli ordini di un Contrammiraglio.

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

---

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

## ALLEGATI AL CAPITOLO XI

ALLEGATO 1

## LE FORZE NAVALI IN MAR ROSSO

1934

**Comando Superiore Navale** – capitano di vascello Pardo*Bari – Pantera – Palestro – Audace – Azio – Ostia – Niobe*

1935

**Divisione Navale in AO** – ammiraglio di divisione Vannutelli*Bari – Taranto – Tigre – Pantera – Nullo – Manin – Audace*Smg *Settimo – Settembrini*

1936

**Divisione Navale in AO** – ammiraglio di divisione Tur*Bari – Taranto – Tigre – Pantera – Nullo – Manin – Audace – Carini – Cantore*Smg *Settimo – Settembrini – Tricheco – Narvalo – Serpente – Salpa*Nave app. smg *Volta – Pacinotti*Navi ausiliarie *Arborea*

«MAS» 4 unità.

## ALLEGATI AL CAPITOLO XI

ALLEGATO 2

**FORZE NAVALI ITALIANE PER L'OPERAZIONE OMT**  
(Occupazione dell'Albania)

Comandante Navale dell'operazione – ammiraglio di squadra Riccardi (CINC 2<sup>a</sup> Squadra)

1° gruppo – obiettivo San Giovanni di Medua - ammiraglio di divisione Iachino:

Bande Nere

*Folgore - Da Recco - Fulmine*

*Pleiadi - Polluce*

*Garigliano - **Umbria***

2° gruppo - obiettivo Durazzo - ammiraglio di divisione Sportello:

Zara – *Gorizia - Pola*

*Lupo – Lira – Libra - Lince*

*Miraglia – Quarnaro – Tirso - Adige*

**Valsovaia – Argentaro – Barletta – Adriatico – Toscana - Palatino**

3° gruppo - obiettivo Valona – ammiraglio di squadra Riccardi:

Cavour - *Cesare*

*Scirocco – Libeccio – Grecale - Saetta*

*Cigno - Climene - Castore - Centauro*

*Azio - Isonzo - **Sannio***

4° gruppo - obiettivo Santi Quaranta – ammiraglio di divisione di Giamberardino:

Abruzzi - *Garibaldi*

*Freccia - Baleno*

*Airone – Ariel – Aretusa - Alcione*

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

Legenda:

in grassetto            piroscafi requisiti

sottolineate         unità sede comando di gruppo



## CAPITOLO XII

### La vigilia del nuovo conflitto mondiale

Con la conclusione dell'Operazione OMT (occupazione dell'Albania) la Regia Marina si trovò nuovamente in un momento di relativa tranquillità e il suo vertice poté ripensare a una programmazione più serena delle sue attività pur se la situazione strategica non era certo meno preoccupante di quella dei trascorsi tre anni.

Il «Patto d'Acciaio» firmato con la Germania (22 maggio 1939) e la poca simpatia dei Governi di Londra (67) e di Parigi dimostrataci durante le guerre di Etiopia e di Spagna ci avevano portato a una situazione piuttosto complicata nell'arena internazionale, la Marina sempre legata alla politica estera del Paese doveva organizzarsi per difendere le linee di comunicazione in Mediterraneo e possibilmente negli Oceani, ma la geopolitica, come sempre, non ci era favorevole.

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

Già nel 1936 sia l'IGM che lo Stato Maggiore avevano iniziato a studiare un piano di potenziamento della flotta per poter migliorare lo stato di relatività navale tra

---

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

le grandi potenze considerando ormai tramontati i limiti imposti nei Trattati da noi accettati. Le soluzioni erano apparse di due tipi: la prima prevedeva di costruire una grande flotta prevalentemente mediterranea, ma con un gruppo di unità adatte alla guerra di corsa negli oceani, la seconda vedeva invece una formidabile flotta «d'evasione» adatta a combattere a lungo anche al di fuori delle nostre acque.

