

Ne è testimonianza eloquente la diminuzione delle spese per la Marina Militare, malgrado le tensioni di quegli anni: come è agevole constatare dall'allegato, a partire dall'esercizio 1889-'90 esse presero a diminuire costantemente, scendendo progressivamente da milioni 157,6 nell'esercizio 1888-'89 a milioni 95,7 nell'esercizio 1894-'95; questo se il calcolo viene effettuato in lire correnti, ch  se si passa a lire costanti (in valore 1959) la caduta dura un anno di pi , passandosi da milioni 50 103 nel 1888-'89 a milioni 31 027,6 nel 1895-'96. Sintomatico del resto, pu  essere considerato il fatto che in quel periodo furono ceduti all'estero i primi due incrociatori tipo «Garibaldi» mentre erano ancora sugli scali di costruzione, postergandosene la consegna alla Marina nazionale (29);

c) proprio mentre l'Italia si trovava alle prese con difficolt  insormontabili in campo economico, che la costringevano a rallentare uno sforzo sempre pi  palesemente superiore alle proprie reali possibilit , altri Paesi pi  ricchi, pi  grandi e pi  potenti si affacciavano alla gara navale. Oltre alla Gran Bretagna ed alla Francia, anche la Russia si stava impegnando sul mare ed a met  degli anni '90 la sua Marina avrebbe superato — almeno statisticamente — quella italiana (30); dal canto suo la Germania, sotto la spinta della politica di Tirpitz, si apprestava a costruire — anche essa mediante apposite leggi navali — una propria imponente forza marittima (31); infine, anche l'Austria-Ungheria meditava di spingersi verso nuovi orizzonti sul mare e rafforzava la flotta.

Non vi   quindi da meravigliarsi se, in una fase di ascesa navale delle grandi Potenze, l'Italia, penalizzata dalla propria debolezza strutturale e dai propri problemi economici interni, si trovasse in controtendenza malgrado la legge navale e denunciasse una relativa decadenza rispetto ad altri Paesi pi  forti e pi  prosperi.

MARIANO GABRIELE

(continua)

(28) Le stesse leggi navali ed i progetti di «piano organico» che erano stati studiati, e presentati al Parlamento tenevano conto di questi problemi: basti ricordare, per il periodo che stiamo trattando, l'istituzione dell'Accademia navale di Livorno, della Vasca navale di Spezia, di un Ufficio studi per la preparazione bellica, progenitore dello Stato Maggiore; come pure i gi  richiamati interventi a favore dell'industria cantieristica e la promozione della marina mercantile. Ma di tutti questi problemi, anche se strettamente connessi con lo sviluppo e l'efficienza della marina militare, non ci occupiamo in questa sede.

(29) Le unit  del tipo «Garibaldi» ebbero molto successo. I cantieri italiani ne costruirono ben 10 esemplari; 2 iniziati nel 1893, ceduti durante la costruzione all'Argentina; 3 per la Marina nazionale; altri 2 ancora per l'Argentina; 1 per la Spagna; 2 per il Giappone. Cfr. FIORAVANZO, *cit.*, p. 24.

(30) M. GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, *cit.* pp. 125-31 e 126-65.

(31) Vedi A. Von TIRPITZ, *Erinnerungen*, Lipsia 1919; U. HASSEL, *Tirpitz*, Stoccarda 1920; A.J. MARDER, *The Anatomy of British Sea Power*, New York 1940; ID., *From the Dreadnought to Scapa Flow*, I (*The Road to war*), Londra 1961; W. HUBATSCH, *Die Ara Tirpitz*, Gottinga 1955; J. STEINBERG, *Yesterday Deterrent. Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet*, Londra 1965.

LEGGI NAVALI E SVILUPPO DELLA MARINA

Prof. MARIANO GABRIELE

La 1ª parte dell'articolo è stata pubblicata nel fascicolo di Luglio.

II

Le Leggi Navali del primo ventennio del Sec. XX

La consapevolezza di aver prodotto, attraverso le leggi navali poliennali e attraverso le singole iniziative aggiuntive, uno sforzo pesante per le possibilità economiche del Paese, ma allo stesso tempo inadeguato alle esigenze della politica estera, produsse, negli anni a cavallo del secolo, una certa *malaise* in Parlamento, nei confronti della Marina Militare. Vi fu, dapprima, l'inchiesta del 1899, condotta dall'On. Randaccio, che si fermò soprattutto sui problemi della gestione del personale e del materiale, come pure sui rapporti con l'industria fornitrice.

Seguì, molto più clamorosa e accompagnata da violente polemiche politiche e giornalistiche, l'inchiesta parlamentare sulla Marina, decisa con una legge del 27 marzo 1904 e conclusa con la corposa relazione finale di Leopoldo Franchetti del 26 aprile 1906. In essa, accanto a molte critiche che riguardavano l'amministrazione e l'organizzazione della flotta e dei programmi navali, si poneva però in evidenza, «come degno di incoraggiamento, tutto ciò che di buono e di sano nella nostra Marina Militare indubbiamente vi è» (32).

(32) *Corriere della Sera*, 2 maggio 1906.

In realtà, la sensazione di malessere era — prima ancora che nelle questioni specifiche denunciate in Parlamento e nella stampa ed evidenziate dalle richieste — nella evoluzione della situazione politica e militare. Il governo di Parigi, attraverso l'intesa con la Russia, aveva creato un'alternativa alla Triplice, già sfavorevole a quest'ultima in campo marittimo; a ciò si aggiunga il progressivo ma sempre più palese disimpegno della Gran Bretagna da un atteggiamento di potenziale fiancheggiamento della Triplice, in funzione antifrancese, ad un opposto atteggiamento antitedesco — e di conseguenza antitriplicista — che sarebbe culminato nell'«*entente cordiale*» e, poi, nell'accordo navale con la Francia del 10 febbraio 1913 (33).

Il periodo che va dall'inizio del secolo alla prima guerra mondiale fu caratterizzato dalla comparsa della *Dreadnought*, la nave da battaglia «che non aveva timore di nulla», derivata, come concezione, da studi italiani del Bettolo e, soprattutto, del Cuniberti. La politica italiana delle costruzioni navali, in un periodo in cui i termini di relatività della potenza marittima nel Mediterraneo si erano aggravati sensibilmente per il governo di Roma (34), cercò di essere il più possibile attiva.

Con legge del 13 giugno 1901, il bilancio della Marina fu consolidato nella somma di 123 milioni per l'esercizio 1900-1901 e di 121 milioni per gli esercizi successivi fino al 1905-1906. Con questo provvedimento, che era stato proposto dal ministro Morin, si poterono impostare — tenendo conto delle similari unità francesi — le quattro navi da battaglia del tipo «Vittorio Emanuele», i nuovi incrociatori (tipo «Pisa» e «San Giorgio»), nuove unità siluranti. Contemporaneamente (35), vennero riorganizzati i comandi e le forze navali.

A prosecuzione dello sforzo iniziato, con legge del 2 luglio 1905, proposta dal ministro Mirabello, integrata da altro provvedimento del giugno, nella parte straordinaria dei bilanci della Marina degli esercizi dal 1904-1905 al 1916-1917 furono stanziati 132 milioni destinati alle costruzioni navali ed all'approvvigionamento di siluri, munizioni e mine. Al tempo stesso, la legge navale definiva per i dodici anni in questione le seguenti previsioni di spesa per il bilancio della Marina: 125 milioni per l'esercizio 1904-1905, 126 per l'esercizio 1905-1906, 133 per gli esercizi 1906-1907 e 1907-1908 e 134 per tutti quelli successivi fino al 1916-1917. Come si vede, dopo i primi interventi dell'inizio del secolo, si varava una legge navale dodecennale, che — completata da altri provvedimenti assunti anche in relazione alla congiuntura internazionale ed agli sviluppi delle altre Marine — avrebbe consentito ai responsabili della flotta di delineare una politica di sviluppo nel lungo periodo.

Mentre si accendeva pericolosamente, tra Germania e Gran Bretagna,

(33) GABRIELE, *Le convenzioni, ecc.*, cit. pp. 183-95 e 399-401.

(34) Sia nei confronti diretti dell'Austria che nei confronti di Francia e Gran Bretagna. Per un confronto tra le forze marittime della Triplice e della Duplice, vedi *Ibidem*, pp. 191-92.

(35) Con decreto del 24 gennaio 1904.

una gara di costruzioni navali — causa non ultima del conflitto del 1914 — e mentre la Marina dell'Austria-Ungheria incrementava i propri armamenti e le proprie ambizioni navali, anche l'Italia serrava i tempi della propria preparazione. Diversi provvedimenti, tra il 1907 ed il 1910, riformavano e miglioravano comandi, organi consultivi, organizzazione, ecc. (36). Con due leggi — del 7 luglio 1907 e del 5 luglio 1908 — venivano incrementati i fondi già disponibili per le costruzioni navali, anticipando ai due esercizi in corso le somme straordinarie (11 milioni per anno) stanziati, rispettivamente, per gli anni finanziari 1916-1917 e 1915-1916. Inoltre, con Legge 27 giugno 1909, il bilancio della Marina per il 1909-1910 fu portato ad oltre 163 milioni e, per la costruzione del naviglio ed accessori, le somme già previste dalla Legge del 1905 furono portate ad oltre 52 milioni per l'esercizio 1909-1910, a 60 per l'anno finanziario successivo, a 70 per il 1911-1912 e 1912-1913, e ad 80 per i tre esercizi dal 1913-1914 al 1915-1916. La successiva Legge n. 630 del 2 luglio 1911 aggiunse altri 80 milioni all'anno per nuove costruzioni nei successivi due esercizi 1916-1917 e 1917-1918.

Come risultato di questi sforzi, la Marina italiana riacquistò il margine di superiorità che si stimava necessario sulla flotta austriaca e poté disporre di uno strumento navale adeguato per fronteggiare il conflitto con la Turchia e la conseguente crisi mediterranea. Inoltre, il potenziamento della flotta costituì con ogni probabilità un elemento fondamentale di pressione nei confronti degli alleati, i quali firmarono nel 1913 la seconda convenzione navale della Triplice, che li impegnava finalmente ad una effettiva collaborazione.

Ma ormai la tensione internazionale precipitava verso la Grande Guerra, preceduta dai conflitti balcanici. Una serie di provvedimenti andarono a potenziare e ad accelerare la linea di sviluppo della Marina. Ad uno stanziamento straordinario di 15 milioni nel 1912 (37) seguirono, con il bilancio del 1913-1914, provvedimenti atti a finanziare, oltre ai programmi già approvati con le leggi precedenti, un nuovo programma complementare di costruzioni, che comportava un aumento rilevante delle spese (270 milioni, che riassorbivano i 15 decisi nel 1912). Ulteriori consistenti stanziamenti, sotto la pressione delle circostanze, furono approvati col bilancio dell'anno successivo. Infine, durante il periodo della neutralità italiana, con la Legge 16 dicembre 1914, n. 1354, furono aggiunti ancora 200 milioni alle disponibilità già assicurate con le leggi precedenti (38).

E' interessante constatare come, sul canovaccio della legge navale del 1909 si siano innestati i successivi provvedimenti diretti ad accelerare e ad integrare, in relazione alle esigenze politiche e militari, le risorse disponibili, e che detti nuovi provvedimenti abbiano raggiunto lo

(36) Vedi COLLIVA, *cit.* pp. 70-71; il 10 febbraio 1907 fu istituito l'Ufficio dello Stato Maggiore.

(37) Legge 31 marzo 1912, n. 194.

(38) Ministero della Marina, *Pro-memoria, ecc.*, *cit.*, p. 68.

scopo in virtù dell'esistenza di un programma a lungo termine che aveva potuto garantire la formazione di un apparato produttivo nazionale di settore capace di rispondere alle sollecitazioni della domanda. La creazione di un tale strumento può aversi soltanto nel lungo periodo, attraverso programmi poliennali che lo impegnino non episodicamente in quel lavoro delicato e difficile che è la costruzione navale militare e il suo adeguamento tecnologico.

Significativi, in proposito, ci sembrano due casi che riguardano proprio questo periodo: l'allestimento accelerato delle corazzate monocilibrato alla vigilia del conflitto e lo sforzo per il completamento del naviglio sottile e sommergibile, in favore del quale furono dirottati gli stanziamenti originariamente previsti per le quattro grandi corazzate tipo «Caracciolo».

Ormai, si era all'intervento. Durante la guerra, con la legge di approvazione del bilancio 1916-1917 furono abolite tutte le disposizioni relative alle precedenti leggi sui programmi navali, sciogliendo il Tesoro dal vincolo del consolidamento: fu adottato il criterio di iscrivere una somma ordinaria di 100 milioni nel capitolo «Materiale per la manutenzione e costruzione di nuove navi», rinviando ogni spesa in più al capitolo «spese di guerra».

Allo sforzo notevolissimo compiuto durante il conflitto per incrementare il naviglio succedette, subito dopo l'armistizio, un periodo di stasi fino al 30 giugno 1921 (39).

La politica delle costruzioni navali durante il periodo fascista

La fine del primo conflitto mondiale lasciò tutti gli Stati alle prese con gravi problemi finanziari e di bilancio. In tale quadro, lo sviluppo assunto dagli armamenti navali e, in particolare, i nuovi programmi di talune Potenze marittime destavano grande preoccupazione. Di qui la convocazione della Conferenza di Washington per il disarmo navale, cui presero parte dal 12 novembre 1921 al 6 febbraio 1922 Gran Bretagna, Francia, Italia, Giappone e Stati Uniti; l'accordo finale prevede un impegno americano e britannico per una flotta massima di 525 000 t, un impegno giapponese per un massimo di 315 000 t, uno italiano e francese per un massimo di 175 000 t. Veniva anche accettata una vacanza navale di 10 anni per le grandi corazzate (Italia e Francia potevano costruirne due ciascuna a partire dal 1927), e veniva stabilita una serie di limitazioni al dislocamento ed all'armamento di determinate unità: caratteristico l'incrociatore «tipo Washington» (dal nome del luogo della Conferenza), che non doveva dislocare più di 10 000 t, né avere cannoni di calibro superiore ai 203 mm.

Intanto, in Italia, con la legge di bilancio 1921-'22 il Governo era

(39) In questo periodo furono incorporate diverse unità provenienti dalle flotte delle potenze sconfitte: per l'analisi, vedi FIORAVANZO, *cit.*, p. 32.

stato autorizzato ad ultimare la costruzione delle unità che erano state iniziate durante la guerra, di cui si riconosceva l'utilità ed i cui contratti non erano stati a suo tempo rescissi (40). Fu pure autorizzata la costruzione di 3 navi posamine, di una nave trasporto speciale da 7 000 tonnellate, di 4 sommergibili, di 2 esploratori da 5 000 tonnellate, di 4 cacciatorpediniere e di 8 Mas; ma questa autorizzazione non ebbe pratica applicazione, mancando la disponibilità di risorse adeguate. Il relativo programma navale restò pertanto sulla carta; con la legge di bilancio 1923-1924 esso fu annullato e fu invece autorizzata la costruzione di 2 incrociatori, 4 cacciatorpediniere e 4 sommergibili, che rappresentavano il primo nucleo di un nuovo programma navale da iniziarsi per il rinnovamento del naviglio. A tale scopo furono stanziati 120 milioni sulla parte ordinaria del bilancio per la riproduzione del naviglio, elevata a 160 milioni nell'anno finanziario successivo, mentre il programma delle nuove costruzioni veniva definito fino al 30 giugno 1928.

Si procedeva quindi con programmi annuali, i quali, pur risultando — come è agevole constatare dai dati dell'Allegato — non poco onerosi, non garantivano uno sviluppo organico ed economico della flotta ed un impiego ottimale delle risorse.

Con la legge di bilancio 1925-1926 il ministro Revel fece approvare un programma finanziario quinquennale, cercando di ritornare alla prassi delle leggi navali.

Nella stessa direzione convergevano gli studi degli ambienti militari marittimi, di cui era espressione il memorandum intitolato «Fondamenti di politica navale», che il sottosegretario alla Marina, Sirianni, presentò a Mussolini nel settembre 1927. In esso si sottolineava la «necessità di definire un programma di idee, come premessa ad un piano concreto, tendente ad assicurare una relativa continuità di indirizzo nello sviluppo della flotta». Vi si sottolineava anche l'esigenza di adeguare, *con programmi a lungo termine*, la possibilità dell'organizzazione industriale italiana rispetto agli obiettivi da conseguire, vale a dire si invocava ancora una volta lo strumento della legge navale. Infine, come obiettivo da conseguire, veniva indicata la creazione di una flotta «ben bilanciata», che avrebbe dovuto comprendere tutte le categorie di navi, dalle corazzate alle portaerei ed alle unità cacciasommergibili.

Su quest'ultimo punto Mussolini consentì solamente a parole. In realtà, egli concepiva una politica delle costruzioni navali orientata sulla flotta francese, e di conseguenza non approvò il piano quinquennale preparato dallo S.M. della Marina nel 1928. Egli vi sovrappose criteri personali circa le priorità ed i tipi di unità da costruire, per cui il piano organico del 1928 alla fine del 1929 era già stato praticamente abbandonato (41).

Le spese, come erano aumentate costantemente tra il 1924 ed il

(40) Ministero della Marina, *Pro-memoria, ecc.*, cit., p. 69.

(41) R. BERNOTTI, *Storia della guerra nel Mediterraneo*, Roma 1960, pp. 4-6.



La fregata LUPO in navigazione. Numerose unità di questo tipo sono state commissionate anche da Marine di Stati esteri (foto Maristat - Udap).

1928 — anni durante i quali i programmi avevano compreso 2 incrociatori pesanti e 4 leggeri, 24 caccia, 19 sommergibili e 21 altre navi minori — continuarono poi a salire: tra il 1928 ed il 1933 fu realizzato un nuovo programma, fondato sugli incrociatori (4 pesanti ed 8 leggeri), le siluranti (12 caccia e 6 torpediniere), i sommergibili e le unità minori (rispettivamente 33 e 39). Nel 1934, per rispondere a nuove costruzioni francesi, fu deciso di rimodernare le vecchie corazzate *Cavour* e *Cesare* e di impostare due grandi navi da battaglia (*Littorio* e *Vittorio Veneto*); nel 1937 fu iniziato il rimodernamento delle altre due corazzate antiche (*Duilio* e *Doria*) e nel 1938 furono impostate altre due grandi unità di linea (*Roma* ed *Impero*). Contemporaneamente, mentre il mondo scivolava verso la guerra, si cercò di accelerare anche le altre costruzioni.

La tabella seguente fornisce, per 3 anni caratteristici del periodo, alcuni dati di confronto circa il numero delle navi in servizio nella Marina Militare italiana (42):

(42) FIORAVANZO, *cit.*, p. 50.

<i>Tipo di Unità</i>	1918	1929	1939
Navi da battaglia	15	4	2
Incrociatori ed Eploratori	21	16	22
Cacciatorpediniere	63	73	61
Torpediniere	108	46	71
Sommergibili	81	48	114
Mas	350	85	20
Varie, ausiliarie, minori	309	288	322

Si può anche ricordare che il naviglio d'alto mare italiano, fra il 1931 e il 1940, migliorò la propria posizione relativa nei confronti di quello francese, riducendo il proprio svantaggio, in termini di tonnellaggio, da un rapporto sfavorevole di 1,59 ad uno, sempre sfavorevole, di 1,25 (43). Ma la guerra si svolse contro altri avversari, senza la «flotta bilanciata» che era stata proposta, con uno strumento bellico che era stato definito alla luce di una politica diversa. Né lo sforzo cantieristico condotto durante il conflitto poté modificare sostanzialmente lo stato di cose iniziale. Certo, le spese, sia considerate in lire correnti che in lire costanti, salirono molto nei quattro anni finanziari interessati dal conflitto (dal 1940-1941 al 1943-'44), ma i cantieri italiani dovettero lavorare senza tranquillità, dibattendosi nei problemi che la scarsa potenzialità industriale del Paese proponeva in termini di mancanza di materiali, ciò che contribuiva ad allungare i tempi di consegna; inoltre, le caratteristiche del contrasto navale e la superiorità aerea dell'avversario fecero sì che il lavoro dei cantieri e degli arsenali, ai fini dell'andamento generale della guerra, assomigliasse talvolta al lavoro della tela di Penelope, sia per lo stillicidio delle perdite che creava sempre nuovi vuoti e nuovi problemi, sia per la pressione aerea che poteva costringere a interrompere o a ritardare i lavori, quando non a ricominciarli.

Dal dopoguerra all'inizio degli anni '70

Alla fine del 2° conflitto mondiale la Marina italiana, entrata in guerra con 662 000 t di naviglio da combattimento e 270 000 t di naviglio ausiliario, si trovava, nonostante oltre 130 000 t di nuove costruzioni nel periodo bellico, con sole 172 unità da guerra e 48 ausiliarie per complessive 310 380 t.

In adempimento alle clausole del Trattato di pace furono successivamente cedute o demolite 104 unità per complessive t 181 014 (44), il che ridusse il complesso delle forze navali italiane, da guerra ed ausiliarie, a 129 000 t circa. Queste forze, oltre che molto esigue rispetto ai compiti della Marina anche dopo la fine delle ostilità, risentivano del

(43) *Ibidem*, p. 30.

(44) All'URSS furono cedute 33 unità per t 47 333; alla Francia 19 per t 29 601; alla Jugoslavia 16 per t 4 547; alla Grecia 2 per t 7 533. In totale, 70 unità per t 89 014.

superamento tecnico nelle apparecchiature e nell'armamento, come pure del logoramento dovuto all'età delle costruzioni ed alle conseguenze delle vicende belliche.

La dimensione della flotta italiana scendeva largamente al di sotto di quella che aveva sempre avuto nel passato (45); analogamente, anche il ruolo e il peso navale della nuova Repubblica italiana si collocavano in un quadro più modesto. Tutto ciò emergeva chiaramente in un promemoria segreto dell'Ufficio Piani dello S.M. della Marina britannica, dell'agosto 1946, il quale concludeva, dopo aver considerato varie ipotesi, che «le forze navali italiane sembrano adeguate alle prime fasi di una guerra italo-iugoslava nell'Adriatico, mentre le forze aeree per la cooperazione con la Marina sono molto deboli. Inoltre, per affrontare la possibile intensità degli attacchi aerei iugoslavi, è necessario un completo riarmo antiaereo della flotta e della Marina mercantile».

Né l'istituzione della NATO, cui Roma aderì fin dal primo momento, fu motivo di immediato rilancio. «I compiti fondamentali ed insopprimibili della Marina italiana» — secondo un promemoria dello S.M. del 25 aprile 1949 (46) — dovevano «essere individuati sostanzialmente nella difesa del fronte marittimo orientale, vale a dire nella neutralizzazione degli attacchi nemici che avessero per teatro operativo il mare Adriatico e lo Ionio». Per affrontare tali compiti, la flotta italiana avrebbe dovuto gradualmente divenire un «moderno complesso armonico di forze» dotandosi subito di una aviazione navale capace di assicurare un minimo di operatività integrata e preparandosi ad assumere taluni compiti di scorta al traffico d'alto mare mediante l'impiego di portaerei (47). Ciò comportava la modifica di certe limitazioni derivate dal traffico di pace e l'impegno degli Alleati a fornire i mezzi aerei e navali necessari.

In questa linea va considerato il memorandum del 19 luglio 1949 dell'Addetto Navale italiano a Washington (48), nel quale venivano esposte le richieste dello S.M.. Premesso che il potenziale navale italiano avrebbe dovuto «essere impiegato a sostegno di più vaste operazioni effettuate da altre Marine», il documento esaminava analiticamente i com-

(45) Secondo lo schema del trattato di pace la forza della Marina militare italiana risultava composta da 2 vecchie navi da battaglia, 4 incrociatori con cannoni da 152 mm, 16 torpediniere, 20 corvette, 19 piccoli dragamine, 8 guardacoste e dal corrispondente naviglio ausiliario.

(46) *Pro-memoria sulla richiesta di aerei per la Marina, in relazione al Patto Atlantico*, in Archivio Ufficio Storico Marina Militare, Roma (AMR), senza collocazione.

(47) Il documento indicava in 2 portaerei leggere per scorta, più una terza di tipo analogo di riserva con le relative dotazioni di aerei (180 di linea e 90 di riserva), il fabbisogno per la difesa al traffico d'altura «basandosi su una concezione difensiva di impiego degli aerei a carattere continuo e sistematico». Per questo periodo, vedi anche M. GABRIELE, *Mediterraneo (1945-1953)*, in *Rivista di studi politici internazionali*, XLVI, 1 (gennaio-marzo 1979), pp. 25-48; ID., *Il Mediterraneo dalla fine della guerra alla morte di Stalin*, in *Rivista Marittima*, CXIII, 1980, luglio, pp. 9-18.

(48) Capitano di Vascello Franco Baslini: il memorandum, datato da Washington era intitolato «*La Marina italiana e il Patto Atlantico*», AMR, s.c..



Il NAZARIO SAURO, uno dei nuovi sommergibili da pattugliamento di elevate prestazioni da 1630 tonnellate, costruiti presso l'Italcantieri di Monfalcone (foto Maristat - Udap).

piti che avrebbero potuto essere assegnati all'Italia in campo marittimo (difesa costiera e del traffico, antisom, posa e dragaggio mine), con le relative implicazioni sulla disponibilità dei mezzi, la preparazione e l'equipaggiamento del personale e delle basi. In particolare, venivano richiesti aerei navali e le unità da combattimento necessarie a costituire due forze di impiego composte da unità fornite dagli Alleati ed armate con personale italiano. Ognuna delle due forze navali avrebbe dovuto comprendere una portaerei, due incrociatori contraerei, sei cacciatorpediniere dei tipi da 1600 a 2000 t, più otto altri caccia di scorta.

Le richieste di materiale bellico furono accolte solo in minima parte. Aerei e navi non furono per il momento concessi: le portaerei, in particolare, sarebbero rimaste anche in seguito un pio desiderio. Per quanto si riferisce all'addestramento ed alla partecipazione all'attività navale interalleata su un piede di parità, invece, si fecero alcuni progressi.

Lo S.M. della Marina mise allora allo studio, malgrado le difficoltà finanziarie, un primo modesto programma navale quinquennale, che prevedeva la costruzione di: 2 cacciatorpediniere di scorta, 4 fregate e 12 dragamine, nonché la ricostruzione di 2 incrociatori leggeri e l'ultima di una unità di salvataggio, il *Proteo* di 1865 t. Gli scafi erano già



Varo della fregata MAESTRALE avvenuto il 2 febbraio 1981, dagli scali dei Cantieri Navali Riuniti di Riva Trigoso. Si tratta della prima di otto fregate da 3 000 tonnellate previste dalla Legge Navale del 1975 (foto Maristat - Udap).

stati impostati nel corso della guerra e poi sospesi. Si trattava di naviglio che appariva particolarmente indicato alla protezione diretta e indiretta delle comunicazioni marittime nel quadro delle necessità derivanti sia dalla appartenenza alla NATO, sia dalla protezione del notevole volume di importazioni via mare.

Il programma era stato studiato in relazione alla decadenza della clausola del trattato di pace che vietava l'impostazione di nuove unità prima del 1° gennaio 1950, ed avrebbe dovuto concludersi nel 1955.

Ma il programma non era sostenuto da una vera legge navale e la sua attuazione, a causa di difficoltà tecniche e finanziarie, poté avere inizio concreto solamente nel 1952. Nel 1957, in ogni modo, esso era stato realizzato, con l'entrata in servizio di 2 caccia conduttori (ex incrociatori leggeri), 2 caccia di scorta, 4 fregate e 19 dragamine. Contemporaneamente, su commessa americana, i cantieri nazionali avevano costruito — a lato del programma — altre 3 corvette e 2 navi minori, che venivano ad aggiungersi al naviglio previsto dal programma del 1950. Furono pure trasformati per l'addestramento 2 sommergibili.

Mentre tramontava l'idea di una «Marina europea» (49), il primo modesto programma navale postbellico era stato portato a termine. Era stato possibile realizzare, sia pure attraverso dilazioni di tempo e difficoltà economiche non indifferenti, 26 750 t circa di naviglio operativo moderno (oltre a 2 sommergibili impiegati unicamente a scopi addestrativi), ciò che aveva permesso di radiare unità antiquate per circa 60 000 t — tra cui le navi da battaglia *Doria* e *Duilio* — non più idonee a disimpegnare i nuovi compiti affidati alla Marina, né dal punto di vista economico né da quello tecnico.

Nel frattempo, tra il 1956 ed il 1957, gli Stati Uniti avevano ceduto alla Marina italiana 24 600 t circa di naviglio da guerra ed ausiliario, quasi tutto di costruzione bellica, mentre da parte italiana si era provveduto ad acquistare all'estero od a costruire nei cantieri nazionali altre unità minori.

Tra il 1956 e il 1957 era stato definito un secondo programma, che avrebbe dovuto avere anch'esso una durata quinquennale ed assicurare un certo incremento alle forze navali, apportando alla flotta innovazioni ed ammodernamenti tecnologici, soprattutto nel campo degli armamenti e della propulsione. Le nuove costruzioni dovevano comprendere 2 incrociatori lanciamissili, 2 caccia conduttori, 6 unità minori e 2 sommergibili, per complessive 16 600 t, mentre gli ammodernamenti avrebbero dovuto interessare altre 16 000 t di naviglio (trasformazione dell'incrociatore *Garibaldi* e del trasporto *Vesuvio*, ecc.). Ma anche i tempi tecnici e finanziari di questo secondo programma slittarono, ed esso risultò completato solo nel 1964, ad eccezione dei 2 sommergibili, i quali, impostati in ritardo (1964), sarebbero stati varati tre anni dopo.

E' da rilevare che la mancanza di una «Legge Navale» si era riflessa negativamente sulla evoluzione della politica marittima degli anni post-bellici, contribuendo ad un costante scadimento quantitativo e qualitativo delle forze navali italiane, al di là di ogni logica, poiché l'impossibilità di pianificare e di mantenere i tempi nei programmi vanificava in buona parte anche gli sforzi finanziari che venivano sostenuti, dando luogo ad una dispersione — invece che ad un impiego ottimale — delle modeste risorse disponibili.

Analoghe considerazioni valgono per gli altri programmi ed interventi nel settore del naviglio per gli anni successivi. Con essi si è cercato soprattutto di acquisire un assetto più organico e di migliorare o di mantenere l'efficienza delle forze navali.

(49) La «marina europea» doveva far parte della CED. Gli studi relativi alla sua organizzazione furono condotti nel 1951 e 1952. Uno dei problemi più spinosi consisteva nel fatto che taluni contraenti, come l'Italia, desideravano garanzie circa la protezione delle proprie coste e chiedevano quindi di riservare aliquote considerevoli delle forze nazionali a tali compiti di difesa ravvicinati: la filosofia comunitaria, per contro, tendeva a porre l'accento sulla più spinta possibile integrazione supranazionale. E' evidente che alla base di tali divergenti posizioni stava prima di tutto la differenza notevolissima che, dal punto di vista dei diversi partners, correva tra le situazioni strategiche del Mediterraneo e del Mare del Nord.

Così, nel 1962 veniva decisa la costruzione di altri 2 incrociatori lanciamissili, di 10 unità di scorta od antisom e di 2 sommergibili, per complessive t 25 072. Seguivano acquisti di materiale ausiliario e qualche rimodernamento, sempre tra difficoltà finanziarie tali da impedire una pianificazione organica, tanto che le decisioni furono in pratica assunte di volta in volta, con evidenti conseguenze. Nel 1966 veniva presa un'altra serie di decisioni integrative che avrebbero dovuto interessare circa 31 000 t di nuove costruzioni, diluite nel tempo, insieme a lavori di ammodernamento: complessivamente si trattava di 2 caccia conduttori, 4 unità scorta, 2 sommergibili ed altre unità per vari impieghi.

Il «Libro Bianco» del 1974 e la «Legge Navale» del 1975

Il trentennio postbellico, attraverso le vicende che si sono richiamate, aveva segnato un costante deterioramento complessivo della Marina italiana. A fronte dei compiti ad essa assegnati, l'insufficienza dei mezzi disponibili era ormai drammatica.

Nel novembre 1973, un documento dello S.M. della Marina — intitolato «*Prospettive e orientamenti di massima della Marina Militare per il periodo 1974-1984*», ma più comunemente chiamato «Libro Bianco» dal colore della copertina — faceva il punto della situazione. Richiamata la situazione politica e militare dell'area mediterranea, venivano specificati i concetti strategici che, in chiave con gli indirizzi di politica generale fissati dalle autorità di governo, risultavano diretti all'assolvimento dei compiti assegnati alla flotta italiana nel quadro dell'Alleanza Atlantica, come pure alla possibilità per lo strumento difensivo nazionale di effettuare interventi autonomi a fronte di particolari emergenze. Compito della Marina restava la difesa delle coste, della pesca e del traffico marittimo — vitale per una economia come quella italiana che importa oltre il 90% ed esporta oltre il 60% per mare, per un complessivo movimento di oltre 250 milioni di t di merci all'anno — oltre a compiti derivanti da improvvise emergenze e da collaborazioni interalleate. Detti impegni comportavano per la Marina una consistenza globale minima delle forze aeronavali operanti di 160 000 t, a fronte delle quali la flotta disponeva di 105 000 t di naviglio, in gran parte obsoleto (invecchiamento del 40% per le unità maggiori e del 70% per quelle minori) e caratterizzato dalla mancanza di unità con caratteristiche operative idonee. Fondandosi sulla proiezione delle disponibilità finanziarie esistenti, risultava che alla fine del decennio 1974-1984 la consistenza della linea operativa si sarebbe ridotta a circa 45 000 t di naviglio; il che significava la impossibilità assoluta di assolvere i compiti normali del tempo di pace.

A questo punto, o si accedeva all'idea che la Marina italiana avrebbe praticamente quasi cessato di esistere, con le immaginabili, perniciose conseguenze per la difesa dei vitali interessi del Paese sul mare, oppure occorreva dar mano senza indugio ad un programma straordinario di interventi, il quale, insieme ad un razionale piano di ammodernamento



La nave salvataggio ANTEO ripresa la scorsa primavera subito dopo l'allestimento. La nave è stata costruita presso i cantieri Breda di Mestre (foto Maristat - Udap).

e di rinnovamento da sostenere con le prevedibili risorse ordinarie, avrebbe potuto consentire un adeguamento — minimo, ma utile e significativo — della flotta.

Il «Libro Bianco» concludeva quindi con la richiesta di una «Legge Navale» che, con una spesa complessiva di circa 1 000 miliardi ripartiti in 10 anni, avrebbe potuto rinnovare la flotta e riportarla a livelli di efficienza — sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo — che non si potevano non pretendere dalla Marina. In relazione a ciò veniva proposto — «non quale programma definitivo e vincolante, ma soltanto come una indicazione di massima della dimensione del problema» — un piano di costruzioni navali destinate a sostituire unità da radiare entro il 1984 (50).

Dal dibattito su questo tema, cui hanno partecipato tutte le forze politiche, la stampa e l'opinione pubblica, è emerso un sostanziale, generale consenso che si è manifestato nella sollecita approvazione del

(50) Si tratta di 2 caccia lanciamissili, 8 fregate, 2 sommergibili, 6 unità sottili tipo aliscafo, 1 unità di scorta, 10 dragamine, 3 unità ausiliarie e di un'alta quota di elicotteri. Vedi: STATO MAGGIORE DELLA MARINA, *Prospettive e orientamenti di massima della marina militare per il periodo 1974-1984*, Roma novembre 1973, pp. 14-15.

provvedimento legislativo proposto dal ministro per la Difesa, di concerto con quelli per il Bilancio e la programmazione economica, per il Tesoro e per l'Industria, il commercio e l'artigianato.

La L. 22 marzo 1975, n. 57, destina alla costruzione ed all'ammodernamento dei mezzi navali della Marina Militare mille miliardi, da stanziarsi nei dieci esercizi 1975-1984 secondo la prevedibile cadenza dei fabbisogni di cassa, allo scopo di evitare finché possibile residui passivi.

Tale disponibilità, successivamente integrata a copertura di incrementi di costo del programma dovuti essenzialmente agli abnormi tassi di inflazione verificatisi in questi anni, avrà permesso l'ordinazione ai cantieri nazionali, nell'arco del decennio, di 32 unità maggiori di vario tipo, per un tonnellaggio totale di circa 55 000 tonnellate corrispondenti ad un impiego di circa 23,5 milioni di ore di manodopera cantieristica diretta.

Effetti della «Legge Navale»

Ma l'importanza della «Legge Navale» decennale travalica largamente la consistenza degli obiettivi e delle risorse ad essi destinati. Sulla base delle commesse della Marina Militare italiana, sono stati sviluppati e messi a punto, da un lato, una serie di unità di diverso tipo che hanno incontrato largo favore da parte di acquirenti esteri, dall'altro, un insieme di sistemi propulsivi e di scafo, d'arma, di comando e controllo, di copertura aerea, di superficie e subacquea, e di telecomunicazioni, che, integrati ad altri tipi di nave di progettazione indipendente, hanno potuto anch'essi essere largamente destinati all'esportazione.

Sono state così acquisite fino all'inizio del 1981, cioè a circa 4 anni dalla scadenza della legge, commesse per altre 36 unità o elementi di esse, corrispondenti a circa 22 milioni di ore di manodopera diretta nel corso del decennio, cui a consuntivo dovranno essere aggiunte le probabili acquisizioni ulteriori prima della scadenza del programma decennale.

Sempre alla evoluzione della tecnologia navale militare permessa dall'esecuzione della legge deve essere attribuita la possibilità di acquisizione di commesse di ristrutturazione di unità militari obsolete e di fornitura di opere e mezzi attinenti alla gestione di unità militari, che hanno portato a contratti all'esportazione per un totale ulteriore di circa 400 000 ore dirette.

Considerata nel decennio una disponibilità totale di manodopera diretta dell'intero settore cantieristico di circa 180 milioni di ore, è possibile affermare come, a prescindere dagli enormi e forse maggiori benefici apportati a tutta l'industria dell'indotto navale, la Legge Navale abbia permesso di saturare nello stesso periodo:

- circa il 13,1% della disponibilità totale di manodopera al titolo delle forniture nazionali;
- circa il 12,4% all'esportazione;
- circa il 25,5% in totale.

All'esportazione, la legge ha permesso l'acquisizione di contratti, alla data di oggi e da parte del solo settore cantieristico, per un totale di circa 4,1 miliardi di dollari, ottenuti sommando i consuntivi del lavoro già eseguito ai prezzi di vendita di quello ancora da eseguire, senza peraltro attualizzarne il valore, il che permetterebbe di indicare cifre anche più elevate. Nei termini della futura attività commerciale, la notevole serie di successi realizzati dalle aziende del settore le ha poste nelle primissime posizioni del mercato mondiale della costruzione navale militare (al primo nel settore delle fregate e delle corvette d'attacco), ponendo così le basi per ulteriori affermazioni.

Non è da trascurare infine la circostanza che i contratti di esportazione hanno permesso di realizzare, anche in collaborazione con la Marina Militare italiana, una serie di strutture per la formazione professionale del personale delle Marine committenti, che hanno curato finora l'addestramento di alcune centinaia di unità di cinque Paesi diversi, destinate a superare le 2.000 unità con l'esecuzione dei contratti più recenti.

Acquista quindi un significato concreto la decisione concorde del Parlamento, che ha votato la Legge Navale in un momento difficile per l'economia e le finanze del Paese. Tale scelta ha espresso, da un lato, la volontà che la Marina Militare viva come efficiente strumento marittimo per la difesa della Repubblica, dall'altro, la consapevolezza che i riflessi conseguenti avrebbero largamente ripagato le industrie di settore di ogni sforzo compiuto nella ricerca e nella produzione.

Tutto ciò non sarebbe stato possibile senza l'adozione di uno strumento legislativo-finanziario d'intervento calibrato sul lungo periodo. Al di là dei suoi fini immediati e diretti, la Legge Navale ha già assicurato ritorni assai positivi, in chiave industriale e commerciale. Non sembra quindi esagerato affermare che, nel settore, essa si pone come elemento di grande rilevanza per la ripresa di una politica marittima globale, coerente e concreta.

MARIANO GABRIELE

ALLEGATO

TABELLA DELLE SPESE SOSTENUTE PER LA MARINA
DAL 1861 AL 1959-'60 (milioni di lire)

Anno	Spesa in lire del tempo	Spesa in lire del 1959	Dislocamento in servizio migliaia di T.	Personale militare in servizio	Spesa per tonnellata in lire 1959
1861	50,8	15.223,8	112,7	15.800	135.082
1862	78,2	24.231,4			
1863	60,5	19.463,5			
1864	59,3	19.331,5			
1865	59,7	19.676,3			
1866	61,9	19.937,7			
1867	45,6	14.479,7			
1868	38,8	11.712,7			
1869	32,0	9.996,2			
1870	25,1	7.822,6	152,4	11.980	51.329
1871	29,1	8.794,4			
1872	31,4	8.575,2			
1873	34,3	8.829,9			
1874	35,1	8.941,8			
1875	36,1	10.554,5			
1876	38,0	10.967,1			
1877	42,9	11.403,5			
1878	43,2	11.894,2			
1879	42,7	12.205,9			
1880	45,1	12.623,9	157,6	12.975	80.101
1881	44,7	13.373,8			
1882	49,1	14.690,3			
1883	63,1	19.826,2			
1° sem. '84	29,4	9.526,6			
1884-85	77,2	25.015,4			
1885-86	83,9	26.208,7			
1886-87	95,3	29.701,0			
1887-88	114,2	36.871,5			
1888-89	157,6	50.103,0			
1889-90	123,4	36.039,2	311,9	21.500	115.547
1890-91	113,0	33.659,0			
1891-92	105,1	31.762,6			
1892-93	101,8	31.653,4			
1893-94	100,1	32.435,8			

Segue: TABELLA DELLE SPESE
(milioni di lire)

Anno	Spesa in lire del tempo	Spesa in lire del 1959	Dislocamento in servizio migliaia di T.	Personale militare in servizio	Spesa per tonnellata in lire 1959
1894-95	95,7	31.502,9			
1895-96	96,1	31.027,6			
1896-97	103,1	33.247,8			
1897-98	107,5	35.044,5			
1898-99	110,4	35.390,0			
1899-00	120,9	38.618,0	382,4	24.875	100.727
1900-01	131,5	40.982,9			
1901-02	127,9	39.953,5			
1902-03	131,9	42.031,9			
1903-04	131,9	41.540,3			
1904-05	136,2	43.556,8			
1905-06	134,6	42.193,3			
1906-07	160,1	48.822,7			
1907-08	163,3	46.928,6			
1908-09	180,9	52.947,1			
1909-10	158,2	46.811,9			
1910-11	239,4	69.765,9	506,7	30.525	137.687
1911-12	324,4	89.967,7			
1912-13	305,4	81.180,3			
1913-14	382,4	102.969,6			
1914-15	549,8	151.221,4	512,0	41.140	295.352
1915-16	730,2	167.766,6			
1916-17	785,3	132.742,8			
1917-18	1.010,0	117.276,8			
1918-19	1.295,2	103.031,3			
1919-20	1.220,6	91.526,9	432,3	45.820	211.721
1920-21	960,8	54.871,0			
1921-22	1.074,1	60.381,0			
1922-23	2.544,3	142.879,7			
1923-24	1.799,1	100.737,5			
1924-25	1.061,1	58.730,6			
1925-26	1.085,7	53.553,6			
1926-27	1.214,5	57.263,3			
1927-28	1.272,4	68.661,6			

Segue: TABELLA DELLE SPESE
(milioni di lire)

Anno	Spesa in lire del tempo	Spesa in lire del 1959	Dislocamento in servizio migliaia di T.	Personale militare in servizio	Spesa per tonnellata in lire 1959
1928-29	1.398,2	79.614,3			
1929-30	1.532,6	88.807,0			
1930-31	1.458,4	90.841,1	675,8	47.570	134.420
1931-32	1.524,5	106.958,2			
1932-33	1.531,2	112.591,3			
1933-34	1.376,3	109.224,5			
1934-35	1.542,6	127.221,8			
1935-36	2.852,6	222.838,8			
1936-37	3.270,4	232.724,0			
1937-38	2.830,4	177.988,6			
1938-39	3.024,9	177.300,9			
1939-40	3.455,6	194.055,4	951,1	83.900	204.033
1940-41	7.832,5	376.957,1			
1941-42	10.825,6	458.915,6			
1942-43	15.068,2	560.808,3			
1943-44	16.332,2	383.083,2			
1944-45	15.555,7	88.802,8			
1945-46	26.813,2	70.891,4			
1946-47	43.500,1	89.301,4			
1947-48	58.222,2	69.889,9			
1948-49	53.975,2	61.315,8			
1949-50	66.269,9	76.932,7	228,7	35.120	336.392
1950-51	68.049,4	81.829,4			
1951-52	76.170,8	81.807,4			
1952-53	88.307,8	95.840,5			
1953-54	88.803,8	95.659,5			
1954-55	90.298,7	96.439,0			
1955-56	99.456,5	104.280,1			
1956-57	105.385,0	106.913,1			
1957-58	111.788,2	111.765,8			
1958-59	103.950,3	102.276,7			
1959-60	117.571,3	117.571,3	221,6	37.600	530.566

Nota. — I coefficienti di trasformazione dei valori sono stati calcolati dall'Istituto Centrale di Statistica.