Di massima i programmi prevedevano nel primo caso una Marina composta da sei navi da battaglia, 22 incrociatori, 116 tra caccia e torpediniere, 75 sommergibili, 8 avvisi-scorta (68), 24 cacciasommergibili, 24 cannoniere, 18 posamine e 48 «MAS», nel secondo più ambizioso programma si dovevano avere in inventario 9 navi da battaglia, 3 portaerei, 36 incrociatori, 142 siluranti, 84 sommergibili, 36 avvisi-scorta, 24 cacciasommergibili, 24 cannoniere, 18 posamine e 48 «MAS» e un certo numero di navi di appoggio logistico per le operazioni oceaniche.

Se consideriamo che nel 1939 le nostre forze principali, comprese quelle sugli scali, erano composte da otto navi da battaglia (69), sette incrociatori pesanti, quattordici leggeri e una sessantina di sommergibili moderni, possiamo capire come ambedue i programmi navali fossero veramente ambiziosi sia come numero di unità da impostare con un sistema cantieristico quasi completamente operato di impegni e sia come impegni di bilancio in una situazione economica nazionale che stentava ancora a riprendersi dalle crisi degli ultimi cinque anni.

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

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

Il confronto numerico nel 1939 era però tutto a nostro svantaggio in particolare

---

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

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

per la situazione delle navi da Battaglia, che rimanevano almeno dal punto di vista «politico» i cardini delle flotte.

Nella logica della pianificazione operativa il nostro Stato Maggiore, pur sentendosi in una situazione di grave inferiorità numerica in un conflitto contro gli anglo-francesi, considerava comunque che una guerra assieme alla Germania avrebbe costretto i due avversari a dislocare non più di due terzi delle proprie forze da battaglia in Mediterraneo dovendo affrontare già alla fine del 1940 in Atlantico-Mar del Nord le quattro moderne corazzate tedesche (le due «Scharnhorst» e le due «Bismark») pronte o in via di approntamento. La minaccia, come indicata nel luglio 1939 dall'Ufficio Piani di Maristat (70), era comunque molto significativa e individuata in nove corazzate britanniche schierabili nel Mediterraneo Orientale e in sette corazzate (tre francesi e quattro britanniche) in quello Occidentale. Si sollecitava quindi l'approntamento non solo delle quattro unità in avanzato stato di allestimento (*Doria, Duilio, Veneto, Littorio*), ma anche un acceleramento dell'entrata in servizio delle due ultime corazzate sugli scali (*Roma, Impero*). Nello stesso documento si faceva riferimento alla necessità di avere in servizio al più presto tutti e dodici gli incrociatori leggeri della classe «Regolo» per minacciare le comunicazioni francesi nel bacino occidentale e di approntare entro il 1940 tutti e quattro i sommergibili da grande crociera della classe «Saint Bon» vedendo nei battelli di grande dislocamento l'unico mezzo per «agire negli oceani».

Il 20 agosto 1939 l'Ufficio Piani di Guerra (71) rielaborando studi condotti negli anni precedenti emanava un altro importante documento intitolato *Esame del problema strategico in caso di conflitto nella attuale situazione politica*. Innanzi tutto vi si proponeva la situazione della minaccia avversaria suddivisa questa volta in tre bacini principali e precisamente:

- Bacino Orientale:
  - . 3 navi da battaglia
  - . 2 incrociatori pesanti
  - . 1 portaerei
  - . 2 incrociatori leggeri

---

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

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

- . 2 esploratori
- . 26 CC TT
- . 5 sommergibili
- Bacino Occidentale:
  - . 3 navi da battaglia
  - . 6 incrociatori pesanti
  - . 3 incrociatori leggeri
  - . 12 esploratori
  - . 16 CC TT
  - . 36 sommergibili
- Bacino Centrale:
  - . 1 incrociatore pesante
  - . 1 incrociatore leggero
  - . 5 esploratori
  - . 7 CC TT
  - . 13 sommergibili

Tali forze potevano essere aumentate con il contributo di Turchia, Grecia e Jugoslavia, che possedevano (dice il documento) «forze leggere abbastanza moderne, oltre a una corazzata (72) non trascurabile e complessivamente 15 sommergibili».