I PIANI DELLA MARINA FRANCESE CONTRO L'ITALIA NEL 1939

Prof. MARIANO GABRIELE

Premessa

Dopo la Conferenza di Monaco (29-30 settembre 1938), Mussolini si convinse che era venuto il momento di mostrare i denti alla Francia. Egli riteneva di poter individuare nella vicina Repubblica la forza conservatrice che tendeva a congelare la situazione in Europa opponendosi al cammino del mondo in marcia, e la cosa lo irritava, tanto più che assumeva essere la Francia ormai «una potenza di secondo ordine» (1). Diede pertanto il via ad una campagna propagandistica contro Parigi, accusata di ostilità storica contro l'Italia a partire dalla rivoluzione — non lo turbava la memoria dei morti di Solferino — e additata come debitrice di terre e di colonie rivendicate dall'Italia. Tutto questo avveniva in occasione della decisione del Governo francese di riconoscere l'Impero italiano e di inviare di nuovo a Roma un ambasciatore nella persona di Françoise Poncet.

Renzo De Felice nota in proposito che Mussolini sottovalutò la vicinanza temporale della guerra, dominato com'era dall'idea di mettere la Francia con le spalle al muro, nel momento del tramonto del Fronte Popolare. Lo storico individua due motivi che avrebbero indotto il duce a far partire la campagna antifrancesa, il primo di ordine interno, stimando egli opportuno far compiere al popolo italiano un «salutare» bagno di «gallofobia», il secondo di ordine esterno, ritenendo fosse il caso di urlare forte e di chiedere molto per poi, con un cambiamento di tattica che considerava geniale, avanzare richieste più modeste (2).

La mossa ebbe le conseguenze che ci si potevano aspettare. Coloro che in Francia non avevano creduto al cosiddetto «spirito di Monaco», vi trovarono la conferma delle loro diffidenze e si rafforzarono nell'idea che fosse necessario impegnarsi nella preparazione militare e nel riarmo, sola risposta idonea alla condotta inaffidabile dello scomodo vicino d'oltralpe. La stampa francese, a sua volta, ribattè colpo su colpo, non lesinando nella polemica insulti ed ironie, di modo che la situazione si fece sempre più tesa.

In questo clima incandescente, il nuovo ambasciatore francese André Fran-

(1) Affermazione fatta da Mussolini al Gran Consiglio dell'8 ottobre 1938. Vedi G. Bottai, *Diario 1935-1944* (a cura di G.B. Guerrini) Milano 1982, p. 137.

(2) Cfr. R. De Felice, *Mussolini il Duce, II, Lo stato totalitario*, Torino 1981, pp. 551-54.

çois Poncet arrivò a Roma. Era il 7 novembre, e Mussolini pensò bene di fargli fare anticamera fino al 29, per poi riceverlo e parlargli con una moderazione (3), probabilmente inaspettata, il cui valore, però, era inevitabilmente destinato ad essere interpretato alla luce di quanto avvenne il giorno successivo alla Camera dei Deputati.

Il 30 novembre Ciano vi tenne un discorso, nel corso del quale dichiarò che si sarebbero tutelati «con inflessibile fermezza gli interessi e le naturali aspirazioni del popolo italiano». A questo punto, dall'emiciclo della Camera esplosero grida e invocazioni a Tunisi, Corsica, Nizza, Savoia, Gibuti. Nella tribuna diplomatica era presente il nuovo ambasciatore francese, espressamente invitato dal ministro degli Esteri Ciano ad assistere alla seduta.

Non è possibile credere a Ciano quando afferma che «niente era stato preparato», come se i fascisti che sedevano in Parlamento avessero potuto o voluto agire diversamente da come desiderava il dittatore. Mussolini, infatti, se ne rallegrò, cogliendo di questo pericoloso episodio di politica recitata soltanto l'aspetto teatrale contingente, che pensava gli fosse utile quel giorno. Sottovalutò il livello della provocazione e in quella stessa data — vincolando chissà perché i presenti ad un inverosimile segreto — enunciò in Gran Consiglio il suo programma di conquiste: l'Albania, Tunisi, la Corsica, Gibuti, il Canton Ticino e il confine al Varo (4).

Le prospettive di un riavvicinamento italo-francese svanivano. Il 2 dicembre un colloquio richiesto dall'Ambasciatore francese al Ministro degli Esteri italiano non migliorava nulla. Nei due Paesi incominciavano manifestazioni e contromanifestazioni, più o meno spontanee, che avevano comunque l'effetto di esprimere una sorta di notifica popolare allo stabilimento di un'atmosfera di tensione ostile tra Roma e Parigi.

Vi erano, tuttavia, differenze fondamentali. In Italia la vicenda del 30 novembre 1938 aveva avuto in fondo il modesto valore della sceneggiata di un giorno, tanto che meno di due mesi dopo Mussolini avrebbe potuto tranquillamente smentirsi — e smentire i suoi zelanti seguaci, la stampa, gli scrittori fascisti — dicendo a Badoglio che non intendeva porre richieste di cessioni territoriali alla Francia (5). Sul versante francese, invece, l'impatto degli eventi fu più profondo. Esso sboccò nella convinzione che si profilava una minaccia seria all'integrità del territorio nazionale e delle colonie: una minaccia dinanzi alla quale bisognava prepararsi a combattere. Non credo si possa accusare il Governo francese di drammatizzare il deterioramento dei rapporti con l'Italia, dal momento che — a quanto pareva — da parte italiana si erano espresse con determinata chiarezza, in un luogo qualificato come il Parlamento, aspirazioni che toccavano la carne viva del Paese. E la Francia, come inutilmente spiegò l'ambasciatore François Poncet a Ciano, non era caduta tanto in basso da lasciarsi portar via libbre di carne senza reagire.

(3) Per la verità, Ciano parla di «accoglienza gelida» e di «insuccesso», per cui François Poncet se ne sarebbe andato con «l'aria molto meno convinta di quanto non l'avesse prima di entrare». G. Ciano, *Diario 1937-1943* (a cura di R. De Felice), 2ª ediz., Milano 1980, p. 218.

(4) Cfr. l'annotazione relativa al 30 novembre in Ciano, *cit.*, pp. 218-19 e Bottai, *cit.*, p. 139.

(5) Stato Maggiore dell'Esercito - Ufficio Storico, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di Stato Maggiore Generale*, Roma 1983, I, p. 2.

Di conseguenza, le forze armate francesi ripresero a considerare le misure da adottare in relazione ad un possibile scontro con l'Italia.

La Marina seguì due linee di lavoro. La prima prevedeva la ripresa e l'intensificazione della collaborazione con la Marina britannica, in funzione antitaliana nel Mediterraneo (6), che aveva avuto già tanti precedenti soprattutto alla vigilia del primo conflitto mondiale (7). La seconda consisteva nella preparazione di piani specifici che la flotta francese riteneva di poter attuare con le proprie forze, sia pure in una situazione strategica che le assicurava l'appoggio, diretto o indiretto, dell'alleato.

Scopo della presente indagine è di esaminare questi piani, preparati dall'Ufficio Operazioni dello S.M. della Marina francese (8) contro l'Italia.

Sbarco a Pantelleria

Il primo di tali programmi d'azione era dedicato all'Isola di Pantelleria, per la quale si esaminavano le possibilità di sbarco e di conquista, oltre che altre eventuali operazioni minori (9).

Lo studio era datato 11 febbraio 1939 ed aveva il fine «di esaminare i diversi tipi di operazioni che è possibile ed opportuno immaginare contro l'Isola di Pantelleria». Dopo un richiamo alla situazione geografica, nautica e militare dell'isola, si passava a considerare in che modo gli Italiani avrebbero presumibilmente potuto sfruttare la posizione di Pantelleria. Dal punto di vista navale, veniva osservato che «l'isola, fino a quando non fossero state realizzate le infrastrutture portuali in progetto, può ospitare, nel suo piccolo porto o nelle caverne, soltanto piccole unità. Le risorse dell'isola e del porto sono pressoché nulle; non sono idonee al rifornimento, né vi sono attrezzature per la manutenzione e la riparazione. Pantelleria non può dunque servire come base di partenza per un'operazione navale o combinata contro le nostre coste, e nemmeno da base di stazionamento fisso per sommergibili.

Invece, l'isola può servire da riparo a qualche vedetta ed a qualche battello leggero da pattuglia, che trovino rifugio nel porto o in caverne attrezzate. Tale è infatti la vera utilizzazione che si può prevedere da un punto di vista navale: base di partenza per operazioni di sorveglianza e di controllo del traffico commerciale, base di disturbo per vedette contro le nostre forze di ogni natura, circolanti sulla costa est della Tunisia, oppure operanti nel Canale di Sicilia. Accessoriamente, se la difesa delle coste si avvale realmente di grossi calibri, l'isola può servire da punto di ritirata momentanea per elementi navali inseguiti».

Dal punto di vista aeronautico «Pantelleria costituisce una posizione avanzata di grande interesse per le formazioni aeree a raggio d'azione ristretto, come le squadriglie da caccia. Per contro, la sua situazione in prima linea rendendo la base vulnerabile, l'aviazione da bombardamento, che dispone di un

(6) Vedi M. Gabriele, 1939: *Vigilia di guerra nel Mediterraneo*, in «Rivista Marittima», 1984, luglio, pp. 24-34.

(7) Cfr. M. Gabriele, *Le Convenzioni navali della Triplice*, Roma 1969, pp. 227-28; ID. e G. Frix, *La politica navale italiana dal 1883 al 1915*, Roma 1982, pp. 171-238.

(8) Per la precisione lo «Stato Maggiore permanente dei teatri d'operazioni», di cui era capo il CV Leclerc.

(9) *Archives de la Marine*, Château de Vincennes, Pavillon de la Reine, Parigi (d'ora in poi indicati con AMF), FMF 3, TTE, *Études d'opérations*, Note n. 5 EMPTO.

raggio d'azione serio, avrà piuttosto interesse a basarsi sulle terre della Sicilia, molto meno esposte; Pantelleria potrebbe servire a questa come base d'appoggio e di rifornimento. L'azione di queste due categorie di aeroplani può essere armonizzata, facendo partire le squadriglie da caccia da Pantelleria per accompagnare sulle coste della Tunisia le squadriglie da bombardamento.

Per la sorveglianza nel Canale di Sicilia, Pantelleria si presenta in una situazione eminentemente favorevole. Avendo rinunciato ad apprestare lo specchio d'acqua di Bagno dell'Acqua, non è possibile basare idrovolanti sull'isola. Bisognerebbe allora dedicare formazioni di aerei terrestri alla sorveglianza in questa zona. Questo sarebbe facilmente realizzabile. Tuttavia, un'informazione recente segnala che l'Italia baserebbe solamente dei caccia su Pantelleria. Ciò corrisponde all'organizzazione attuale dell'aviazione italiana, nella quale non sono previsti apparecchi terrestri per la sorveglianza in mare.

Dal punto di vista della sorveglianza, «Pantelleria costituisce un osservatorio mirabilmente situato in mezzo al Canale di Sicilia. È forse questo l'aspetto più fastidioso per noi, dello stabilimento di un nemico su questa posizione. Le nostre forze navali in azione, come le nostre forze aeree, saranno costrette a fare il giro di quest'isola (come d'altra parte delle Pelagie) se vorranno assicurare la segretezza ai loro movimenti. Le organizzazioni di guardia, semplici e flessibili, non sono facilmente vulnerabili. Ma il rendimento del servizio di guardia è in funzione dei mezzi di trasmissione. Sappiamo che Pantelleria è riccamente dotata di mezzi di comunicazione: cavi telegrafici e telefonici, posti di radiotelegrafia e di radiodiffusione. Tutti gli avvistamenti possono dunque essere agevolmente e rapidamente trasmessi in Sicilia e sul continente».

Nasceva a questo punto la scelta tra le operazioni da prendere in considerazione. Se si voleva impedire che Pantelleria svolgesse il richiamato triplo ruolo, «la sola soluzione possibile consiste nell'impadronirsene a viva forza e stabilirvi abbastanza solidamente da non poterne più essere sloggiati» (10).

L'operazione, pur non apparendo di estremo impegno, rappresentava pur sempre uno sforzo combinato di una certa importanza. «L'esame delle carte e dei documenti in nostro possesso mostra che non esiste alcuna spiaggia di sabbia sulle coste di Pantelleria. La maggior parte dell'isola è contornata da rocce scoscese, che rendono ogni sbarco impossibile nella metà sud-est».

Sul versante nord-occidentale invece, l'esistenza di qualche punto di atterraggio, sulla costa in pendenza relativamente dolce, consentiva d'immaginare un tentativo di sbarco, articolato su tre punti da attaccare simultaneamente: a nord e a sud della punta Fram, rispettivamente presso la casa Valenza e tra Roncone di Salerno e la punta Sciuvachi, e sulla costa settentrionale tra la punta

(10) *Ibidem*. Se invece ci si voleva limitare ad operazioni minori, si riteneva poco interessante tentare l'imbottigliamento del porto, e si pensava piuttosto a bombardamenti dello scalo e della base aerea condotti con aerei e con navi, al taglio del cavo telegrafico con la Sicilia, perfino ad una eventuale incursione notturna sul campo d'aviazione. Per i bombardamenti aerei occorreva però utilizzare qualche formazione moderna e veloce — non quelle disponibili in Tunisia — e farla scortare dai caccia per timore della caccia locale. Il bombardamento navale poteva essere condotto da 2 unità, incrociatori leggeri o cacciatorpediniere. L'incursione poteva essere tentata da 5-6 uomini messi a terra da un sottomarino, cui molto difficilmente avrebbero potuto ritornare; essi dovevano incendiare, con granate e pedardi, gli aerei a terra e bloccare le porte degli hangars, dopo aver camminato «per una ventina di minuti tra numerose case disseminate nelle campagne». Il taglio dei cavi sottomarini doveva essere eseguito su fondali abbastanza profondi per avere una certa efficacia. Vedi stesso documento, pp. 38-43.

Puzzolana e la scogliera che chiude la Cala dei Cinque Denti dal lato occidentale.

L'attacco andava condotto sui tre punti prescelti nel medesimo tempo, avendo come obiettivi immediati il semaforo (distaccamento A) e il campo d'aviazione (distaccamenti B e C). Una seconda fase prevedeva l'occupazione, da parte delle forze da sbarco riunite, della città e del porto, ed una terza fase il rastrellamento e il disarmo degli abitanti. Si riteneva che per l'operazione occorresse impiegare un reggimento di fanteria, composto da 3 battaglioni di truppe da montagna — con una compagnia del Genio ed un gruppo trasmissioni — e 2 compagnie di fucilieri di Marina, appoggiati da 3 batterie da montagna. Le truppe dovevano essere dotate in partenza di due giorni di viveri e di munizioni, mentre i mezzi di locomozione e trasporto (70 motociclette e 600 muli) sarebbero stati sbarcati nel porto dopo l'occupazione: durante le operazioni di conquista, le forze operanti avrebbero dovuto impadronirsi sul posto dei mezzi occorrenti. La forza dei tre gruppi d'attacco era fissata in circa 1.000 uomini per i distaccamenti A e C ed in circa 1.600 uomini per il distaccamento B.

Per trasportare da Biserta la forza d'invasione sarebbero stati necessari 7 piroscafi dei servizi di collegamento con la Corsica (2 per ciascuno dei distaccamenti A e C, 3 per il distaccamento B); ognuno di essi aveva una capacità di trasporto di 600 uomini ed una velocità di 15 nodi. Ogni piroscavo avrebbe avuto a bordo anche 2 vedette, che sarebbero state impiegate per rimorchiare, ciascuna, 4 imbarcazioni per l'assalto dal mare. Lo sbarco doveva avvenire di sorpresa, a notte fonda, e sarebbe stato iniziato, su ciascuna delle tre spiagge prescelte, da un primo contingente di 50 fucilieri di Marina che avevano il compito di aprire la strada. Tre torpediniere veloci da 610 t avrebbero dovuto assicurare il trasporto dell'avanguardia.

Le operazioni di messa a terra del corpo di sbarco erano previste in due ondate: con la prima avrebbero messo piede su ciascuno dei tre punti prescelti 300 uomini con mitragliatrici e mortai, con la seconda avrebbero seguito altri 200 uomini con i cannoni da 65, le munizioni, ecc. Tutta l'operazione doveva svolgersi in 2 ore e 20 minuti, a partire dal momento in cui le torpediniere che trasportavano i gruppi d'avanguardia si fossero fermate dinanzi alla costa.

Il convoglio d'invasione sarebbe stato composto da tre colonne (A, B e C, che trasportavano i 3 distaccamenti), ognuna delle quali sarebbe stata formata da 2-3 piroscafi e da una torpediniera da 610 t. Il contrammiraglio comandante della spedizione in mare ed il colonnello comandante delle forze da sbarco si sarebbero imbarcati su un cacciatorpediniere, nave ammiraglia della spedizione, ed avrebbero avuto a loro disposizione per i collegamenti un'altra torpediniera veloce da 610 t. Come scorta ravvicinata sarebbero state impiegate due divisioni di torpediniere da 1.500 t, che avrebbero incrociato lungo le coste settentrionali e meridionali dell'isola e assicurato il tiro di controbatteria.

Da Biserta la distanza da percorrere era di 110 miglia, il che implicava, a 15 nodi l'ora, un tempo di percorso di ore 7,20. Poichè la navigazione doveva essere compiuta col buio, diventava difficile utilizzare le notti d'estate, più brevi, che non avrebbero consentito al convoglio di salpare in tempo per poter navigare e condurre l'azione con il favore della notte (d'inverno il buio sarebbe durato 4-5 ore di più).

Era previsto anche l'impiego di due sommergibili-picchetto, che dovevano

prendere posto, l'uno, tra i punti di sbarco A e B e l'altro nelle immediate vicinanze della spiaggia C, e mantenersi dal giorno prima, allo scopo di segnalare i punti esatti di atterraggio ai convogli in arrivo.

Tutta l'aviazione disponibile in Tunisia avrebbe dovuto essere impiegata, a ondate successive, per sostenere l'azione.

La prima delle condizioni necessarie per la riuscita del progetto andava riconosciuta nella possibilità di mantenere il segreto, motivo per cui altre provenienze diverse da Biserta (Susa, Sfax) dovevano essere escluse a causa della loro lontananza, che non avrebbe consentito al convoglio di compiere la traversata interamente di notte. Occorreva, quindi, una notte senza luna abbastanza lunga, con il mare assolutamente calmo, considerando la natura aspra delle coste di Pantelleria. Il personale da impiegare doveva poi ricevere un idoneo addestramento, mirato ad ottenere la massima efficienza possibile in circostanze comunque disagiate.

L'estensore del piano si rendeva conto dei rischi che l'impresa presentava. Egli insisteva anzitutto sulla difficoltà di individuare i punti precisi della costa, in cui avrebbero dovuto svolgersi gli sbarchi; a tal fine, come già detto, si era previsto l'impiego di due sommergibili-picchetto, ma questi avrebbero potuto prima dello sbarco essere oggetto di caccia da parte dell'avversario, e ciò avrebbe privato le forze attaccanti dei punti di riferimento. Una tale eventualità poteva dar luogo a conseguenze molto gravi perché l'isola aveva una natura molto accidentata ed era «contornata da un caos di roccie». La difesa, poi, avrebbe potuto riservare sorprese poco piacevoli: eventuali mine in costa che non si potevano dragare a causa degli scogli, imprevisti nidi di mitragliatrici e batterie ben mimetizzati e coperti. Vedette, MAS ed aviazione italiani potevano riuscire ad affondare qualche piroscalo, forze navali avversarie potevano riuscire ad intervenire, causando perdite anche importanti al dispositivo francese di trasporto e di scorta. La guarnigione, infine, avrebbe potuto respingere l'attacco e costringere i francesi a reimbarcarsi sotto il fuoco. Ove, poi, tutto fosse andato bene e l'isola fosse stata conquistata, bisognava mettere in conto per l'avvenire le servitù derivanti dalla necessità di guarnire bene a difesa e approvvigionare regolarmente Pantelleria per evitare che gli italiani vi rimettessero piede.

Le conclusioni erano le seguenti: *«In definitiva, il possesso di Pantelleria da parte del nemico costituisce nel suo gioco un atout che, senza essere trascurabile, non è per esso di un interesse essenziale. Ciò costituisce per noi un fastidio apprezzabile, non un ostacolo di maggiori proporzioni.*

Per il nemico è un osservatorio, un posto di guardia, una base di pattuglie e vedette, che l'aiuta a sorvegliare il Canale di Sicilia, tanto per la sua sicurezza navale ed aerea che per la difesa delle sue comunicazioni in Mediterraneo centrale e per il controllo delle comunicazioni nemiche e neutrali tra i due bacini del Mediterraneo. E inoltre una base avanzata di aviazione leggera in direzione della Tunisia. Se noi ci impadroniamo di questa posizione, essa potrà servirci anche per la nostra sicurezza e per il controllo delle comunicazioni nel Canale di Sicilia, ma questo controllo si può fare in condizioni analoghe un poco più lontano a Nord-Ovest, tra Biserta e le Egadi. Come base d'aviazione leggera, questa posizione è esposta e non ci farebbe guadagnare un tempo apprezzabile tra Tunisia e Sicilia.

Sembra, quindi, che per noi il maggior vantaggio da aspettarsi dalla presa di possesso di Pantelleria sia di ordine negativo: impedire al nemico di utilizzarla a suo profitto.

L'operazione combinata necessaria per impadronirsi di Pantelleria esige mezzi relativamente modesti per quanto riguarda gli effettivi di truppe necessari, i trasporti e la loro scorta. Richiede, invece, per assicurare la copertura, l'entrata in gioco delle forze d'Alto Mare (11), e ne consegue che queste possono venire trascinate a dare battaglia su un terreno che non pare a priori favorevole.

Infine, l'operazione di sbarco propriamente detta, su una costa difficile e mal conosciuta, dove l'organizzazione della difesa può essere molto seria, comporta gravi rischi; è possibile che si riesca, ma non si può avere nessuna certezza al riguardo.

Inoltre, se ci impadroniamo di questa posizione, se non vogliamo esporci ad uno scacco che, dal punto di vista psicologico, sarebbe peggiore dell'astensione iniziale, bisogna metterci in condizioni di respingere ogni attacco ulteriore, quindi trasportare nell'isola mezzi di difesa importanti e stabilirci su di essa molto solidamente. In sovrappiù, occorrerà assicurare il regolare rifornimento.

La questione merita dunque di essere accuratamente soppesata: non si può dire che l'operazione s'imponga, e bisogna accettare l'eventualità di uno scacco» (12).

Lo studio risulta abbastanza equilibrato e problematico, pur essendo orientato a pianificare l'invasione di Pantelleria. Esamina il possibile ruolo dell'isola in mani italiane e francesi senza esaltarla né deprimerla, e conclude che — in caso di successo — l'operazione sarebbe stata pagante. Procedo quindi all'analisi della situazione strategica e tattica e delinea il piano d'attacco che i francesi avrebbero dovuto applicare. Sembra di capire che lo sbarco — non altre operazioni minori — sia l'azione ritenuta auspicabile.

Ma due ordini di considerazioni sembrano ben presenti all'estensore e militano entrambe a favore di una certa cautela. Anzitutto viene denunciata una probabile carenza di informazioni circa la situazione reale di Pantelleria; le notizie disponibili sembrano non essere molto recenti e talvolta si fa strada il dubbio che la mancanza di conoscenze precise ed aggiornate sull'organizzazione e le risorse della difesa potrebbe avere conseguenze gravi, come nell'ipotesi di un imprevisto minamento delle coste vicino alla riva. In secondo luogo, la possibile reazione italiana è considerata come un'incognita pericolosa; non vi è trionfalismo nel piano d'attacco, poiché sono ben presenti i possibili effetti negativi derivanti per i francesi dall'azione della difesa terrestre, aerea e navale, come pure dal rischio di un ritorno in forze degli italiani che valesse a far cambiare nuovamente di possesso l'isola, dopo che fosse stata conquistata. Tutto questo è accompagnato dalla ripetuta sottolineatura della condizione inderogabile della segretezza, esigenza che, a causa dei tempi di percorso, costringe

(11) Di tale eventualità, peraltro, nello studio non si parla mai, altro che per questo richiamo. Non conosciamo, quindi, quali e quante unità maggiori — e con quale dislocazione di partenza e di copertura — si supponeva di dover impiegare.

(12) Quanto all'efficacia delle eventuali operazioni minori già richiamate (bombardamenti, incursioni, taglio di cavi), lo studio diceva chiaramente che esse «non avranno mai un'influenza apprezzabile sulla situazione generale», ma che avrebbero potuto pur sempre sortire un effetto negativo sul morale dell'avversario e positivo su quello delle forze armate e dell'opinione pubblica francese, dando «una impressione di attività». AMF, FMP, TTE, *Études d'opérations*, Note n. 5 EMP-TO, pp. 44-46.

alla scelta di Biserta come base di partenza del corpo d'invasione.

Lo sbarco a Pantelleria è un'operazione che, se appare in partenza a portata di mano, può però complicarsi in sede di realizzazione e, riuscendo, darebbe dei vincoli nuovi alla Marina francese. Il piano descritto sembra quindi aver bisogno di un *input* ulteriore, forse politico, per procedere verso la definitiva situazione. Dal punto di vista militare l'obiettivo non è ritenuto d'importanza vitale.

Sbarco all'Elba

Il 23 febbraio 1939 era pronto anche il piano delle operazioni contro l'Isola d'Elba, il quale muoveva dalla considerazione dell'«importanza che riveste per l'Italia il possesso dell'Arcipelago toscano e della stessa Isola d'Elba, tanto dal punto di vista strategico quanto da quello dell'industria di guerra» (13).

Passata in rassegna la situazione geografica e nautica dell'obiettivo — come pure le caratteristiche della sua industria metallurgica, considerata unitariamente con quella di Piombino (14) — veniva rilevato che la «difesa dell'Isola d'Elba e del Canale di Piombino ha preoccupato da molto tempo l'Italia che ha sempre temuto che un nemico s'impadronisca dell'isola, dove i punti di sbarco sono numerosi e comodi, e possa così interdirle un passaggio indispensabile tra il Mar Tirreno e il Mar Ligure, occupando al tempo stesso un centro industriale molto importante» (15).

Non si trattava di supposizioni infondate, che in effetti da parte italiana si era prevista e temuta da molto tempo — nei momenti di tensione con la Francia — un'azione sull'Elba. Valga ricordare lo studio dell'ammiraglio Giovanni Battista Bettolo dell'ottobre 1897, destinato allo S.M. della Marina ed a quello dell'Esercito e intitolato «*Danni che potrebbe soffrire l'Italia in una guerra contro una grande potenza navale*» (16). In esso si prevedeva che l'enorme estensione delle coste italiane e le condizioni della Marina militare di allora non avrebbero consentito di impedire gli sbarchi del nemico: «*L'Elba, le Egadi e le altre isole minori saranno facile preda di poche navi, che opereranno senza alcun pericolo. I danni materiali che si dovranno subire, per effetto delle predette occupazioni, saranno gravissimi... Occupando ad esempio l'Elba, che si trova nell'Alto Tirreno a così breve distanza dai porti francesi (198 miglia da Tolone a 68 da S. Fiorenzo), si avrebbe una buona base d'operazione, la quale, appoggiata alle isole minori dell'Arcipelago toscano, permetterebbe alla Fran-*

(13) AMF, FMF 3, TTE, *Etudes d'operations*, Note 37 EMPTO.

(14) Come interesse primario destavano le miniere di ferro dell'isola che in tempo di pace fornivano 400.000 t di minerale, vale a dire il 70% della produzione nazionale. Il minerale veniva trattato in parte dall'ILVA di Porto Ferraio (300 operai) e in parte dalle officine del grande centro siderurgico di Piombino, che nel 1933 occupava 3.500 operai. Piombino e Porto Ferraio costituivano un insieme industriale molto importante, che forniva il 40% della produzione totale dell'industria siderurgica italiana. Lo stabilimento di Piombino produceva annualmente anche 6.000 t di acido solforico, indispensabile per le fabbricazioni di guerra, e quello di Porto Ferraio forniva l'energia elettrica a tutta l'isola d'Elba. *Ibidem*, pp. 6-7 e 17-18.

(15) Questo tema era stato alla base di manovre ed esercitazioni combinate tra l'Esercito e la Flotta italiani, per cui riusciva difficile immaginare una sorpresa. *Ibidem*, p. 8.

(16) Riportato nella *Monografia riassuntiva circa l'impiego delle forze marittime della Triplice*, n. 18, Riservatissimo. Confidenziale. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana, Roma, 171, 5.

cia di raccogliere in essa, a poco alla volta, tutto quanto occorre per invadere l'Italia peninsulare» (17).

Risultava, peraltro, che negli ultimi anni la difesa era stata rinforzata, con lo spiegamento di batterie costiere medie e leggere, proiettori, batterie contraeree. Dinanzi ai punti più vulnerabili della costa, presidiati da reticolati e nidi di mitragliatrici, ci si dovevano aspettare sbarramenti di mine e di reti, probabilmente estesi a tutto l'arcipelago, in modo di consentire solo alcuni varchi per il passaggio delle unità amiche. Si poteva presumere che in tempo di guerra la guarnigione dell'isola ammontasse a 3.000+4.000 uomini, di cui la metà accasermata a Porto Ferrajo (18); si doveva inoltre ammettere che gli italiani avrebbero avuto la possibilità di far intervenire rapidamente forze aeree e navali e probabilmente sbarcare, qualche ora dopo l'allarme, rinforzi di truppe e artiglieria leggera nei porti e negli attracchi della costa orientale (19).

L'Arcipelago toscano costituiva una barriera di alto valore strategico contro i francesi. Esso copriva le comunicazioni italiane tra il Mar Tirreno e il Mar Ligure, garantendo sicurezza e discrezione ai movimenti di arroccamento per linee interne delle forze navali italiane fra i due mari e lasciando l'avversario in una imbarazzante incertezza circa il punto di intervento di quelle forze. L'arcipelago svolgeva inoltre un ruolo di avamposto e di sorveglianza sul versante marittimo orientale della Corsica, tanto che nelle giornate chiare vi si sarebbero potuti seguire i movimenti navali senza l'ausilio dell'aviazione. L'isola d'Elba disponeva poi, nella rada di Porto Ferrajo, di un punto d'appoggio per il naviglio leggero, utilizzabile anche come rifugio per elementi navali in ripiegamento. Un tale sguardo d'insieme induceva a prendere in considerazione un'operazione diretta alla conquista dell'isola.

«Le spiagge dell'Isola d'Elba, compatte e riparate, si prestano ad un facile sbarco, ma, per contro, si può tenere per certo che la difesa di queste spiagge e dei loro accessi sarà fortemente organizzata.

In tali condizioni, poiché l'operazione combinata ha per fine la conquista dell'isola, essa sarà un'operazione di impegno che implicherà considerevoli rischi, soprattutto se verrà intrapresa senza mezzi speciali (mezzi d'assalto analoghi ai «Sesia» italiani, imbarcazioni blindate, ecc.) che permettano di porre a terra rapidamente i primi elementi, poi di proseguire sotto il fuoco lo sbarco degli uomini e dei materiali necessari. In mancanza di questi mezzi speciali, un simile sbarco può presentare qualche probabilità di successo soltanto se la sorpresa è totale. Ora, un breve esame delle condizioni dell'operazione mostra che la sorpresa sarà assai difficile da realizzare.

L'isola è solcata da buone strade, la reazione del nemico sarà dunque rapida. Per questo motivo non sembra indicato sbarcare sulla costa nord del Golfo di Procchio-Marina di Marciana, troppo vicino a Porto Ferrajo, col rischio di trovarsi bloccati subito dal momento dello sbarco.

(17) Gabriele, *Le Convenzioni navali della Triplice*, cit., pp. 167-168 e 170.

(18) AMF, FMF 3, TTE, *Études d'operations*, Note 37 EMPTO, pp. 8-13. Si calcolava che le forze terrestri comprendessero un reggimento di fanteria ed una legione della milizia, oltre a reparti minori, e 2 batterie del 16° Reggimento di artiglieria da campagna.

(19) *Ibidem*, pp. 13-14. L'aviazione da caccia e da bombardamento era a 20 minuti di volo partendo da Orbetello e Livorno ed a 30 minuti partendo dalla Spezia, Pisa e Castiglione del Lago. Unità navali che marciassero a 25 nodi avrebbero impiegato ad arrivare sul posto 2 ore da Livorno e La Spezia, 3 ore dalla Maddalena, 9 ore da Napoli.

L'operazione, partendo allora dal gruppo di spiaggia della costa sud: Campo, Lacona e Stella, può essere immaginata come segue. Un primo battaglione, messo a terra insieme ad una sezione da 65 mm nel golfo di Stella, si dirige verso il golfo di Porto Ferrajo, distante 4 km. Questo battaglione incontrerà per strada le truppe che vengono da Porto Ferrajo e le bloccherà. Un secondo battaglione, messo a terra con due sezioni da 65 mm nel golfo di Lacona, si dirige verso Porto Longone e al di là risale lungo la costa est, verso Rio Marina, per impedire ai rinforzi di arrivare da Piombino. Un distaccamento più importante, composto da due battaglioni e da due batterie da 65 mm è messo a terra nel golfo, più lontano, di Marina di Campo e consente di manovrare attaccando Porto Ferrajo dall'ovest. All'ingrosso, bisogna dunque sbarcare 4.000 uomini e 14 pezzi da 65 mm.

Questo sbarco potrebbe essere fatto abbastanza rapidamente (due ore circa) se le truppe fossero sbarcate senza il loro equipaggiamento. Ma il distaccamento che va sulla costa est e il distaccamento sbarcato a Marina di Campo dovranno percorrere più di 10 km. Bisogna che portino con sé delle carrette per il trasporto delle mitragliatrici, dei mortai e delle munizioni. Inoltre, poiché è fuori questione la possibilità di trainare i cannoni a braccia su una così grande distanza, bisogna sbarcare nello stesso tempo dei muli, perché non bisogna far conto di trovare, di notte nell'isola, i mezzi di trasporto immediatamente necessari.

Bisogna dunque sbarcare in tutto un centinaio di carrette ed un centinaio di muli, il che comporta l'imbarco sui trasporti di chiatte, necessarie per lo sbarco dei muli. L'operazione ne sarà considerevolmente appesantita e la durata dello sbarco sarà prolungata per ciò di molte ore. Ora, bisogna che questo sbarco sia terminato prima di giorno, se si vuole evitare la forte reazione aerea del nemico, il quale dispone di numerose basi nelle immediate vicinanze.

Dovremo prendere dunque trasporti di truppe rapidi, poiché per ragioni di riservatezza il convoglio dovrà partire dalle coste della Provenza e praticamente dalla regione di Tolone, distante circa 200 miglia. Ciò malgrado, la traversata non potrà esser fatta interamente di notte, dal momento che la velocità del convoglio verso la fine del percorso sarà ridotta, dovendo i trasporti navigare dietro dragamine o mettere in acqua i loro paramine avvicinandosi all'Arcipelago toscano, i cui accessi il nemico avrà probabilmente difeso con mine.

Per abbreviare quanto possibile la durata della navigazione, che sarà effettuata partendo di giorno, dovremo prendere 3 dei 6 trasporti di truppe capaci di 20 nodi che possiede la Marina mercantile francese: uno del tipo «Ville d'Alger» per il distaccamento della spiaggia ovest e due del tipo «El Mansour» per gli altri distaccamenti (20). In sovrappiù, bisognerà che questi trasporti e la loro scorta navighino nel Canale di Corsica, imbocchino il passaggio tra Pianosa e l'Isola d'Elba e arrivino al punto dei loro rispettivi ancoraggi senza essere visti né da bastimenti in sorveglianza, né dai semafori, né dai posti di guardia o dalla batteria di costa dei Ripalti.

(20) «I piroscafi rapidi delle linee Provenza-Africa del Nord, che per la loro velocità e le loro dimensioni convengono per le operazioni di sbarco, vengono, dopo aver effettuato il trasporto delle truppe di mobilitazione e di concentramento, allestiti come incrociatori ausiliari. Essi costituiscono la 1^a e la 2^a divisione di incrociatori ausiliari, destinati alla regione Dakar-Casablanca. Occorrerebbe prevedere la loro sostituzione in questa regione durante la preparazione e l'esecuzione di un'operazione combinata come quella studiata qui sopra», *ibidem*, p. 22.

La segretezza dell'operazione, condizione necessaria del suo successo, resta dunque molto aleatoria, per poco che il nemico mostri qualche vigilanza tanto intorno al punto di partenza (Tolone) quanto nei paraggi di Capo Corso e dell'Arcipelago toscano. Se il convoglio viene scoperto alla partenza, ci si può attendere una viva reazione in mare (elementi leggeri di ogni tipo), nei paraggi ristretti del Canale di Corsica e dell'Arcipelago, e a terra (artiglieria costiera, batterie di artiglieria da campagna) dal momento dell'arrivo del trasporto al largo delle baie. Se l'allarme è stato dato in tempo, le Forze d'alto mare nemiche basate alla Spezia possono anche intercettare il convoglio prima del suo arrivo a Capo Corso.

Prima di arrischiare l'inizio di una tale operazione, sarebbe anzitutto necessario assicurarsi per mezzo di esplorazioni aeree — e poi attraverso l'organizzazione di un efficace dispositivo di sorveglianza — che il nemico non tenga di base nei porti del golfo di Genova, né in Alto Tirreno, forze importanti in condizioni di intervenire rapidamente.

In ogni modo, il convoglio dovrà essere solidamente scortato, e la forza di copertura dovrà essere abbastanza potente per tenere in rispetto le forze avversarie della regione. Il dispositivo di copertura dovrebbe comprendere due gruppi dei quali l'uno guarderebbe gli accessi nord dell'Arcipelago toscano e l'altro gli accessi sud. Ma questo secondo gruppo si troverebbe ad aver imboccato l'Alto Tirreno in una situazione delicata, essendo la sua ritirata condizionata a tutte le alee di un passaggio obbligato per il Canale di Corsica, dove la presenza di un dispositivo di sommergibili scagionato in profondità sarebbe da prevedere, con tutte le facili occasioni d'attacco che ciò comporterebbe.

La necessità di assicurare un energico tiro di contro-batteria contro l'artiglieria costiera dell'Isola d'Elba, a partire dal momento in cui questa si scopre per opporsi all'avvicinamento del convoglio, conduce a prevedere l'intervento contro le difese a terra di mezzi realmente potenti, almeno due incrociatori, preferibilmente da 10.000 t (artiglieria da 203). Queste navi potrebbero in seguito partecipare alla copertura verso il Mezzogiorno. I paraggi pericolosi (dovunque fondali che potrebbero essere minati) in cui dovrebbero operare questi incrociatori obbligherebbero a farli precedere dappertutto in questa regione da dragamine veloci.

Essendosi da prevedere fino dall'alba una forte reazione aerea, converrà, la sera della vigilia, attestare di base sui campi della Corsica tutto ciò che si potrà concentrarvi di aviazione da caccia.

In complesso, le forze da mettere in gioco saranno importanti: dispositivo preliminare di esplorazione e di sorveglianza di aviazione e di sommergibili, forze di scorta, d'intervento diretto e di copertura. Una parte delle forze di copertura, le forze di scorta e d'intervento diretto si troveranno impegnate in sfavorevole posizione nell'Alto Tirreno.

Ammettendo che l'operazione sia riuscita, dovremo rifornire l'isola di viveri, munizioni e forse rafforzarla quanto alle artiglierie (155 lungo, o meglio 155 G.P.F., portata 18 km, peso 12 t), se le batterie della costa e le loro munizioni fossero state distrutte. Non bisogna nascondersi che simili servitù da assicurare così lontano dalle nostre basi saranno molto pesanti, soprattutto se il nemico ha conservato la pienezza della sua potenza navale ed aeronautica. Sarà inoltre necessario resistere, non soltanto sotto i bombardamenti aerei, ma sotto il fuoco della costa avversaria, dove è facile porre in posizione potenti batterie d'artiglieria pesante.

Ricordiamo infine che la presa dell'Isola d'Elba avrebbe per corollario logico altre operazioni, peraltro meno importanti, dirette all'occupazione delle altre isole dell'Arcipelago toscano.

Risulta da questo esame che l'operazione combinata diretta alla conquista dell'Isola d'Elba comporta rischi estremamente gravi, e che essa non è nemmeno praticabile finché non si dispone di mezzi specialmente costituiti per eseguire degli sbarchi di viva forza su una costa organizzata. Si potrebbe pensare di prenderla veramente in considerazione solo nel caso in cui il nemico, già vinto a metà, avesse visto declinare in grande misura la sua potenza navale ed aeronautica, come pure il suo morale, e non fosse più in grado di opporre una resistenza seria» (21).

Dopo questa conclusione negativa sulla opportunità di compiere il tentativo di impadronirsi dell'Elba con un'operazione di sbarco, lo studio proseguiva mettendo a fuoco le possibili azioni di minore impegno. Venivano così passate in rassegna le prospettive dei bombardamenti aerei e navali, quelle del colpo di mano e quelle del taglio dei cavi telegrafici.

La preferenza andava ai bombardamenti aerei, che avrebbero dovuto avere come bersagli, insieme, il centro industriale di Piombino (un triangolo equilatero di 1.000 m per lato) e quello di Porto Ferraio (un quadrato di 500 m per lato). Sarebbe stato necessario far scortare i bombardieri dalla caccia, dovendosi prevedere una reazione immediata dell'Aviazione Italiana. Si riteneva che i bombardamenti aerei avrebbero potuto venir eseguiti, senza rischio eccessivo:

«a) di giorno, ad alta quota, da formazioni di bombardieri terrestri rapidi dell'Aviazione, in partenza dai campi della Corsica ed accompagnati possibilmente da caccia basati su Borgo;

b) di notte, da formazioni di bombardieri notturni dell'Aviazione o da formazioni di idrovolanti della Marina che, partendo dai campi o dagli specchi d'acqua della costa orientale della Corsica, potrebbero effettuare molti viaggi nella stessa notte» (22).