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

Si comunicava inoltre che era stata assunta dalle nostre forze navali la prevista dislocazione di guerra (siamo nell'agosto del '39) in modo da avere a Taranto la Divisione di corazzate pronte (classe «Cesare»), la Divisione incrociatori pesanti protetti (*sic*) (classe «Zara») e la Divisione incrociatori leggeri più moderni (classe

---

(72) Si trattava del vecchio, ma efficiente Incrociatore da Battaglia turco *Yavuz*, ex *Goeben* tedesco, protagonista di storiche attività della 1<sup>a</sup> guerra mondiale.

«Abruzzi»); nelle basi sicule una Divisione incrociatori pesanti e due di incrociatori leggeri; a Napoli una Divisione di incrociatori leggeri. Questa dislocazione delle forze principali dimostra la volontà di impiegare il maggior numero di unità nella difesa del Canale di Sicilia e di sguarnire quasi del tutto il polo operativo dell'Alto Tirreno troppo minacciato dalla Marina d'Oltralpe basandosi su una seconda linea difensiva o controffensiva centrata sulla base di Napoli. La difesa del territorio e delle coste liguri e tirreniche rimaneva quindi affidata alle siluranti (torpediniere e sommergibili) e alle batterie costiere.

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

Con i primi giorni di settembre del 1939 la guerra europea fatta esplodere dai tedeschi con l'invasione della Polonia si avvicinava anche alle nostre porte. I non troppo numerosi incontri con l'alleato del Patto d'Acciaio avevano portato Cavignari e lo Stato Maggiore a una migliore conoscenza della situazione navale germanica, ma non vi era stata una reale comune pianificazione di operazioni coordinate (73). Nel caso del cosiddetto «conflitto Alfa», ossia contro la Francia e la Gran Bretagna, le preoccupazioni del Lungotevere delle Navi erano sempre maggiori sia nel campo della situazione della nafta in cui si intravedevano alcune deficienze nei depositi oltremare (Egeo, Libia, Eritrea) e difficoltà nell'approvvigionamento dal Golfo Persico e dall'America Centrale sia nella possibilità di difendere adeguatamente dall'offesa aerea i nostri porti principali.

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

- corazzate 2, incrociatori 22, CC TT 61, torp. 71, sommerg. 107, «MAS 71»;
- nafta: 5 mesi Metropoli e Libia, 2,5 mesi Egeo, 1,5 mesi AOI;
- batterie antieree 269 con 1.259 pezzi (tutti antiquati);
- mitragliere antiaeree 547;
- unità requisite per la vigilanza foranea 60.

Si diceva inoltre che l'entrata in servizio nel 1940 di quattro corazzate non poteva costituire un apporto di potenza mancando queste di addestramento, che la

---

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

nafta era scarsa con depositi comunque insufficienti per ulteriori aumenti e che solo con l'acquisizione di 200 pezzi antiaerei da 90/50 la difesa dei porti poteva dirsi adeguata.

Dalla lettura dei molti documenti raccolti nel volume curato dal Mattesini, citato in nota, si può vedere che il vertice della Marina aveva ben individuato le carenze del nostro strumento navale e la difficoltà di superarle nel giro di qualche anno a fronte di una insuperabile situazione geostrategica di forte inferiorità del nostro Paese rispetto ai previsti avversari.

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

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

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

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

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

L'ammiraglio Cavagnari in suo non molto noto scritto nel dopoguerra (74) commenta, forse con il «senno di poi», «a chi conosca e valuti obbiettivamente la storia recente della nostra Marina è ben noto che dal 1934 al 1940 si è molto e seriamente lavorato per la sua organizzazione, il suo sviluppo e il suo addestramento.

---

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

Ma, siccome in tale campo ha importanza fondamentale il concetto di relatività, eravamo tutti ben consci che lo strumento forgiato in molti anni di lavoro era ancora lungi dal poter dare il rendimento “ottimo” che il Paese doveva attendersi per la sua difesa».

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

Possiamo quindi concludere questo nostro studio sull’evoluzione del pensiero strategico marittimo italiano con le parole dell’ammiraglio Iachino: «ci trovammo a dover combattere una guerra di tipo moderno con un’organizzazione navale di vecchio tipo» (75).

---

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

### QUALCHE AMMAESTRAMENTO

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

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

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

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

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

Il necessario accentramento decisionale in tutte le attività operative, che abbiamo visto nascere già a metà degli anni Trenta del XX secolo e che si manifestò nel 1939-40 con la creazione della pur criticata Supermarina, ha trovato nelle attuali strutture di CINCPNAV e del COI una moderna soluzione altamente funzionale.

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

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

Discutere quindi con saggio spirito critico del nostro passato può quindi essere foriero di insegnamenti preziosi per il nostro presente. Questo modesto lavoro ha appunto lo scopo di ricordarci la nostra «eredità strategica» di bernottiana memoria.



### CRONOLOGIA ESSENZIALE

1918	03 nov	Firma dell'armistizio di Villa Giusti con l'Austria-Ungheria.
1918	06 nov	Paolo Thaon di Revel è promosso «ammiraglio».
1918	11 nov	Revel emana il «Bollettino della vittoria navale».
1919	23 giu	Il Viceammiraglio Del Bono lascia l'incarico di ministro della Marina.
1919	23 giu	Il Contrammiraglio Sechi assume l'incarico di Ministro della Marina.
1919	12 set	Occupazione di Fiume da parte dei «legionari» di D'Annunzio.
1919	24 set	L'ammiraglio Revel lascia l'incarico di Capo di Stato Maggiore (CSMM).
1919	01 dic	L'ammiraglio Acton assume l'incarico di CSMM.
1920	04 mar	Sechi emana il documento «Criteri di massima circa gli armamenti navali».
1920	12 nov	Trattato di Rapallo - Fiume diviene «città libera».
1920	24 dic	Azione governativa su Fiume («Natale di sangue») con la partecipazione della Flotta al comando dell'ammiraglio Simonetti.
1921	02 giu	Emanazione del decreto sulla nuova classificazione del naviglio secondo il dislocamento.
1921	04 giu	L'onorevole Bergamasco assume l'incarico di Ministro della Marina.
1921	12 nov	Apertura della Conferenza navale di Washington.
1922	18 gen	Inaugurazione a Livorno dell'Istituto di Guerra Marittima.
1922	11 feb	Il CA De Lorenzi assume l'incarico di CSMM.
1922	26 feb	L'onorevole De Vito assume l'incarico di Ministro della Marina.
1922	30 ott	L'ammiraglio Revel assume l'incarico di Ministro della Marina.
1923	4 gen	Nuovo decreto sull'ordinamento della Regia Marina.
1923	23 mar	Costituzione della Regia Aeronautica indipendente.
1923	09 mag	L'ammiraglio Ducci assume l'incarico di CSMM.
1923	29 ago	Episodio di Corfù - sbarco dei reparti del «San Marco».
1923	27 set	Le truppe italiane lasciano Corfù.
1924	27 nov	Trattato di Roma con la Jugoslavia - Fiume passa all'Italia.
1925	08 feb	Viene impostato l'incrociatore <i>Trento</i> .
1925	09 mag	L'ammiraglio Revel lascia l'incarico di Ministro.
1925	09 mag	L'onorevole Mussolini assume <i>ad interim</i> il dicastero della Marina (Il CA Sirianni diviene sottosegretario).