I bombardamenti navali erano considerati molto rischiosi perché avrebbero costretto le unità ad avvicinarsi all'isola in zone di mare probabilmente infestate da mine, col pericolo di subire perdite e danni senza avere, per contropartita, apprezzabili probabilità di raggiungere col fuoco delle artiglierie navali i bersagli a terra. Il colpo di mano era escluso per l'Elba: poteva essere immaginato per le isole minori, assai debolmente difese, ma prive di obiettivi paganti. Il taglio dei cavi telegrafici veniva definito «interessante» per quelli che collegavano l'Elba alle altre isole, considerando che ciò avrebbe diminuito, almeno temporaneamente, il valore della rete di avvistamento disposta sull'Arcipelago toscano (23).

Le conclusioni generali sembravano mirare a confinare nella competenza delle forze aeree — e possibilmente di quelle dell'Aviazione — le operazioni da condurre contro l'Elba in caso di guerra con l'Italia: «Di tutte le operazioni che possono essere prese in considerazione contro l'Isola d'Elba, sembra dunque che, salvo circostanze eccezionali, una sola è da tenere a mente: il bombardamento

(21) *Ibidem*, pp. 19-26.

(22) *Ibidem*, p. 28. Avrebbero potuto essere impiegate bombe dell'Aviazione da 50 kg o bombe della Marina da 73 e da 150 kg.

(23) *Ibidem*, pp. 27-33.

aereo delle officine siderurgiche. Perché il risultato da raggiungere sia pienamente conseguito, l'Isola d'Elba non deve essere vista da sola, poiché le officine di Piombino formano con quelle di Porto Ferraio un insieme industriale che non deve essere dissociato nell'attacco.

Questo doppio obiettivo presenta un alto valore dal punto di vista dell'economia di guerra italiana. Esso è da comprendere nelle missioni di bombardamento che l'Aviazione deve prevedere. In mancanza dell'esecuzione di questa missione da parte delle formazioni dell'Aviazione, la Marina può anche eventualmente impiegare contro questi obiettivi le sue proprie formazioni da bombardamento, se queste non sono riservate per operazioni propriamente marittime, aventi di mira le forze e gli interessi navali avversari» (24).

Fin qui lo studio. Più che per condurre un assalto, esso sembrava redatto per dimostrare quali erano i rischi dall'operazione e per dissuadere dal tentarla. Del resto, le considerazioni negative esposte apparivano valide, anche se non erano corroborate da una compiuta informazione circa gli apprestamenti e le difese italiani. Peraltro, le osservazioni relative all'importanza strategica dell'Elba e dell'Arcipelago toscano ai fini del dispositivo navale italiano risultavano esatte, ed era da ritenere che le forze armate italiane si sarebbero battute per difenderla. Forse, sul ritornante timore francese delle mine e dei mezzi insidiosi potevano aver influito anche gli infausti ricordi adriatici del 1914-15 — quando diverse unità avevano subito le offese del nemico in quel mare (25) — ma è indubitabile che le difficoltà operative evidenziate dall'estensore del piano fossero reali.

Nessuno sbarco-lampo all'Elba all'inizio di un conflitto, pertanto, appariva consigliabile, ma solo una pressione aerea sui principali obiettivi industriali di Piombino e di Porto Ferraio, nella speranza che le vicende belliche fiaccassero altrimenti l'avversario e consentissero di riprendere in esame, nell'intento di acquisire pegni territoriali alla fine della guerra, la conquista dell'isola. In attesa, come si è visto sopra, era meglio accontentarsi di operazioni modeste, anche se difficilmente risolutive (26).

Bombardamenti della costa ligure a Vado e a Genova

La nota di trasmissione al Capo di S.M. della Marina francese di un elaborato dedicato ad una incursione navale sulla regione di Vado-Genova — del 25 maggio 1939 — incominciava così: «*Tra le operazioni navali che si possono prendere in considerazione all'inizio di una guerra contro l'Italia, ve n'è una che sembra particolarmente ricca di risultati materiali e morali, pur essendo di relativamente agevole esecuzione: è quella che mira alla distruzione degli obiettivi scaglionati a filo della costa da Vado a Genova (cantieri navali e navi in costru-*

(24) *Ibidem*, p. 34.

(25) Definitivo dagli anglo-francesi «nido di vespe». La Marina francese vi perse il sommergibile *Curie* (20 dicembre 1914), ebbe silurata la corazzata *Jean Bart* (21 dicembre 1915) ed affondato l'incrociatore *Jean Gambetta* (27 aprile 1915). Vedi A. Thomazi, *La guerre navale dans l'Adriatique*, Parigi 1925, pp. 35-79; A. Laurens, *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918*, Parigi 1929, pp. 30-31 e 53-94; M. Sokol, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria*, Roma 1931, I, pp. 74-156.

(26) Un ulteriore interrogativo circa la possibile efficacia contro grandi complessi industriali del bombardamento aereo nasceva dal fatto che si pensava di far impiegare all'Aviazione come già richiamato, bombe da soli 50 kg.

struzione, riserve di combustibili liquidi, officine metallurgiche, ecc.)» (27).

Un'azione dal mare sulle coste liguri costituiva il progetto più ovvio e probabilmente più antico, in tema d'iniziative navali francesi contro l'Italia. Con certezza, già nel 1889 i francesi avevano pensato — e gli italiani lo avevano saputo — a scorrerie e bombardamenti dal mare su obiettivi ferroviari e stradali della Riviera (28). Di nuovo nel 1895 lo S.M. della Marina transalpina aveva pianificato, in un documento intitolato «Operazioni contro le ferrovie del litorale italiano da Ventimiglia a La Spezia», una serie di azioni volte ad interrompere in vari punti la strada ferrata costiera, allo scopo di impedire o ritardare il trasporto di truppe italiane verso la frontiera occidentale (29). Il già citato studio Bettolo del 1897 aveva compreso le città della Liguria tra quelle aperte all'iniziativa nemica e l'anno successivo la Commissione Suprema per la Difesa dello Stato aveva rilevato a sua volta che le ferrovie litoranee — e tra queste, in primis, quelle della Liguria — erano «esposte ad offese dal mare» (30). Esistevano quindi precedenti relativi ad intenzioni francesi ed a timori italiani in quell'area geografica, per cui c'era da aspettarsi, da una parte e dall'altra, che si progettasse un'azione del genere, anche se nel 1939 gli obiettivi primari erano diversi.

La nota rilevava come «intrapresa all'inizio delle ostilità, quest'operazione avrebbe avuto probabilmente un rendimento migliore e rischi minori: essa inoltre ci darebbe l'importante vantaggio di attribuirci l'iniziativa delle operazioni e verosimilmente di turbare l'economia del dispositivo iniziale delle forze navali italiane» (31).

I bersagli erano concentrati nella regione di Vado-Savona e in quella di Genova. Nella prima spiccavano i depositi di carburante, che secondo i francesi contenevano circa 200.000 t di combustibile, ripartite in una cinquantina di installazioni site sul litorale; inoltre in quella zona sorgevano in riva al mare fabbriche di materiale ferroviario. Nella seconda attiravano l'attenzione le acciaierie dell'ILVA, il Cantiere e le Officine Ansaldo, stabilimenti metallurgici e metalmeccanici; vi era, infine, il porto di Genova, con i suoi impianti di importanza civile e militare (32).

Volendo battere intensamente gli obiettivi, sarebbero occorsi 6 incrociatori pesanti armati da cannoni da 203, 3 incrociatori medi o leggeri armati da cannoni da 152 e 6 cacciatorpediniere armati da cannoni da 138. Ove si fosse voluto condurre un'azione limitata, la preferenza andava all'attacco alla zona di Vado-Savona, che comprendeva «il gruppo di obiettivi meglio pagante e più facile da raggiungere». Tuttavia le condizioni geografiche avrebbero permesso di battere con forze separate — ma solo di una decina di miglia, quindi pratica-

(27) AMF, FMP 3, TTE, 104, *Études d'opérations*, Note n. 42 e 43 EMPTO.

(28) Gabriele, *Le Convenzioni navali della Triplice*, cit., pp. 70-74.

(29) Gabriele e Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, cit., pp. 19-22.

(30) Gabriele, *Le Convenzioni navali della Triplice*, cit., pp. 180-181.

(31) AMF, FMP 3, TTE, 104, *Études d'opérations*, Note n. 42 e 43 EMPTO. Qualunque fosse l'epoca scelta per l'operazione, questa doveva essere lanciata dopo una rapida concentrazione di forze e, comunque, in condizioni particolarmente favorevoli.

(32) *Ibidem*, pp. 4-6. Invece, per i nodi ferroviari e le installazioni portuali si riteneva difficile a priori — e forse addirittura controindicato perché i bersagli si trovavano localizzati in mezzo ad agglomerati civili — centrare «obiettivi paganti». Forse, se a Genova fossero state in allestimento unità da battaglia, sarebbe stato il caso di tentare ma impegnando in questo caso l'artiglieria da 340 delle corazzate.

mente riunite — entrambi i tratti di costa prescelti, col vantaggio che ciascuno del due gruppi avrebbe potuto fungere da sostegno all'altro.

Partendo dalla zona delle isole d'Hyères, una forza navale che avesse marciato a 20 nodi avrebbe impiegato 7 ore a coprire le 140 miglia che la separavano dagli obiettivi, marciando a 30 nodi avrebbe impiegato 4 ore: tra questi due estremi si doveva collocare la velocità della marcia di approccio. Gli alti fondali dinanzi alla costa ligure avrebbero favorito i movimenti delle unità attaccanti, che avrebbero dovuto aprire il fuoco, orientativamente, da una distanza di 15.000 m (33).

Era quindi desiderabile una buona visibilità, dell'ordine di 15.000 + 16.000 metri, e non sarebbero dispiaciute condizioni di cielo coperto perchè avrebbero reso più difficile la reazione aerea. Il tempo avrebbe dovuto essere «maneggevole», tenendo conto che un mare calmo avrebbe consentito agli attaccanti la massima velocità ed avrebbe facilitato le operazioni di puntamento, mentre un mare mosso avrebbe ostacolato l'azione dei MAS e di altre piccole unità siluranti che gli italiani avrebbero potuto mettere in campo.

«L'operazione richiede un approccio discreto, quindi una notte senza luna, di una durata sufficiente per consentire che la traversata dal porto di partenza si compia tutta intera di notte. L'importanza delle condizioni del mare in relazione alla velocità delle navi, quelle della visibilità in relazione alla distanza del tiro che non può essere ridotta a meno di 15.000 metri senza correre gravi rischi di mine, sono tali che sarebbe desiderabile che un sommergibile, dislocato preventivamente nel golfo di Genova, informi il Comandante sulle condizioni meteorologiche del momento.

Per ritardare il più possibile l'intervento dell'aviazione nemica e permettere di vedere convenientemente gli obiettivi, il bombardamento si collocherebbe utilmente tra l'alba ed il sorgere del sole» (34).

Le batterie costiere italiane erano piuttosto vecchie e — con riserva di quelle di grosso calibro della difesa di Genova, su cui occorre maggiori informazioni — non avevano una portata superiore ai 14.000 metri, mentre i treni blindati difficilmente avrebbero potuto intervenire in tempo. Essendo poi i fondali superiori ai 500 metri, non sarebbe stato agevole collocarvi mine, e in ogni caso, queste, all'inizio delle ostilità, non avrebbero dovuto essere numerose. Alla Spezia risultavano di base 12 MAS che avrebbero potuto intervenire — con tempo buono — fino ad un centinaio di miglia di distanza, ma non era questa eventualità a preoccupare maggiormente, quanto piuttosto l'eventualità che qualche unità leggera fosse ormeggiata ad Oneglia, da dove un'eventuale presenza di MAS o simili poteva costituire una minaccia concreta, specie nelle ore antelucane (35).

Ma il pericolo maggiore veniva dalle Forze navali italiane dislocate alla Spezia, distante 60 miglia: esse avrebbero potuto intervenire con 3 ore di preavviso. Diventava pertanto necessario da parte francese, un'azione diretta:

«1) a ricercare una grande segretezza nella marcia d'avvicinamento.

(33) Quanto alle installazioni petrolifere, era previsto che, subito dopo il bombardamento navale, aerei veloci avrebbero potuto lanciare bombe incendiarie sulle chiazze sparse di petrolio e di benzina aggravando i danni. *Ibidem*, pp. 7-9.

(34) *Ibidem*, p. 10.

(35) *Ibidem*, pp. 11-12.

2) a preparare una bilancia di forze favorevole poichè una leggera superiorità di velocità appartiene, essendo pari tutte le altre cose, alle navi italiane. Per tale motivo si può prevedere sia l'azione di una forza d'attacco rapida e numerosa, sia la combinazione di una forza veloce d'attacco e di un sostegno scaglionato in retroguardia.

3) a scoprire ogni arroccamento di forze navali dal Basso all'Alto Tirreno.

Data l'importanza per l'Italia della regione Vado-Savona-Genova, costituisce un'ipotesi assai verosimile l'esistenza di un dispositivo di sicurezza italiano nel canale Corsica-Provenza, soprattutto quando noi avremo forze serie basate sulle coste provenzali. Un tale dispositivo sarà composto di aerei, sommergibili, MAS e unità di superficie, impiegati secondo una combinazione impossibile da prevedere, ma il cattivo tempo eliminerà i MAS. Bisogna notare ugualmente che una notte senza luna ridurrà le possibilità dei sommergibili in crociera di sbarramento.

Ma l'essenziale è ritardare il più possibile l'istante in cui il nemico avrà conoscenza della presenza delle nostre forze in mare. La partenza da Tolone ed almeno le prime ore di marcia verso Est dovranno farsi quindi a notte fonda. Inoltre, l'incontro di elementi leggeri è probabile, in particolare quello di MAS in caso di bel tempo. L'ordine di marcia dovrà essere concepito in modo da aumentare per l'insieme delle nostre forze, e specialmente per le grandi unità, le probabilità di passare inosservati.

Se le forze alleate fanno pesare, in tempi normali, una forte minaccia sulle comunicazioni vitali italiane in Mar Ionio, è probabile che le forze d'alto mare italiane siano raggruppate nella regione Augusta-Taranto, che è praticamente esente dal pericolo aereo e vicina al mare di cui l'Italia ha bisogno di poter disporre liberamente.

Gli elementi navali italiani che stazionano nel Mar Ligure comprendono le forze dipartimentali (torpediniere, sommergibili e MAS) e, in tempo di pace, una formazione della 2ª Squadra, avendo il resto di questa forza navale il suo centro di gravità tra Gaeta e Napoli. Nella sua totalità, questa Squadra comprende una decina di incrociatori, di cui 3 tipo «Trieste» (da 10.000 t, poco protetti) e i più recenti incrociatori da 7.000 ed 8.000 t che sono protetti. Essa comprende inoltre i 16 cacciatorpediniere più veloci della flotta italiana.

Senza pregiudizio delle disposizioni prese per il tempo di guerra, è lecito pensare che questa forza leggera e rapida sarà impiegata contro le comunicazioni in Mediterraneo occidentale e che il suo centro di gravità resterà nel Basso Tirreno: Cagliari-Napoli-Gaeta. La sua velocità le consentirà d'intervenire in Mar Ligure, dove essa distaccherà forze più o meno importanti in relazione ai movimenti delle flotte francesi. La 1ª Squadra, più pesante e più lenta, non avrà il tempo né la possibilità di spostarsi lontano dalle sue basi nello Ionio, almeno rapidamente, soprattutto se la Squadra inglese sarà attiva nel Mediterraneo orientale.

Bisogna essere pronti, nel corso di un'operazione in Mar Ligure, a ricevere la reazione di quasi tutta la 2ª Squadra italiana, soprattutto se forze francesi importanti vengono in precedenza concentrate nelle basi provenzali» (36).

In tal caso, francesi e italiani avrebbero potuto mettere in campo forze so-

(36) *Ibidem*, pp. 12-15.

stanzialmente equivalenti, avendo gli incrociatori italiani una leggera superiorità numerica (37) e di velocità, ma segnando i cacciatorpediniere francesi una decisa superiorità numerica (38) sui loro omologhi italiani. Per cercar di sfuggire alla minaccia dei sommergibili, la formazione francese avrebbe dovuto navigare intorno ai 25 nodi e avrebbe dovuto provvedere di adeguata scorta le navi più lente. Quanto ai rischi provenienti dagli aerei italiani, cui si faceva credito di una capacità d'intervento a 30 minuti dall'allarme, si prevedeva l'impiego preventivo dei bombardieri francesi contro i campi d'aviazione italiani nei giorni e nelle ore precedenti l'azione, più la protezione della caccia sulla formazione navale d'attacco a partire dall'alba.

Per realizzare l'operazione venivano prese in considerazione tre possibili soluzioni.

La soluzione A ipotizzava un'operazione in forze con bel tempo e cielo chiaro. Occorreva tener presente la possibilità di uno scontro con la 2ª Squadra italiana nell'Alto Tirreno, e di conseguenza impegnare forze considerevoli. Il gruppo d'attacco avrebbe dovuto comprendere 3 divisioni di incrociatori (6 da 10.000 t e 3 da 8.000 t) e 2 divisioni di cacciatorpediniere. In avanscoperta avrebbero dovuto procedere unità veloci: l'incrociatore *Emile Bertin* e 2 divisioni di cacciatorpediniere tipo «Le Fantasque». In precedenza avrebbe dovuto essere disposto uno sbarramento di sommergibili che coprisse il Canale di Piombino, La Spezia e Livorno, in modo di prevenire tempestivamente uno spiegamento di forze nemiche. L'aviazione, a sua volta, avrebbe dovuto assicurare la ricognizione, dall'alba, del mare aperto tra Capo Corso, la Gorgona, Genova e Camarat. A sostegno avrebbe proceduto un gruppo di 3 corazzate del tipo «Provence», scortato da una divisione di cacciatorpediniere e da 3 divisioni di torpediniere, con l'appoggio di 3 squadriglie di aerei da bombardamento e di una di aerosiluranti.

La soluzione B considerava un'azione condotta con tempo cattivo. Si riteneva, in tal caso, che diminuissero abbastanza i pericoli provenienti da un possibile sbarramento di sicurezza italiano nel Canale di Corsica e dall'intervento dei MAS. L'attacco avrebbe dovuto essere effettuato con i soli incrociatori se il mare fosse stato grosso, oppure da incrociatori e cacciatorpediniere se le condizioni del mare avessero consentito ai cacciatorpediniere di navigare ad una velocità prossima ai 30 nodi. Gli incrociatori dovevano essere corazzati per evitare le conseguenze di un «colpo sfortunato» a bordo che creasse un ritardo di marcia in una unità. Fondandosi sull'effetto della sorpresa, il sostegno in mare sarebbe stato meno necessario che nell'ipotesi precedente, specie se dalla ricognizione fosse risultata la presenza nell'Alto Tirreno di forze italiane inferiori. Sommergibili e aviazione avrebbero dovuto essere impiegati come per la soluzione A.

La terza possibilità consisteva nel realizzare un'operazione ridotta con tempo molto buono. Questa soluzione C prevedeva un attacco condotto solo nella regione di Vado con forze ridotte veloci (la 2ª Squadra leggera). Ci si rendeva conto che i risultati da aspettarsi sarebbero stati minori, ma si sperava che co-

(37) I francesi stimavano di poter allineare 4 incrociatori protetti (1 tipo «Algerie», 3 tipo «Marseillaise»), 3 incrociatori pesanti (3 tipo «Dupleix») e 6 incrociatori leggeri (3 tipo «Suffren», 1 tipo «Emile Bertin», 2 tipo «Volta»), contro 4 incrociatori protetti (4 tipo «Garibaldi»), 3 incrociatori pesanti (3 tipo «Trento») e 7 incrociatori leggeri (7 tipo «Condottieri», cifra massima) degli italiani. *Ibidem*, p. 16.

(38) «...surclassent nettement».

munque i bersagli petroliferi avrebbero potuto essere raggiunti. Questa soluzione, però, secondo l'estensore, era caratterizzata da rischi notevoli, perché gli incrociatori italiani tipo «Condottieri», se avessero potuto raggiungere una posizione favorevole, sarebbero stati in grado di distruggere i cacciatorpediniere tipo «Le Fantasque», anche se questi erano un poco più veloci (39).

«Qualunque siano le condizioni del tempo» — concludeva lo studio — «questa operazione è possibile, e ciò con mezzi estesi o ristretti, in relazione agli obiettivi che si vogliono distruggere ed alla disponibilità del momento.

Essa richiede:

— che si impieghino forze sufficienti per realizzare rapidamente distruzioni considerevoli (20 minuti circa, che davano a cadenza normale di tiro 500 colpi per incrociatore, e circa un proiettile per ogni quadrato di 25 metri di lato);

— che si dosino i mezzi in funzione delle informazioni ricevute e delle condizioni del mare, fino a fare intervenire eventualmente tutte le forze disponibili se le informazioni sul nemico sono incerte e se il tempo è buono;

— che la marcia d'avvicinamento sia eseguita di notte e col buio pesto, almeno durante la prima metà della notte.

Questi rischi saranno ridotti:

— se l'operazione è combinata con un attacco dell'aviazione sulle basi aeree italiane della regione per neutralizzare i campi d'aviazione: ciò deve avvenire il più tardi possibile nel pomeriggio della vigilia del bombardamento navale, se l'operazione ha luogo a notte fonda, o appena prima dell'alba, col favore della luna crescente, se l'operazione ha luogo verso la fine dell'ultimo quarto di luna;

— se la forza d'attacco può essere accompagnata dall'aviazione da caccia durante il suo ritorno;

— se l'operazione coincide con una pressione inglese in Mar Ionio» (40).

C'è da domandarsi se il progetto mirasse più alla distruzione degli obiettivi italiani sul litorale ligure o non piuttosto a indurre allo scontro — con la provocazione che si aveva in animo di porre in atto — la 2^a Squadra italiana. Si sarebbe realizzata in tal modo quella battaglia navale all'inizio della guerra che in altre occasioni, nel passato, i francesi avevano affermato di ricercare (41). Per la verità questa volta l'atteggiamento francese appariva meno baldanzoso e le precauzioni che venivano proposte erano dirette a porre le forze navali attaccanti in condizioni favorevoli, sia evitando loro in ogni modo di subire una sorpresa, sia provvedendo ad un sostegno pesante a portata di mano. Ma se la battaglia navale veniva considerata un avvenimento che poteva prodursi, l'operazione in sé era stata concepita come un'azione di distruzione dal mare di impianti siti sul litorale e non come un'esca per le forze navali italiane.

(39) AMF, FMF 3, TTE, 104, *Études d'opérations*, Note n. 42 e 43 EMPTO, pp. 20-2.

(40) *Ibidem*, pp. 23-24. Si sperava che, se le circostanze fossero state favorevoli e si fosse optato per un'operazione in forze con bel tempo, si sarebbe avuta l'occasione di infliggere serie perdite navali all'avversario o quella di costringerlo a non muoversi in un caso in cui erano minacciati interessi essenziali per lui.

(41) Nel maggio 1913 l'ammiraglio Lapeyrière, Comandante in capo delle forze in mare, dichiarò che non avrebbe atteso nemmeno la formale dichiarazione di guerra per muovere la flotta, «da cui la Francia aveva il diritto di attendersi l'immediata distruzione di un nemico di riconosciuta forza inferiore». Ufficio Storico della Marina, *L'attività della R. Marina della guerra libica a quella italo-austriaca* (edizione riservata agli ufficiali), Roma 1931, p. 176.

In tutti i casi, i francesi mostravano di temere seriamente l'azione dei MAS, degli aerei e delle forze di superficie italiani. Essi non si rendevano conto che il diavolo — purtroppo per noi — era meno brutto di quel che pareva (42). Così le loro molte cautele — se vanno ricordate a merito degli estensori dello studio, cui non si possono addebitare né leggerezza, né presunzione — erano forse eccessive nei confronti di una Marina italiana che, nella prospettiva del 1939, sarebbe stata impegnata severamente su tutti i fronti del Mediterraneo dalla superiorità marittima anglo-francese.

Il 14 giugno 1940, quando la Marina francese attuò il bombardamento di Vado e di Genova, la reazione italiana si limitò a quella delle batterie costiere (43) ed a quella locale della Marina, condotta dalla torpediniera *Calatafimi* e da 2 sezioni di MAS. Le maggiori unità italiane erano tutte lontane, concentrate nelle basi meridionali. L'aviazione non riuscì ad intervenire durante il ritorno dei francesi a Tolone, per le cattive condizioni di visibilità (44).

L'operazione contro le coste liguri — operazione VADO — era stata confermata l'8 agosto 1939 alla Conferenza di Portsmouth tra i vertici delle due Marine alleate e poi di nuovo il 1° maggio 1940 nell'incontro di Biserta tra l'ammiraglio Esteva e l'ammiraglio Cunningham (45). Dopo l'entrata in guerra dell'Italia, superate indecisioni e rinvii, essa fu effettuata da 2 gruppi separati, secondo i piani predisposti nel maggio dell'anno precedente; ciascun gruppo era composto da 2 incrociatori pesanti — l'*Algérie* e il *Foch* contro Vado, il *Dupleix* e il *Colbert* contro Genova — e da cacciatorpediniere, ed eseguì il bombardamento muovendosi da levante a ponente, dopo aver navigato più al largo in rotta di avvicinamento ed aver eseguito una conversione verso terra. I danni inferti agli impianti a terra non furono molto gravi, benché i 2/3 dei colpi sparati avessero raggiunto la costa, e furono riparati abbastanza rapidamente. Come dallo studio che si è esaminato, un gruppo di 3 cacciatorpediniere si mantenne in vigilanza a sud-est del gruppo che attaccava Genova, in modo da coprire eventuali provenienze da levante di unità di superficie italiane, mentre 4 sommergibili furono disposti tra La Spezia e l'Isola di Capraia: gli uni e gli altri non ebbero occasione di intervenire (46).

Lotta alle comunicazioni marittime tra la Sicilia e la Libia

Il problema delle comunicazioni marittime tra la Sicilia e la Libia si presentava come la tematica fondamentale nella prospettiva di una guerra nel Mediterraneo.

(42) I MAS non ripeterono le gesta del primo conflitto mondiale; l'aviazione aveva una inconsistente capacità di reazione, come i bombardamenti francese del 14 giugno 1940 e inglese del 9 febbraio 1941 avrebbero dimostrato; le artiglierie delle navi italiane, per motivi che non è qui il caso di trattare, avrebbero denunciato scarsa precisione. Ma tutto questo i francesi non potevano ancora saperlo.

(43) La batteria «Mamelis» di Genova colpì con un proiettile da 152 il cacciatorpediniere *Albatros*, causando una dozzina di morti.

(44) 10 aerei da bombardamento «S 79», inviati all'inseguimento delle unità francesi, tornarono senza averle avvistate. Vedi G. Fioravanzo, *Le azioni navali in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, 2ª edizione, Roma 1970, p. 91. Il brutto tempo continuò nei giorni seguenti, se dobbiamo credere a Ciano, *Diario 1937-1943*, cit., p. 442, che al 15 giugno annota tempo pessimo sulla rotta di Nizza.

(45) Gabriele, *1939: vigilia di guerra nel Mediterraneo*, cit., pp. 32 e 36.

(46) Fioravanzo, cit., pp. 85-91.

In questo mare la collaborazione navale anglo-francese aveva ripercorso l'esperienza degli anni precedenti la «grande guerra». Allora, con lo scambio di note Grey-Cambon del 22-23 novembre 1912 e con l'accordo navale anglo-francese del 10 febbraio 1913, si era stabilito che la Francia avrebbe presidiato il bacino occidentale del Mediterraneo, mentre la squadra britannica di Malta avrebbe controllato il bacino orientale (47).

Nel 1939 ci si avviava ad una situazione analoga, che avrebbe trovato la sua definizione nelle intese del luglio e dell'agosto: i francesi avrebbero tenuto il Mediterraneo occidentale e gli accessi ovest (Capo Trafalgar-Capo Spartel) allo Stretto di Gibilterra, mentre gli inglesi sarebbero stati responsabili dello Stretto di Gibilterra propriamente detto e del Mediterraneo orientale (48). La linea di demarcazione nel bacino centrale, che incominciò ad essere applicata dal 10 agosto 1939, partiva dallo Stretto di Messina, seguiva le coste siciliane fino a Porto Empedocle, poi la congiungente Porto Empedocle-Ras Elmsol fino al parallelo 35° 30' N, quindi la linea di rilevamento 110° fino al meridiano 15° 34' E, ed infine quest'ultimo meridiano fino alla costa dell'Africa (49).

Nella primavera del 1939, i capi terrestri francesi suggerirono un attacco dalla Tunisia alla Libia, con obiettivo Tripoli, per cui la questione dei collegamenti marittimi italiani con la Libia, già implicita nella geografia mediterranea, divenne particolarmente importante (50). Ben si comprende quindi che l'Ufficio operazioni della Marina francese se ne occupasse e la approfondisse in quel momento: lo studio relativo all'attacco alle comunicazioni italiane tra la Sicilia e la Libia fu trasmesso al Capo di S.M. della Marina il 25 maggio 1939 (51).

Il documento considerava le esigenze che sarebbero sorte nella zona marittima affidata alla flotta francese, prendendo in esame quasi esclusivamente la rotta Augusta-Tripoli. Veniva quindi esclusa l'ipotesi che gli italiani tentassero di far passare le proprie navi mercantili ad occidente della Sicilia, e non ci si dava carico degli altri itinerari marittimi che ricadevano sotto la competenza britannica, altro che per qualche accenno ad eventuali incursioni nella zona di Bengasi.

Nella parte iniziale, fino alla linea Porto Empedocle-Ras Elmsol, la rotta Augusta-Tripoli ricadeva nella zona inglese e quindi sarebbe spettato a quella Marina «sorvegliare i porti di partenza, individuare la forma e le abitudini dei trasporti e partecipare largamente alla sicurezza delle nostre operazioni» (52). Di qui l'esigenza di uno stretto coordinamento tra i due alleati, specie per le

(47) Vedi Gabriele e Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, cit., pp. 170-175 e 203-210.

(48) Gabriele, *1939: vigilia di guerra nel Mediterraneo*, cit., pp. 28-34.

(49) AMF, EMG 3, TTE, *Départ* (3° trimestre 1939).

(50) Nell'estate successiva, poi, secondo gli stessi militari francesi, l'Italia avrebbe dovuto essere ridotta — come misura preventiva all'attacco — in un tale stato di inferiorità navale da essere tagliata fuori dalla Libia. Cfr. W. Murray, *The Role of Italy in British Strategy 1938-1939*, in «Journal of the Royal United Services Institute for Defence Studies», settembre 1979, pp. 46-48.

(51) AMF, FMF 3, TTE, 104, Note n. 43 EMPTO.

(52) *Ibidem*, lettera di trasmissione del 25 maggio, p. III.

azioni da condurre a cavallo della linea di demarcazione in Mediterraneo centrale (53).

Punto di partenza per lo studio era la valutazione della domanda di trasporto dall'Italia alla Libia. Si stimava che la colonia avrebbe avuto bisogno mensilmente — forze armate escluse — di rifornimenti per 33.000 t (54), più altre 20.000 t per sostenere un esercito di 140.000 uomini che combattesse mediamente per 10 giorni al mese (55). Ciò dava il totale 53.000 t, raddoppiando le quali in via precauzionale si arrivava ad un carico di 100.000 t mensili, più un rifornimento di 7.000 t al mese di carburante, che avrebbe impegnato 2 petroliere. «Sembra quindi che al massimo il rifornimento della Libia in guerra comporterà ogni mese 35 rotazioni di unità commerciali della portata di 3.000 t ciascuna, vale a dire circa una nave al giorno, o 2 convogli di 3-4 navi ciascuno per settimana» (56).

Ci si aspettava che gli italiani avrebbero impiegato il naviglio più veloce di cui disponevano, vale a dire 16 unità (di cui 10 piroscafi di grosso tonnellaggio, esclusi *Rex*, *Conte di Savoia* ed *Augustus* che per il loro pescaggio non potevano entrare nel porto di Tripoli) capaci di almeno 19 nodi e 17 unità (13 piroscafi e 4 baleniere) con una velocità compresa tra 15 e 19 nodi. Inoltre, in base ad un'informazione del settembre 1938, si faceva credito agli italiani della disponibilità di 9 navi veloci, la cui costruzione sarebbe stata mantenuta segreta, capaci di marciare a 29 nodi: queste unità sarebbero bastate da sole, con una rotazione settimanale, ad assicurare il traffico necessario (57).

Nelle vicinanze di Augusta, Tripoli e Bengasi e delle isole di Pantelleria, Lampedusa e Linosa si rimarcava l'esistenza di un certo vantaggio italiano in caso di contrasto, per la possibilità di posarvi sbarramenti di mine e di farvi intervenire MAS, sommergibili ed aviazione. L'area del Banco di Medinah, che con ogni probabilità gli italiani avrebbero cercato di superare di notte, poteva meglio convenire ad un'azione notturna delle unità leggere francesi: tale zona

(53) Si può ricordare che nel luglio 1939 l'ammiraglio Darlan, Capo di S.M. della Marina francese, trasmettendo all'ammiraglio Olive, comandante della flotta del Mediterraneo, le istruzioni per l'incontro in programma a Malta con l'ammiraglio Cunningham, scriveva: «Farete osservare... che non si possono considerare come collegate delle operazioni offensive che si svolgono rispettivamente in zone geografiche abbastanza lontane le une dalle altre, per esempio delle operazioni contro Genova condotte da forze francesi. Per contro, possono essere collegate e coordinate, ad esempio, operazioni simultanee contro Augusta e contro il traffico Sicilia-Libia o contro Palermo». AMF, EMG 3, TTE, Etat Major Général 3 bureau.

(54) L'Allegato I ricordava che le importazioni dall'Italia in Libia erano state di 396.000 t (33.000 t al mese) nel 1934 e di 593.000 t (49.000 t al mese) nel 1937; si riteneva che il fabbisogno reale del tempo di guerra potesse essere riportato a quello del 1934, perché nel 1937 il traffico era stato gonfiato dalla costituzione delle scorte di guerra. AMF, FMF 3, TTE, 104, Note 43 EMPTO.

(55) L'Allegato II era dedicato al fabbisogno di tonnellaggio per il rifornimento delle forze armate italiane in Libia, che totalizzavano 140.000 uomini. Questi — si calcolava — avrebbero avuto un consumo mensile di 7.000 t di munizioni, di 2.400 t di materiali del Genio, di 3.500 t di carburante per auto e di altrettante per aviazione, di 3.000 t di viveri e di 200 t di ricambi in totale 19.600 t al mese. Una tale valutazione scontava un importante combattimento al mese. A ciò si poteva far fronte con i previsti trasporti di routine. In caso di necessità straordinarie — come un'esigenza di rinforzi o di ricostituzione delle scorte — si ipotizzava «eccezionalmente un aumento limitato nel tempo di 4 trasporti di truppe, 3 navi da scarico da 3.000 t e 2 petroliere». *Ibidem*.

(56) *Ibidem*, p. 2.

(57) Anche nel caso si dovessero far arrivare rinforzi urgenti di truppe, l'importanza dei trasporti non sarebbe diventata tale da modificare profondamente il ritmo del traffico e non avrebbe ecceduto le possibilità del tonnellaggio italiano.

non era lontana da Malta e le distanze da Biserta e da Sfax avrebbero consentito alla forza d'attacco di raggiungere i mercantili, sia pure con qualche limitazione.

Partendo da Biserta, infatti, le unità francesi non avrebbero potuto agganciare i trasporti avversari sulla rotta Augusta-Tripoli e su quella Augusta-Bengasi solo se questi avessero marciato, rispettivamente, a più di 20 ed a più di 15 nodi. Per contro, se i mercantili italiani avessero navigato da Augusta a Tripoli ad una velocità compresa tra i 14 e i 20 nodi, le unità francesi uscite da Biserta sarebbero entrate in contatto con loro nella zona di Tripoli od in quella di Medinah, ed avrebbero potuto sorprendere in prossimità di Bengasi anche quei trasporti che si fossero mossi per tale destinazione da Augusta a 14 nodi all'ora.

Una forza d'attacco che partisse da Sfax, poi, avrebbe avuto a portata di cannone e di siluro, nella zona di Tripoli, qualunque trasporto proveniente da Augusta con velocità compresa tra i 14 e i 25 nodi. Più difficoltoso sarebbe stato invece assicurare l'incontro nelle zone di Medinah e di Bengasi, dove tuttavia, calibrando l'orario di partenza dalle basi tunisine, si potevano intercettare mercantili che procedessero tra i 14 ed i 20 nodi (58).

Lo studio proseguiva: «*Le possibilità offerte da Biserta sono evidentemente molto inferiori a quelle che offre una base di partenza situata nella regione di Sfax; inoltre l'interesse di disporre di diverse basi di partenza è certo, tanto per evitare numerosi passaggi da Capo Bon quanto per disporre di molte vie di ritirata. Nei due casi, le servitù di dragaggio sono identiche, e Sfax e Biserta, come i loro accessi, sono passibili di un'attenta sorveglianza italiana per mezzo di aerei o di sommergibili.*

La configurazione dei fondali nel Mediterraneo centrale è tale che sembra obbligatorio, salvo circostanze eccezionali, fornire alla Forza leggera d'attacco i mezzi per attraversare le aree minabili sotto la protezione di dragamine veloci.

Uno sguardo d'insieme sulle conclusioni parziali prese in considerazione precedentemente consente di dire che il punto d'attacco dei trasporti italiani potrà porsi all'interno di una striscia di mare che unisce Tripoli a Medinah e tanto più vicino a Tripoli quanto più il trasporto sarà rapido e quanto più tardi la Forza leggera d'attacco salperà.

Se si ammette, come è opportuno fare, che gli italiani utilizzino solo i trasporti che possono fare almeno 14 nodi, e che la Forza leggera d'attacco sarà coperta dai dragaggi di protezione necessari, si è portati alle seguenti conclusioni generali:

- *La Forza leggera d'attacco, partendo da Biserta, potrà raggiungere prima del loro arrivo a Tripoli solo i trasporti da meno di 18 nodi, ed alla condizione di essere uscita da Biserta in un momento compreso tra $H+2h$ (trasporti da 18 nodi) e $H+6h$ (trasporti da 14 nodi) (59).*

- *La Forza leggera d'attacco, partendo dalla regione di Sfax, potrà entrare in contatto prima del loro arrivo a Tripoli con i trasporti da meno di 25 nodi,*

(58) AMF, FMF 3, TTE, 104, Note n. 43 EMFTO, pp. 4-9. La velocità degli attaccanti variava da 1 a 3 ore circa in relazione alla presenza o meno di dragamine veloci che aprissero la via alle unità da combattimento.

(59) H indicava l'ora di uscita dei trasporti italiani da Augusta o l'ora del loro transito dinanzi a quel porto.

alla condizione di uscire dalla rada protetta in un momento compreso tra $H + 2h$ (trasporti da 25 nodi) ed $H + 11h$ (trasporti da 14 nodi).

- Infine, a secondo che l'ora di disormeggio della Forza leggera d'attacco sia immediata o tardiva rispetto alla partenza dei trasporti nemici avvistati, il Comandante di tale forza navale avrà la possibilità o no di effettuare una ricerca nei paraggi del Banco di Medinah.

Lo studio del traffico nemico ha mostrato la difficoltà che vi sarà a fermarlo efficacemente, poiché esso sembra ridursi ad un bastimento rapido (15 nodi o più) al giorno in ciascun senso.

Sia che il nemico adotti per i suoi trasporti la navigazione isolata o in gruppo, quanto precede evidenzia l'interesse che presenterà per l'operazione prima l'ottenimento, poi la trasmissione rapida dell'informazione sull'uscita da Augusta, o il passaggio davanti a questo porto, delle navi che vengono da Messina. Di qui la necessità di far sorvegliare questa zona di Augusta-Messina, come pure gli altri punti di partenza e di passaggio probabili dei trasporti destinati alla Libia: Taranto, Canale d'Otranto, per esempio (60)..

Ma poiché non si può scartare il caso di una mancanza prolungata di informazioni in relazione ad un traffico sparso, o in relazione all'arrivo di informazioni inutilizzabili (caso di trasporti molto rapidi o di lentezza nelle trasmissioni), bisogna considerare l'eventualità di procedere ad esplorazioni nel Mediterraneo centrale del genere delle «spazzate» (61) eseguite dalla Flotta britannica nel Mare del Nord nel corso dell'ultima guerra. Operazioni di questo genere, malgrado le probabilità che hanno di cadere nel vuoto e di restare materialmente infruttuose, avrebbero tuttavia il vantaggio di far pesare sul nemico una minaccia che potrà costringerlo ad adottare misure che gli siano d'impaccio» (62).

La Forza leggera d'attacco operante contro il traffico italiano avrebbe dovuto essere composta dalla 3^a Divisione incrociatori, capace di 32 nodi all'ora, e dalla 2^a Squadra leggera capace di 38 nodi: velocità — beninteso — raggiungibili con favorevoli condizioni meteorologiche. A queste forze gli italiani potevano opporre, con ogni probabilità, incrociatori protetti da 7.000 + 8.000 t, con una velocità superiore di 1-2 nodi, e incrociatori pesanti da 10.000 t armati di cannoni da 203 e con velocità analoga a quella della 3^a Divisione incrociatori francese.

Per operare in condizioni di sicurezza, appariva anzitutto necessario effettuare, nel pomeriggio precedente all'azione, un'ampia ricognizione aerea, con fotografie, su Augusta, Tripoli e Messina (63) e nel Mediterraneo centrale; inoltre occorreva disporre 1 o 2 divisioni di sommergibili nel poligono Misurata-Medina-Malta-Lampedusa-Tripoli, in funzione di interdizione contro un'eventuale forza nemica che minacciasse d'intervenire contro le unità francesi; infine, si aveva ben presente la possibilità di ripiegare sul porto alleato di Malta

[60] «Se questa sorveglianza, in seguito ad una convenzione interalleata, non può essere effettuata dalle nostre proprie forze marittime, converrà chiedere ai nostri alleati di organizzarla essi stessi a beneficio delle nostre forze di base nella IV Regione e d'insistere sull'importanza estrema che noi attribuiamo alla rapidità di trasmissione delle informazioni», AMF, FMF 3, TTE, 104, Note 43 EMPTO, p. 12.

[61] «Sweeps».

[62] AMF, FMF 3, TTE, 104, Note 43 EMPTO, pp. 10-13.

[63] «...e Palermo, Trapani e Cagliari se il ritorno della Forza leggera d'attacco deve effettuarsi a Biserta», *Ibidem*, p. 14.

nel caso le circostanze lo consigliassero: si poteva immaginare, del resto, che l'operazione contro i trasporti italiani avrebbe condotto, con ogni probabilità, la Forza leggera d'attacco ad est della linea di demarcazione fissata con gli inglesi; con questi occorreva quindi prendere accordi in precedenza (64).

C'era da aspettarsi che «la sola esistenza di una Forza leggera d'attacco attiva avrebbe spinto gli italiani, da una parte, ad ostacolare l'utilizzazione della nostra base occasionale nella regione di Sfax, dall'altra, a dirottare verso Bengasi almeno una parte del loro traffico diretto in Libia».

La prima di queste intenzioni si tradurrà verosimilmente in un'intensa guerra di mine nel golfo di Gabès, che si può immaginare abbastanza analoga a quella di cui è stata teatro la baia tedesca dal 1914 al 1918.