1925	14 mag	L'ammiraglio Acton riassume l'incarico di CSMM al posto di Ducci.
1926	08 lug	Emanazione Legge n. 1178 «Ordinamento della Regia Marina».
1927	21 dic	L'ammiraglio Burzagli assume l'incarico di CSMM.
1928	31 gen	Nuovo decreto sull'ordinamento dell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore.
1928	15 mar	Suppressione del Comando in Capo dell'Armata Navale - costituzione delle due Squadre indipendenti.
1928	26 apr	Nuovo decreto sull'ordinamento dei servizi periferici della Regia Marina.
1928	1 nov	Radiazione della <i>Dante Alighieri</i> .
1928	21 dic	Entra in servizio il primo «10.000» il <i>Trieste</i> .
1929	15 set	L'ammiraglio Sirianni assume l'incarico di Ministro della Marina.
1929	1 ott	Cambio dell' <i>iter</i> formativo in Accademia Navale - da cinque anni a tre anni.
1931	5 feb	Entra in servizio il primo «5000» il <i>di Giussano</i> .
1931	16 ago	L'ammiraglio Burzagli lascia l'incarico di CSMM all'ammiraglio Ducci.
1933	07 nov	L'ammiraglio Sirianni lascia l'incarico di Ministro riassunto dall'Onorevole Mussolini.
1933	07 nov	L'ammiraglio Cavagnari assume l'incarico di Sottosegretario di Stato alla Marina.
1934	31 mag	L'ammiraglio Ducci lascia l'incarico di CSMM.
1934	01 giu	L'ammiraglio Cavagnari assume anche l'incarico di CSMM.
1934	28 ott	Impostazione delle Navi da Battaglia <i>Veneto – Littorio</i> .
1935	3 ott	Inizio delle operazioni per la conquista dell'Etiopia
1936	7 mag	Fine della campagna etiopica.
1936	23 dic	Inizio delle operazioni per la guerra di Spagna.
1937	15 feb	Istituzione della «Sezione speciale Alti Studi» presso lo SM della Marina.
1937	25 lug	Varo del <i>Vittorio Veneto</i> .
1939	1 apr	Fine della guerra di Spagna.
1939	7 apr	Sbarchi in Albania - occupazione dell'Albania.
1939	1 ago	Dislocazione delle squadre nelle previste basi di guerra.

## ANNESSE

ALLEGATO 1

## ALCUNI DATI STATISTICI

## 1. Dati relativi agli anni 1925-1935

## SVILUPPO DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA

(in TSL)

Anno	A vela	A propulsione meccanica
1926	189.572	3.155.075
1929	168.202	3.212.303
1931	156.366	3.410.301

## BILANCI DEL MINISTERO DELLA MARINA DI ALCUNI ANNI D'INTERESSE IN LIRE

Tipo/anni	1926-27	1929-30	1933-34
Spese ordinarie	894.302.000	919.588.000	1.120.602.000
Spese straordinarie	53.804.000	232.643.000	232.620.000

## EFFETTIVI DELLA MARINA 1930-31

Ufficiali	3.296
CREM	48.030

## FORZE NAVALI IN SERVIZIO O DI PROSSIMA ENTRATA IN SERVIZIO

(1° gennaio 1933)

Unità dichiarate alla SdN secondo gli accordi internazionali di Washington e di Londra

Tipo	Numero	Nomi	Note
Corazzate	4	<i>Doria, Duilio, Cesare, Cavour</i>	
Incrociatori pesanti	11	<i>Pola, Zara, Gorizia, Fiume, Trento, Trieste, Bolzano, San Marco (*), San Giorgio(*), Pisa(*), Ferruccio(*)</i>	(* overage
Incrociatori leggeri	17	<i>Aosta, Eugenio, Montecuccoli, Attendolo, Diaz, Cadorna, da Barbiano, da Giussano Bande Nere, Colleoni, Quarto(*), Libia(*), Ancona(*), Venezia(*), Bari(*), Taranto(*), Brindisi(*)</i>	(* overage
CC TT	88		
Sommergibili	75		

### IL VERTICE DELLA LA REGIA MARINA NEL 1926

Incarico	Grado	Nome
Sottosegretario di Stato per la Marina	Contrammiraglio	Sirianni
Presidente del Consiglio Superiore	Viceammiraglio d'Armata	Solari
Capo di Stato Maggiore	Viceammiraglio d'Armata	Acton
C in C Armata Navale	Viceammiraglio di Squadra	Simonetti
C in C Basso Tirreno	Viceammiraglio di Squadra	Biscaretti di Ruffia
C in C Jonio e Basso Adriatico	Viceammiraglio di Squadra	Mortola
Vicepresidente Cons Sup	Contrammiraglio di divisione	Nicastro
Comandante Piazza Marittima di Pola	Contrammiraglio di divisione	Lovatelli
Comandante 2 <sup>a</sup> Divisione Esploratori	Contrammiraglio di divisione	Gambardella
Comandante Divisione Siluranti	Contrammiraglio di divisione	Monaco di Longano
Comandante Piazza Mar di Maddalena	Contrammiraglio di divisione	Cuturi
Comandante dei Sommergibili	Contrammiraglio di divisione	Ducci
Presidente Commissione Permanente	Contrammiraglio di divisione	Segre
Comandante Superiore CREM	Contrammiraglio	Fiorese

(fonte: *Annuario Navale 1926* della LNI)

## 2. La consistenza della Flotta

### CONSISTENZA DELLA FLOTTA ITALIANA IN ALCUNI ANNI D'INTERESSE

Anno /tipo	1919	1929	1939
Navi da battaglia	15	4	2
Incroc. e Espl.	21	16	22
CC TT	63	73	61
Torpediniere	108	46	71
Sommergibili	81	48	114
«MAS»	350	85	20
Ausiliarie	309	288	322

(fonte: *La Marina Italiana nel suo primo secolo di vita* - Roma 1961)

### 3. Ministri, Capi di Stato Maggiore, Comandanti in Capo FFNN dal 1914 al 1939

#### MINISTRI DELLA MARINA DAL 1914 AL 1939

Nome	Grado	Dal	Al
Leone Viale	Viceammiraglio	13.8.14	24.9.15
Antonio Salandra	Onorevole	24.9.15	30.9.15
Camillo Corsi	Viceammiraglio	30.9.15	16.6.17
Arturo Triangi	Contrammiraglio	16.6.17	16.7.17
Alberto Del Bono	Viceammiraglio	16.7.17	23.6.19
Giovanni Sechi	Contrammiraglio	23.6.19	4.7.21
Eugenio Bergamasco	Onorevole	4.7.21	26.2.22
Roberto De Vito	Onorevole	26.2.22	30.10.22
Paolo Thaon di Revel	Ammiraglio	30.10.22	9.5.25
Benito Mussolini	Onorevole	9.5.25	14.9.29
Giuseppe Sirianni	Contrammiraglio	14.9.29	7.11.33
Benito Mussolini	Onorevole	7.11.33	(25.7.43)

#### CAPI SI STATO MAGGIORE DELLA MARINA DAL 1914 AL 1939

Nome	Grado all'atto della nomina	Dal	Al
Paolo Thaon di Revel	Viceammiraglio	(1.4.13)	11.10.15
Camillo Corsi	Viceammiraglio	11.10.15	8.2.17
Paolo Tahon di Revel	Viceammiraglio	8.2.17	24.9.19
Alfredo Acton	Viceammiraglio	24.9.19	11.2.21
Giuseppe De Lorenzi	Contrammiraglio	11.2.21	16.11.22
Gino Ducci	Viceammiraglio	16.11.22	14.5.25
Alfredo Acton	Ammiraglio Squadra	14.5.25	21.12.27
Ernesto Burzagli	Ammiraglio Squadra	21.12.27	16.8.31
Gino Ducci	Ammiraglio Squadra	16.8.31	31.5.34
Domenico Cavagnari	Ammiraglio Divisione	31.5.34	(11.12.40)