I campi di mine ormeggiati dagli italiani saranno utilmente incorporati nel nostro proprio sistema di difesa e completati in funzione delle circostanze, e verrà così il momento in cui noi avremo un'eccellente rada di esercitazioni protetta e molto utile, a condizione di disporre di mezzi di dragaggio potenti, che saranno necessari per assicurare la libertà d'azione della Forza leggera d'attacco.

Può accadere che gli italiani rinuncino ad utilizzare Tripoli come punto d'arrivo normale delle loro comunicazioni con la metropoli, sia perché essi temano l'avanzata delle nostre truppe, sia perché sentano il porto troppo minacciato da bombardamenti navali ed aerei, sia ancora perché le stesse linee di comunicazione sembrino loro pericolosamente esposte. Se essi prendono allora Bengasi come porto di rifornimento per la Tripolitania, noi saremo condotti, per disturbare le loro comunicazioni, ad estendere considerevolmente verso est (col consenso dei nostri alleati) il campo delle nostre operazioni.

Data la distanza che separa Bengasi dalle nostre basi in Tunisia, una forza leggera di «raid» lanciata in questa direzione potrà trovare tagliate, al ritorno, le sue linee di ritirata da forze nemiche superiori e la necessità di sostegno si farà sentire. Se si nota che Bengasi è sostanzialmente ad uguale distanza da Biserta e da Alessandria, si è portati a concludere che l'attacco del traffico italiano verso la Libia porrà allora in tutta evidenza il problema della cooperazione franco-britannica nel Mediterraneo centrale» (65).

Si tornava quindi ad un problema noto, di fondamentale importanza per la guerra navale degli alleati. La questione fu posta anche alla Conferenza di Portsmouth, l'8 agosto 1939, quando i capi delle due Marine occidentali, ammiragli Darlan e Pound, s'incontrarono a bordo dell'avviso-scorta *Enchantress*: «Vi è interesse a collegare sotto tre forme certe operazioni britanniche e francesi:

a) operazioni concentrate su obiettivi lontani (bombardamento della costa ligure e bombardamento di Catania-Augusta);

b) operazioni simultanee nella stessa regione (bombardamento aereo di Tripoli, bombardamento di Derna, Bengasi, Tobruk);

c) operazioni di collegamento contro un obiettivo comune (ricerca di un convoglio verso la Tripolitania o la Cirenaica)» (66).

In realtà, la superiorità delle flotte alleate nei confronti di quella italiana era notevole nel Mediterraneo. Non solo il rapporto delle forze materiali —

[64] *Ibidem*, pp. 13-15.

[65] *Ibidem*, pp. 15-16.

[66] Così un documento di sintesi dell'Ammiragliato francese relativo alla Conferenza, AMF, EMG 3, TTR, 28-29.

125/100, destinate a salire ulteriormente dopo le prime fasi della guerra nel Mare del Nord — le favoriva, ma la Marina italiana aveva vincoli pesanti per la situazione geografica, che le proponeva una lunga estensione di coste scoperte nella Madrepatria e in Libia, e per quella operativa, che le imponeva il tema dei rifornimenti alla «quarta sponda».

Del resto, non era una cosa nuova che la vulnerabilità dell'Italia dal mare fosse aumentata dopo la conquista della Libia, proprio per i nuovi impegni africani (67). La situazione che emerge dallo studio in esame lo confermava: c'era da aspettarsi un tiro al piccione incrociato da parte delle Marine alleate sulle poche rotte che la Marina italiana poteva sfruttare per tenere aperte le comunicazioni con la Libia. Questa era la prospettiva alla vigilia della guerra, un anno prima del crollo della Francia. E vi è la sensazione che col passare del tempo, nei primi mesi del conflitto, anche le preoccupazioni dei più cauti tra i nostri potenziali avversari si andassero affievolendo. Va ricordato in proposito che, durante la «non belligeranza» italiana, l'Addetto Navale francese a Roma, scrivendo all'ammiraglio Darlan, affermava che l'Esercito italiano non aveva voglia di esporsi ai colpi dei contendenti: «i suoi mezzi materiali, esauriti dalle guerre di Abissinia e di Spagna, sembrano essere a livello delle possibilità economiche del Paese, vale a dire insufficienti per uno sforzo prolungato. L'Aeronautica, che avrebbe fatto buona figura nel settembre 1939, non si è sviluppata al ritmo delle aviazioni alleate; il suo valore relativo quindi è diminuito. La Marina sta per accrescersi di due corazzate da 35.000 t; ma qualsiasi successo tattico ottenesse la Flotta, esso lascerebbe sempre il Paese strettamente bloccato, senza comunicazioni marittime possibili» (68).

Conclusione

Quanto si è appena visto circa i piani per l'attacco alle comunicazioni marittime italiane tra la Sicilia e la Libia — come pure, entro certi limiti, per la presa in considerazione di uno sbarco a Pantelleria — configurava una strategia dinamica nel Mediterraneo centrale da parte della Marina francese. In tale quadro si veniva ad iscrivere anche il progetto di un'azione navale su Palermo. Non si riteneva che questa fosse «susceptibile di produrre risultati materiali molto importanti. Tuttavia — scriveva il Capo dell'Ufficio Operazioni (69) — «essa può, collegata ad altre operazioni, provocare presso i nostri avversari, a causa del suo effetto morale:

- una dispersione delle forze navali, che faciliti le altre nostre operazioni.
- movimenti rapidi e frequenti che generino usura di materiali ed esaurimento delle riserve di combustibile;
- infine, condurli al combattimento in condizioni sfavorevoli».

Anche l'idea di un'azione su Palermo non era nuova, almeno per quanto aveva riguardato, in passato, le attese e le preoccupazioni italiane. La già cita-

(67) Vedi il rapporto dell'Addetto Navale britannico a Roma, cap. H. D. Boyd all'ambasciatore Ronnel Rodd, del 13 dicembre 1913, in *British Documents on the Origins of the War*, Londra 1926 e sgg., X, II, allegato n. 439.

(68) C.F. de Larosière ed Ammiraglio della Flotta, Roma 23 febbraio 1940, AMF, II, BB 7, R. I.

(69) C.V. Leclerc a Capo di S.M. della Marina, 14 giugno 1939, AMF, PMF 3, TTE, 104, Note 46 e 47 EMPTO.

ta Commissione Suprema per la difesa dello Stato, al quesito 70 del suo documento-questionario del 30 ottobre 1899, aveva indicato Palermo, Napoli e Livorno come città aperte agli attacchi avversari ed aveva espresso, in proposito, l'opinione che la flotta non doveva «*prefiggersi l'obiettivo di proteggere le nostre maggiori città marittime indifese*» (70), decisione dolorosa, ma necessaria per non distogliere la flotta dai suoi compiti principali che erano la distruzione del nemico e la difesa generale dello Stato. La copertura di questa o di quella città, di questo o di quel tratto di costa che potevano essere scelti a suo piacimento dal nemico, avrebbero potuto avere invece l'effetto di indebolire e disperdere le forze navali italiane.

A distanza di 4 decenni l'idea di attaccare Palermo era sempre presente all'attenzione della Marina francese, con gli stessi scopi di fondo che la Commissione Suprema di difesa dello Stato aveva individuato alla fine del secolo precedente: agire su un obiettivo periferico provocatorio, come la capitale siciliana, per ottenere, al di là dei risultati materiali diretti, un successo psicologico e propagandistico che avrebbe prodotto difficoltà alla Marina italiana.

L'azione doveva essere condotta da «*una forza leggera di «raid» basata nel nord della Tunisia*» (71), che avrebbe potuto aprire il fuoco da distanza efficace, tenendo conto che la linea di 500 m di profondità, entro la quale era più agevole la posa dei campi minati, passava ad 11.000 m dalla riva e avrebbe, quindi, consentito alle unità attaccanti di muoversi con una certa disinvoltura oltre quel limite. Gli obiettivi specifici da battere erano i cantieri navali di Palermo e di Mondello, i depositi di carburante e di carbone, gli Stabilimenti chimici Arenella e Montecatini, i gasometri e gli impianti idroelettrici, la Stazione di S. Erasmo, le navi in porto, gli apprestamenti per la difesa a mare e per l'aviazione (72). Veniva ritenuta invece «*poco interessante*» un'operazione diretta contro le comunicazioni marittime tra Palermo e il Levante, servite da battelli di piccolo tonnellaggio perché «*questa azione provocherebbe una dispersione degli elementi della forza di «raid» e detrimento della loro sicurezza e della protezione ravvicinata dei nostri incrociatori*» (73).

La difesa di Palermo, a parte i campi minati su cui i francesi non avevano informazioni, poteva contare su alcune batterie costiere da 150, da 75 e forse da 102 mm; maggiori preoccupazioni destava la possibilità di una eventuale presenza di treni blindati armati di pezzi da 381 mm. La contraerea disponeva di 8 batterie e l'aviazione locale avrebbe potuto essere facilmente rinforzata da quella delle basi vicine, specie Marsala e Trapani. La presenza dell'Isola di Ustica a a 30 miglia da Capo Gallo, inoltre, forniva agli italiani un eccellente punto di osservazione e di sorveglianza per le provenienze da ovest (74).

(70) La Commissione «opina, invece, che essa possa, in determinate eventualità, contribuire alla difesa attiva delle piazze marittime». Gabriele, *Le Convenzioni navali della Triplice*, cit., p. 181.

(71) AMP, FMF 3, TFE, 104, Note 46 e 47 EMPTO, pp. 2 e 5.

(72) Più in particolare, si rilevava che lo stabilimento dell'Arenella, sito sulla costa a nord del porto, era il più importante produttore chimico della Sicilia (300 operai) e aveva vicino l'impianto della Montecatini che produceva acido nitrico e solforico. I Cantieri Navali Riuniti, nell'angolo nord est del porto, occupavano 1.600 operai e coprivano una estensione di 120.000 m², con 5 scali e un bacino di carenaggio da 170 m; i Cantieri di Mondello, riaperti nel 1936, si trovavano 7 km a nord della città e disponevano di 4 scali, su una superficie totale di 104.000 m². I bersagli apparivano ben visibili dal mare, a nord (impianti industriali e depositi di combustibile liquido) e a sud (impianti idroelettrici e gasometri) del porto. *Ibidem*, pp. 4-5.

(73) *Ibidem*, pp. 6-7 e 21.

(74) *Ibidem*, pp. 7-9.

Considerate le caratteristiche del teatro d'operazioni, venivano prese in esame le possibilità operative italiane: «*Facendo astrazione da quegli elementi nemici che potrebbero trovarsi in mare per ragioni indipendenti dall'operazione progettata, la reazione del nemico dipende dall'efficacia della sua organizzazione permanente di sicurezza, dalla natura delle forze in allarme nelle basi più vicine a Palermo (Trapani, Cagliari, Napoli, Messina, Augusta) e dai loro tempi d'intervento.*

Gli elementi di sicurezza saranno probabilmente aerei e sottomarini. Data la tenue distanza che separa la costa nord-est della Tunisia dalle basi aeree della Sicilia (meno di 250 km) un movimento diurno delle nostre forze navali sfuggirebbe senza dubbio con difficoltà alle ricognizioni dell'aviazione italiana. La sorveglianza aerea del passaggio Sicilia-Sardegna a favore del nemico è inoltre facilitata dal fatto che essa può appoggiarsi alle sue estremità su due terre italiane. Quanto ai sommergibili, essi avranno a Trapani e a Cagliari due basi molto vicine alla loro zona d'operazione: Canale di Sicilia, accessi di Biserta e della Tunisia. Bisognerà, quindi, aspettarsi una sorveglianza sottomarina permanente, più o meno ravvicinata al litorale tunisino.

Le forze in allarme possono comprendere MAS, sommergibili, aviazione e forze di superficie.

A causa del loro breve raggio d'azione, solo i MAS che partono da Trapani e da Palermo potrebbero intervenire. Pericolosi soprattutto di notte, bisognerebbe eludere i loro attacchi nel corso di una marcia d'avvicinamento discreta verso Palermo. Sarà così utile compiere un largo giro intorno alla punta nord-ovest della Sicilia, ciò che si accorda con la preoccupazione di navigare il meno possibile attraverso fondali inferiori ai 500 m. Se la nostra Forza di «raid» seguisse la rotta prevista sul percorso Biserta-Palermo, i MAS di Trapani potrebbero attaccarla a condizione di essere posti in allarme prima che essa pervenga a nord-ovest del porto.

Basandosi su un tempo di disormeggio di un'ora e su una velocità di 12 nodi, si può stimare che i sommergibili basati a Trapani ed a Cagliari potrebbero appostarsi sulla rotta di rientro delle nostre forze, se vengono posti in allarme al più tardi:

- partendo da Cagliari, 5 ore dopo la partenza della Forza di «raid» da Biserta;
- partendo da Trapani, al momento del bombardamento di Palermo.

A partire dal sorgere del sole, durante il bombardamento e durante tutta la marcia di rientro, gli aerei italiani da bombardamento, aerosiluranti ed aerei d'assalto, approfittando della situazione favorevolissima delle loro basi della Sicilia e della Sardegna meridionale, avrebbero ogni occasione per lanciare attacchi ripetuti alle nostre navi.

Se l'allarme è dato solo al momento del bombardamento, le sole forze di superficie nemiche in grado d'intervenire nel corso della nostra ritirata (a parte quelle che si trovassero occasionalmente in mare nella regione) sarebbero quelle basate a Trapani ed a Cagliari. Se l'allarme è dato subito dopo la partenza da Biserta, le forze di base ad Augusta, Messina, Napoli, Gaeta, potranno arrivare davanti a Palermo nello stesso tempo del nostro gruppo da bombardamento, quelle provenienti da Cagliari poco dopo. In quest'ultima eventualità, evidentemente sfavorevole, ma di cui non si può scartare la possibilità, tutte le forze di superficie basate in Sicilia, nel sud della Sardegna e nella regione di Napoli-Gaeta, possono trovarsi concentrate sulla nostra rotta di rientro. Le forze di base a Ta-

ranto non possono, in ogni modo, arrivare in tempo per intervenire. Nei 2 casi — allarme al momento del bombardamento e allarme alla partenza — le forze sottomarine di base a Trapani, e forse quelle di base a Cagliari, sarebbero verosimilmente in grado di intervenire» (75).

Tenuto conto di quanto esposto fin qui, lo studio proseguiva: «Dall'esame degli obiettivi, della zona d'azione e delle possibilità del nemico, si può tirare la conclusione seguente: senza presentare obiettivi che giustifichino per la loro importanza un'operazione montata con grandi mezzi, Palermo può essere oggetto di un'azione navale condotta da forze veloci che punti meno ad ottenere risultati materiali importanti e più invece a mantenere l'avversario in ansia per la possibilità di attacchi frequenti e variati contro i suoi interessi, od a produrra presso di lui un effetto di dispersione a profitto di operazioni più importanti.

L'attacco del traffico marittimo agli accessi di Palermo sembra poco interessante (traffico costiero di piccoli vapori che possono trovare facilmente un rifugio appena conosciuta la minaccia nemica), ma Palermo offre al bombardamento qualche obiettivo (stabilimenti, cantieri navali) facili a distinguersi dal largo, accessibili al tiro diretto da fondali superiori ai 500 metri e contro cui sarebbe possibile ottenere buoni risultati.

Le possibilità di reazione delle forze navali nemiche derivano soprattutto dalla posizione delle basi di Trapani e Cagliari, ben situate in relazione alle rotte di ritorno delle nostre forze verso Biserta. Ma Trapani può convenire come base permanente solo a piccole unità, e una concentrazione di forze importanti, tanto nella rada esterna di Trapani che nel porto di Cagliari, deve poter essere scoperta dalla nostra sorveglianza. Un «raid» contro Palermo dovrebbe essere tentato solo con la certezza che in questi due punti non esistono forze superiori a quelle che noi impegneremmo nell'operazione. Non si può scartare il caso, molto sfavorevole, in cui il nemico sia stato posto in allarme dalla partenza da Biserta. Ma questa ipotesi non basta da sola a far respingere in linea di principio l'operazione su Palermo. È competenza del Comandante locale di sospendere l'operazione o di richiamare la forza di «raid» in relazione alla situazione del momento.

È necessario tener conto della facilità d'intervento dell'aviazione italiana, le cui possibilità potranno essere diminuite richiedendo il concorso della nostra aviazione:

- per neutralizzare, nella misura del possibile, i campi d'aviazione più vicini a Palermo, nel momento stesso in cui la forza da bombardamento arriverà in vista del porto;

- per far proteggere la nostra forza di «raid» da aeroplani da caccia: aerei a grande raggio d'azione (tipo «Petez 63», che hanno da 800 a 1.200 km di autonomia) durante il bombardamento e l'inizio della ritirata; aerei da caccia ordinari in seguito.

L'operazione contro Palermo potrebbe quindi essere concepita nella maniera seguente:

Forza di raid. Incrociatori leggeri accompagnati da cacciatorpediniere, come la «Forza leggera d'attacco» attualmente prevista per il tempo di guerra: 1 divisione di incrociatori da 8.000 t, 2 divisioni di cacciatorpediniere. Questa com-

(75) *Ibidem*, pp. 13-16.

posizione della Forza di «raid» è fissata principalmente in funzione degli obiettivi da battere. Ma nel caso in cui lo scopo reale dell'operazione fosse di attirare al combattimento una frazione importante delle forze navali nemiche, il gruppo incaricato del bombardamento costituirebbe solo una frazione dell'insieme delle forze lanciate nell'operazione.

Forze di sicurezza. Aviazione da sorveglianza e da ricognizione della 4ª Regione, e se possibile 1 o 2 divisioni di sommergibili da 1.500 t. Eventualmente forza navale di sostegno, che accompagna la forza da bombardamento, in funzione della reazione nemica, possibile o scontata, o dello scopo reale dell'operazione.

Forze dell'Aviazione. Aviazione da bombardamento, se possibile, per neutralizzare gli aeroporti nemici, aviazione da caccia per proteggere la Forza di «raid».

La base di partenza dovrebbe essere Biserta od un altro porto più ad ovest. La data dovrebbe essere scelta in modo di disporre di una notte con almeno otto ore di buio. La partenza da Biserta avrebbe luogo a notte fatta, in modo da poter cominciare il bombardamento di Palermo al levar del sole: ciò per ottenere segretezza nella marcia d'avvicinamento e buona illuminazione degli obiettivi (sole che sorge dietro le navi che sparano).

Obiettivo degli incrociatori potrebbero essere, in ordine di importanza, gli obiettivi 1, 2, 3 e 4 (se si dispone dell'Emilia Bertin) (76)... Una distanza di tiro di circa 18.000 metri consentirebbe loro di evolvere agevolmente su fondali superiori ai 500 metri e di tenersi al limite della portata delle batterie costiere attualmente conosciute. Le divisioni di cacciatorpediniere incaricate della protezione degli incrociatori potrebbero bombardare egualmente gli obiettivi 5 e 6 (officine di Mondello e installazioni del porto) (77)...

L'operazione esige un margine di sicurezza molto ampio, che potrebbe essere richiesto principalmente all'aviazione ed ai sommergibili:

Prima dell'operazione. Ricognizione e sorveglianza delle basi italiane in modo di conoscere la ripartizione delle forze nemiche ed evitare di essere sorpresi da forze importanti che potrebbero essere concentrate a Cagliari ed a Trapani, ed eventualmente anche a Napoli, Gaeta ed Augusta.

Durante l'operazione. L'aviazione assicurerebbe la sorveglianza delle basi nemiche, in particolare di Trapani e di Cagliari, e l'esplorazione, a partire dall'alba, il giorno del bombardamento, del triangolo Biserta-Cagliari-Marettimo, nonché la parte sud del Mar Tirreno in direzione di Napoli e di Messina. I sommergibili assicurerebbero la sorveglianza discreta di Cagliari, Trapani, Napoli ed Augusta. Essi potranno anche posare delle mine davanti a questi porti. Se, infine, si disponesse di sommergibili da 1.500 t, questi potrebbero assicurare una copertura della Forza di «raid», in direzione di Cagliari e di Napoli, in relazione alla ripartizione delle forze italiane tra queste basi.

L'azione eventuale dell'aviazione caccia dovrebbe essere studiata per assi-

(76) «Obiettivo n. 1. Situazione: nord del porto. Cantieri Riuniti, Depositi di combustibili, Depositi di carbone. Obiettivo n. 2. Situazione: 6 km a nord del porto. Stabilimenti Arenella e Montecatini. Obiettivo n. 3. Situazione: A sud del porto: Gasometri, Stazione di S. Erasmo, Piattaforma per batteria. Obiettivo n. 4. Situazione: 4 km a sud della città. Impianto idroelettrico di Grazia Vecchia». *Ibidem*, p. 6.

(77) «Obiettivo n. 5. Situazione: 7 km a nord della città. Cantieri navali di Mondello. Obiettivo n. 6. Navi del porto, 2 hangars d'aviazione». *Ibidem*, p. 6.

curare la protezione aerea della Forza di «raid» a partire dal sorgere del sole, il giorno del bombardamento. Si potrebbe anche prevedere un'azione dell'aviazione da bombardamento non solamente contro le basi aeree, ma anche contro gli obiettivi di Palermo in collegamento con il bombardamento dal mare» (78).

Fin qui lo studio. L'operazione aveva bisogno ancora di una più precisa pianificazione operativa, ma l'idea di realizzarla era ormai entrata nella filosofia di guerra della Marina francese, tanto che il Comandante della flotta francese del Mediterraneo, ammiraglio Olive, incontrando nel luglio successivo a Malta il suo omologo Cunningham, la considerava tra quelle che si sarebbero potute attuare, specie se l'azione fosse stata coordinata con altre simultanee degli alleati britannici (79). Una tale evenienza avrebbe avuto l'effetto di impegnare altrove aliquote della flotta italiana e di rendere quindi più agevole e meno pericoloso il raid. Si era quindi, un mese dopo la presentazione del progetto che abbiamo esaminato, più nella logica della scorreria che in quella della provocazione pianificata: a far uscire in mare importanti forze navali italiane per affrontarle in uno scontro capitale.