**COMANDI IN CAPO DELLE FORZE NAVALI DAL 1914 AL 1939**

<b>Denominazione del Comando</b>	<b>Titolare (Vamm. o Amm. Sq.)</b>	<b>Dal</b>	<b>Al</b>
Armata navale	Luigi di Savoia	26.08.14	4.02.17
Armata navale	Cutinelli Rendina	5.02.17	22.06.17
Armata navale	Vittorio Cerri	23.06.17	12.03.18
Armata navale	Cusani Visconti	13.03.18	18.07.19
Sq. nav. del Levante	Emilio Solari	19.07.19	29.12.19
Squadra da Battaglia	Emilio Solari	20.12.19	18.04.20
Forza Navale Armata del Medit.	Umberto Cagni	19.04.20	30.11.22
Forza Navale Armata del Medit.	Emilio Solari	1.06.23	5.12.23
Armata navale	Alfredo Acton	6.12.23	31.05.25
Armata navale	Diego Simonetti	1.06.25	20.12.26
Armata navale	Gustavo Nicastro	21.12.26	15.03.28
1^ Squadra navale	Attilio Bonaldi	16.03.28	11.12.28
1^ Squadra navale	Ugo Conz	12.10.28	2.10.29
1^ Squadra navale	Fausto Gambardella	3.10.29	30.09.31
1^ Squadra navale	Ernesto Burzagli	1.10.31	31.10.33
1^ Squadra navale	Giuseppe Cantù	1.11.33	30.04.35
1^ Squadra navale	Umberto Bucci	1.05.35	5.02.38
1^ Squadra navale	Arturo Riccardi	6.02.38	19.08.39
2^ Squadra navale	Ugo Conz	16.03.28	11.10.28
2^ Squadra navale	Roberto Monaco di Longano	12.10.28	31.08.30
2^ Squadra navale	Gino Ducci	1.09.30	10.08.31
2^ Squadra navale	Ettore Rota	11.08.31	31.08.32
2^ Squadra navale	Luigi Slaghek	1.09.32	31.10.32
2^ Squadra navale	Pietro Lodolo	1.11.32	31.01.34
2^ Squadra navale	Antonio Foschini	1.02.34	20.11.34
2^ Squadra navale	Salvatore Denti di Piraino	21.11.34	31.12.36
2^ Squadra navale	Romeo Bernotti	1.01.36	9.02.38
2^ Squadra navale	Wladimiro Pini	10.02.38	24.08.39

### BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

#### Libri

- Bernotti R., *Cinquant'anni nella Marina Militare*, Milano, 1972.  
 Bernotti R., *Fondamenti di politica navale*, Roma, 1966.  
 Bernotti R., *Il pensiero strategico*, Roma, 1997.  
 Botti F., *La guerra marittima ed aerea secondo Romeo Bernotti*, Roma, 2000.  
 Colliva G., *Uomini e navi*, Milano, 1972.  
 Da Zara A., *Pelle d'ammiraglio*, Milano, 1949.  
 Di Giamberardino O., *L'arte della guerra in mare*, Roma 2002.  
 Giorgerini G., *Le navi da battaglia della seconda guerra mondiale*, Parma, 1972.  
 Giorgerini G., *Gli incrociatori della seconda guerra mondiale*, Parma, 1974.  
 Giorgerini G., *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, 1989.  
 Giorgerini G., Nani A., *Almanacco storico delle navi militari d'Italia*, Roma, 1995.  
 Iachino A., *Il tramonto di una grande Marina*, Milano, 1959.  
 Pollina P., *Le torpediniere italiane*, Roma, 1974.  
 Ramoino P.P., *Fondamenti di strategia navale*, Roma, 1999.  
 Ramoino P.P., *Romeo Bernotti*, Roma, 2006.  
 Tur V., *Plancia Ammiraglio*, Roma, 1958.

#### Annuari navali

- Almanacco navale*, edito dal Ministero della Marina, anni 1936, 1937, 1939.  
*Jane's Fighting Ship's*, edizioni dal 1919 al 1939.  
*Flottes de Combat*, edizioni dal 1920 al 1937

#### Riviste

- Rivista Marittima*, annate dal 1919 al 1939.

#### Documenti

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