Ma un anno dopo, alla vigilia dell'intervento italiano, i francesi decidevano di arretrare la Forza leggera d'attacco di Biserta (3 incrociatori ed 8 grandi cacciatorpediniere) nella base algerina di Mers el Kebir (80), forse temendo l'offesa aerea italiana. Da questa nuova dislocazione il raid su Palermo sarebbe stato molto meno a portata di mano. Le forze navali francesi avrebbero dovuto percorrere una rotta in avvicinamento talmente lunga da rendere poco probabile il lancio da Mers el Kebir di un'operazione che doveva contare sulla sicurezza e sulla sorpresa. È vero che nel febbraio 1941, come si è già ricordato, l'ammiraglio Somerville avrebbe bombardato Genova partendo da Gibilterra, ed è soprattutto vero che la Forza leggera d'attacco avrebbe potuto tornare in qualunque momento lo si fosse ritenuto opportuno, a Biserta, oppure a Bona od a Philippeville. Tuttavia questo arroccamento all'indietro, deciso prima del crollo della Francia, sembra collegato all'intenzione di non attuare — quanto meno nei primi giorni del conflitto — il progetto dell'incursione su Palermo.

* * *

Tra febbraio e giugno 1939, la Marina francese aveva preparato gli studi che sono stati esposti, nella prospettiva di una guerra imminente che la Francia avrebbe dovuto intraprendere, insieme all'alleato britannico, contro la Germania e l'Italia. Il deterioramento della situazione internazionale, esasperata dalla politica estera nazista, coinvolgeva l'Italia come nemico, dal punto di vista del Governo di Parigi, non solo per l'allineamento generale di Roma a Berlino, ma anche — e forse soprattutto — a causa delle inaccettabili rivendicazioni italiane su regioni e colonie francesi.

Gli avvenimenti successivi portarono, con la guerra alla Germania del settembre 1939, la novità della «non belligeranza» italiana, ossia di una forma di

(78) *Ibidem*, pp. 17-22.

(79) Cfr. Gabriele, *1939: vigilia di guerra nel Mediterraneo*, cit., pp. 28 e 39.

(80) Lo comunicò l'ammiraglio francese Esteva all'ammiraglio Cunningham, nell'incontro di Biserta del 1° maggio 1940. A Mers el Kebir si trovavano già le unità da battaglia *Dunkerque* e *Strasbourg*. Vedi Cunningham al Segretario dall'Ammiraglio, Malta 2 maggio 1940, in *Public Record Office, London, Admiralty* 1, 10.599.

neutralità cui gli alleati occidentali — non senza qualche perplessità (81) — si acconciarono con diffidenza, mettendosi a praticare anch'essi una sorta di «non belligeranza» ispirata alla intransigente salvaguardia dei loro interessi di Paesi in guerra. Espressione massima di questo atteggiamento fu la conduzione del controllo del traffico in mare, che la potenza navale congiunta franco-britannica rese asfissiante, un vero blocco (82).

Dopo l'intervento italiano, come si è già ricordato, uno solo di questi studi trovò applicazione concreta: quello relativo al bombardamento della costa ligure — operazione VADO — che, confermata dall'ammiraglio Esteve a Cunningham nell'incontro di Biserta del 1° maggio 1940 (83), avrebbe dovuto essere eseguita subito, al momento dell'ingresso in guerra dell'Italia; subì invece un breve rinvio e fu attuata con successo il 14 giugno 1940. Gli altri piani, a causa del crollo della Francia sul fronte terrestre, non ebbero seguito.

In realtà la Marina francese non voleva impegnarsi per lo sbarco all'Elba, considerandolo troppo azzardato, mentre per quello a Pantelleria aveva esitazioni giustificate.

Quanto al *raid* su Palermo, invece, sembra di comprendere che vi fosse una reale propensione ad effettuare la scorreria, anche se ci si rendeva conto dell'esistenza di rischi da non sottovalutare. Peraltro, considerato l'arretramento della Forza leggera d'attacco da Biserta a Mers el Kebir, appare probabile che l'incursione sulla capitale siciliana non avesse per la Marina francese una priorità temporale nei primi giorni del conflitto.

Ma l'operazione più pericolosa, tra quelle considerate, sarebbe stata per l'Italia l'attacco alle comunicazioni marittime tra la Sicilia e la Libia. Avendo successo, una tale azione avrebbe potuto preludere all'isolamento della colonia e al cedimento dei fronti libici. La possibilità di cooperazione tra le flotte francese e britannica offriva alla loro coalizione navale nel Mediterraneo una superiorità di mezzi e geografico-strategica tale da rendere probabile il loro successo nei confronti della Marina italiana. Questa infatti avrebbe dovuto impegnarsi contro le forze alleate sul tema obbligato della scorta ai convogli. Di fronte ad attacchi concertati da Est e da Ovest, gli italiani avrebbero dovuto sopportare l'inferiorità strategica — perché sarebbero stati legati allo schema delle comunicazioni — e tattica, perché i loro movimenti sarebbero stati condizionati dalla protezione delle unità mercantili. Tutto questo, inoltre, andava calato in un rapporto di forze militari marittime presenti nel Mediterraneo che vedeva gli alleati occidentali prevalere in complesso.

Le prospettive generali della lotta sul mare si presentavano, quindi, in modo piuttosto negativo per l'Italia, nelle condizioni del 1939. Il successo dell'operazione VADO — dovuta subire da parte italiana senza contrasto di squadra perché le unità maggiori erano impegnate nelle acque lontane del Mezzogiorno — ne è una conferma, tanto più valida ove si ponga mente in quali difficili condizioni morali i francesi la effettueranno, all'alba del giorno in cui sarebbe ca-

(81) Cfr. M. Gabriele, *L'Italia nel Mediterraneo tra Tedeschi e alleati (1938-1940)*, in «Rivista Marittima», dicembre 1984, pp. 19-25.

(82) Tanto che Mussolini — come riferiva l'addetto navale francese — ebbe a lamentarsene apertamente il 21 aprile 1940, rilevando che in 8 lunghi mesi non una nave era sfuggita a quel controllo, che oltre tutto umiliava le aspirazioni italiane nel Mediterraneo. C.F. de Larosière a Darlan, Ammiraglio della flotta, 10 maggio 1940, AMF, II, BB 7, R 1.

(83) Gabriele, *1939: vigilia di guerra nel Mediterraneo*, cit., p. 36.

duta Parigi.

La verità è che nel 1939 la coalizione franco-britannica era in grado di disporre, intorno al bacino centrale del Mediterraneo, una tenaglia alla quale la Marina italiana avrebbe potuto sottrarsi difficilmente, obbligata com'era a sostenere la servitù del traffico con la Libia. La già richiamata situazione geografica e strategica era tale che lo stesso crollo della Francia, se eliminò dal combattimento una grande Marina e allontanò di molto ad Ovest la ganascia della tenaglia che avrebbe potuto stritolare l'apparato navale italiano, lasciò tuttavia immutati certi termini del problema. Lo stesso Capo di S.M. della Marina italiana ne era consapevole, quando il 9 aprile 1940, nella riunione dei vertici militari presso il Capo di S.M. Generale, ebbe ad affermare: «Una flotta si metterà a Gibilterra e un'altra a Suez e noi asfissieremo dentro il Mediterraneo» (84).

Così stando le cose, non stupisce che i progetti della Marina francese fossero inquadrati in una visione sostanzialmente aggressiva della lotta contro l'Italia. In quel tempo era questo un tratto caratterizzante dell'atteggiamento di alcuni settori politici e militari inglesi e francesi, tra cui anche ambienti della Marina (85). Faceva eccezione l'ammiraglio Darlan, che nelle direttive del 3 aprile 1939 scriveva: «La Francia non prenderà l'iniziativa delle operazioni, ma sarà pronta a contrattaccare istantaneamente ed energicamente fin dalla prima aggressione italiana», ma forse solo perché «l'Ammiragliato trovava che non c'erano abbastanza forze alleate nel Mediterraneo e perché pareva che gli inglesi avessero concentrato troppe forze nella Manica e nel Mare del Nord» (86).

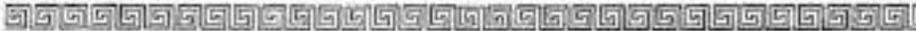
È comune e condivisa opinione che Mussolini si sia mosso — malgrado i fastidi del blocco navale alleato — per le vittorie tedesche, convinto che lo sfondamento del fronte occidentale fosse un avvenimento definitivo. Ma se invece il capo del fascismo avesse avuto in animo di entrare nel conflitto comunque, anche con la Francia in piedi, è legittimo ritenere che il crollo di questo Paese abbia salvato l'Italia da un possibile schiacciamento navale. Tanto più che nel 1940, anche senza l'apporto francese, si sarebbero poste ugualmente le premesse di quel soffocamento marittimo che era nei piani dei nostri avversari fino dal tempo di pace. Specie in un conflitto lungo, non dovendo rischiare continuamente un contrasto navale per alimentare i loro fronti, essi avevano la possibilità d'indirizzare ogni risorsa ed ogni energia a una guerra d'attacco sul mare.

MARIANO GABRIELE

(84) Stato Maggiore dell'Esercito — Ufficio Storico, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di S.M. Generale*, cit., I, p. 36. Aggiunge poi, nel proemio per Mussolini del 14 aprile 1940: «In un conflitto come quello che ci si prospetta, l'inferiorità dei mezzi è aggravata dalla situazione geografica a noi avversa», cfr. A. Brauzzi, *La Marina italiana al 10 giugno 1940*, allegato alla «Rivista Marittima» del giugno 1980, p. 28.

(85) Cfr. i rapporti dell'Addetto Navale britannico a Roma del 29 aprile 1939 e quello, già ricordato, dell'Addetto Navale francese del 23 febbraio 1940, ecc., in Gabriele, *1939: vigilia di guerra nel Mediterraneo*, cit., pp. 27-28 e ID., *L'Italia nel Mediterraneo tra Tedeschi e alleati (1938-1940)*, cit., pp. 19-25.

(86) Pertanto, «la questione del rafforzamento delle forze alleate in Mediterraneo è da porre, poiché è là che interverrà la decisione». AMF, EMG, TFE 28-29.



TARANTO E LA MARINA MILITARE



Prof. Mariano GABRIELE

Risale a Napoleone Bonaparte, all'inizio del sec. XIX, la prima intuizione sulla rilevanza strategica di Taranto, sia in relazione alla disponibilità di un bacino idoneo ad una base navale sia in relazione alla vicinanza della rotta trasversale del Mediterraneo. Il Generale del genio Giovanni Sout e l'Ammiraglio Pietro Villeneuve furono a tale scopo incaricati di studiare l'area e di renderla efficiente. Ma con la Restaurazione, quel respiro mediterraneo, quella proiezione all'esterno che la Francia di Bonaparte aveva potuto alimentare nella sua dimensione di grande potenza, venne meno, ed anche le possibilità di Taranto non trovarono più interesse nel quadro modesto della filosofia marittima del regno borbonico.

Subito dopo la proclamazione del Regno d'Italia, il Senatore Cataldo Nitti riprese il progetto napoleonico e propose — anche alla luce della vicina apertura del canale di Suez — la istituzione di un forte insediamento navale a Taranto, «al confluente dei due mari — Adriatico e Jonio — sulla porta della penisola, a rimpetto a quella parte dell'Europa e dell'Asia ove esso avrà tanti interessi da proteggere».

L'opinione pubblica tarantina fu presto convinta dell'opportunità e della convenienza della fondazione di uno stabilimento militare marittimo nella città. Unica eccezione furono i pescatori, i quali temevano una riduzione della loro attività lavorativa a causa della presenza di navi militari. Il Nitti li esortò a «darsi all'agricoltura», trasformandosi da meschini pescatori in industri fattori, indicazione che ispirò al poeta locale Consiglio questo epigramma: «O cefali allegri, — la sorte è cambiata; — non più vi si tende — la fiera «incannata»: — scorrete per mare — tranquilli e giulivi — che tutti i marini - sen van per gli ulivi».

Studi e sopralluoghi sui porti meridionali venivano intanto compiuti, tra il 1863 e il 1865, da una commissione presieduta dal Generale d'artiglieria Valfrè di Bonzo: suo compito era di scegliere l'area territoriale più adatta all'inse-

Mariano GABRIELE, attualmente Direttore Generale del Ministero del Bilancio e della P.E., è stato Professore ufficiale di Storia e Politica Navale e di Storia Contemporanea all'Università di Roma per 25 anni. È autore di 16 volumi e di oltre 50 altre opere scientifiche, molte delle quali edita per i tipi dell'U.S.. Per tale attività gli è stato conferito due volte il premio della Cultura della Presidenza del Consiglio (1959 e 1971), il premio per scienze storiche dell'Accademia Pontaniana (Napoli 1960), il premio del Centenario per monografie storiche (Palermo 1961) e la «Medalha do pacificador» brasiliana (1986).

diamento di una base navale nel Mezzogiorno, dove fosse possibile insediare anche un Dipartimento marittimo. Il 6 febbraio 1865 la commissione rilevava che «Taranto possiede una rada vastissima capace di offrire un sicuro ed ottimo ricovero a molte flotte da guerra riunite. Questa rada, coperta dalle isole di San Pietro e San Paolo, e dai bassifondi ad esse adiacenti come da un frangionde naturale, comunica mediante due canali posti dai due lati estremi della città con un grande lago che s'interna nella terra per oltre quattro miglia, detto *mare piccolo*, atto a comodamente ricevere arsenali, cantieri e tutto quanto può occorrere ad un porto militare della più grande importanza. La città trovasi così situata sopra un'isola che separa la rada dal lago, e comunica con la campagna mediante due ponti in muratura che sovrastano ai canali suddetti. La rada offre un ottimo ancoraggio ed il mare piccolo ha fondo quanto basta per ricevere legni di qualunque portata». Il 2 marzo successivo alla commissione faceva eco il Consiglio Superiore di Difesa dello Stato: «La baia di Taranto per la sua situazione centrale fra i due mari che circondano la penisola italiana, per le favorevolissime condizioni locali di cui è fornita, offre la migliore località possibile per uno stabilimento marittimo di qualsiasi maggiore importanza, e insieme una posizione militare e marittima di grande rilevanza, sia per appoggiare le operazioni navali nei due mari, sia per signoreggiare la parte estrema della bassa Italia». Anche il Saint Bon, dopo che il Colonnello Rifezzi ebbe individuato nell'area di S. Lucia nel Mar Piccolo la zona più idonea per costruirvi l'Arsenale, concludeva il proprio rapporto sul nuovo stabilimento militare marittimo con molto entusiasmo, prevedendo che l'Arsenale avrebbe dovuto avere «7 bacini di carenaggio e 7 scali di costruzione, fra grandi e medi, le officine e i magazzini per tutti i servizi navali ma, soprattutto dovrà essere impiantato con criteri diversi da quelli tradizionali... spazi liberi tra officina e officina, vie larghe dritte e alberate, una rete ferroviaria completa, manchine e piani elevatori per i servizi di banchina, un'acquedotto indipendente da quello della città...

Due caserme per la Marina e una per la fanteria di Marina dinanzi all'Arsenale quasi a guardia...». Veniva ipotizzato un fabbisogno molto elevato per le casse dello Stato di quel tempo; 65 milioni, che certo la difficile situazione finanziaria seguita alla terza guerra dell'indipendenza non avrebbe consentito di spendere.

Seguirono diverse vicende politico-parlamentari, che è inutile seguire minutamente in questa sede. Basti ricordare che il 3 dicembre 1868 l'On. Pisanelli, sostenuto dal Bixio, propose in Parlamento un ordine del giorno per la realizzazione dell'Arsenale di Taranto, cui seguì un progetto, preparato dal Maggiore del genio Prato, del costo di 30 milioni. Il Ministro della Marina Riboty propose, nel dicembre 1871, di incominciare con uno stanziamento di 6,5 milioni, ma nell'aprile 1873 la Commissione parlamentare competente portò la spesa a 23 milioni, causando le dimissioni, poi respinte dal re, del governo Lanza. Nel 1874 furono redatti i progetti per il canale navigabile e il ponte girevole e finalmente — dopo una pausa seguita all'avvento della Sinistra al potere — una legge del 1882 approvò un primo concreto stanziamento di 9,3 milioni da spendere in 8 anni: occorreva demolire le vecchie fortificazioni ed avviare la costruzione dell'Arsenale, del bacino e del canale navigabile.

I lavori incominciarono nel dicembre 1884. Il canale navigabile fu completato il 16 aprile 1886: profondo 12 m, era stato realizzato con doppi argini di palafitte, lunghi 810 m, di cui 380 banchinati; fu inaugurato dal Ministro Acton il 22 maggio 1887. Contemporaneamente veniva avviata, con movimenti di terra, la rettifica della linea costiera della rada di S. Lucia nel Mar Piccolo, il bacino di raddobbo Principe di Napoli, poi Benedetto Brin, lungo m 203, largo 27, profondo 10. Segui, nel 1887, il ponte girevole. L'inaugurazione ufficiale ebbe luogo alla presenza del re Umberto I, il 21 agosto 1889, quando delle opere programmate era stato realizzato solo un quinto.

Nel 1891, essendo Ministro della Marina il Saint Bon, fu insediato a Taranto il 3° Dipartimento marittimo, essendo riuscito impossibile, per la tenace opposizione dei deputati napoletani, trasferire da Napoli il 2° dipartimento. I lavori per il nuovo stabilimento marittimo tarantino vennero intensificati, il programma delle opere andò arricchendosi con numerose varianti. Sulla vasta area, dell'estensione di circa 50.000 mq, accanto al bacino e agli scali, sorsero officine e magazzini, una stazione di pompaggio, una grande gru idraulica. Furono impiantate le batterie prospicienti al Mar Grande e furono allestite le opere di difesa della base navale. Nuove varianti miglioravano ed ampliavano le infrastrutture. Nel 1905, un nuovo ampliamento consentì di impostare la costruzione del nuovo bacino in muratura «Edgardo Ferrati», lungo m 254 e largo 37, che sarebbe stato inaugurato nel 1916. Ma l'Arsenale di Taranto, in quegli anni era stato utilizzato anche per la costruzione navale: nel 1894 vi era stato impostato l'ariete incrociatore *Puglia*, di circa 3.000 t, classificato come nave da battaglia di 5ª classe, che fu varato 4 anni dopo; la nave aveva un equipaggio di 264 uomini e una velocità di 12 nodi; costò 4,57 milioni di lire.

Il primo collaudo in grande stile delle attrezzature dell'Arsenale e della Piazzaforte ebbe luogo con le grandi manovre del 1907. Il potere navale italiano poteva contare ormai su una grande base nuova nell'estremo sud, di fronte all'Africa. E in relazione prima di tutto ad un attacco all'Africa essa sarebbe stata utilizzata, quando nel 1911 scoppiò la guerra di Libia.

Durante tutto il conflitto con la Turchia la flotta italiana gravitò sul nuovo stabilimento militare marittimo di Taranto, che costituì la retrovia principale per la condotta della guerra. Per un anno esso fece fronte brillantemente alle necessità della flotta che operava sulle coste della Sirte, della Cirenaica e tra le isole dell'Egeo. In relazione a tale esperienza l'Arsenale migliorò la sua attrezzatura, colmando qualche lacuna emersa. I lavori in corso proseguirono, così che sia l'Arsenale che le altre infrastrutture della base ne uscirono potenziati. Anche l'attività costruttiva proseguì: nel 1911 fu realizzato il rimorchiatore *S. Andrea*, cui seguì, due anni dopo, il ferri boat *Messina*, di 2.200 t, e poi il bacino galleggiante *G.O.9.*

Ormai la base navale aveva dato nuove caratteristiche fisiche alla città e alla rada. I passaggi fra le isole di S. Paolo, S. Pietro e Punta Rondinella erano stati chiusi. Migliaia e migliaia di t. di massi, secondo il progetto Valfré, avevano creato, attraverso un lavoro durato 15 anni, grandi scogliere che proteggevano una grande darsena. Nell'area dell'Arsenale, le collinette del primitivo paesaggio erano state livellate con lavori di sbancamento e portate ad una quindicina di metri sopra il livello del mare. Col materiale di riporto proveniente dallo sterro si erano modificate le linee della costa riempiendo le banchine. Nella

zona di espropriazione che interessava l'insediamento navale erano state demolite ville e costruzioni preesistenti, cambiando le caratteristiche del paesaggio.

Nell'ottobre 1913 fu istituita, ad opera del Colonnello del genio navale Domenico Traverso la scuola allievi operai, di cui si parlava dall'inizio del secolo e che aveva lo scopo di garantire l'integrazione qualitativa delle maestranze. Si può ricordare in proposito che i primi 100 allievi lavoravano durante il giorno in officina e poi la sera si riunivano nella sede della Croce verde, dove ufficiali, insegnanti e tecnici completavano il processo di apprendimento e di socializzazione.

Nel 1914 furono impiantati i cantieri navali Masi, così chiamati dal nome del loro fondatore. In tali cantieri dovevano essere costruiti, tra il 1915 e il 1932, 13 sommergibili e 16 dragamine per la Marina Militare italiana, oltre a 12 navi ed a 3 sommergibili per la Marina Militare argentina. Dal 1932 all'inizio della seconda guerra mondiale i cantieri Masi consegnarono alla Marina Militare italiana 21 sommergibili, un bacino di 1.000 t. di portata e 10 piccole unità semoventi.

Dopo la guerra di Libia avvenimenti sempre più gravi premevano. Attraverso le guerre balcaniche si scivolava verso la grande conflagrazione del 1914. La base di Taranto era stata ininterrottamente sotto pressione dal tempo della guerra contro la Turchia e si trovò ad accogliere di nuovo la flotta italiana durante il periodo di neutralità. Con l'entrata in guerra dell'Italia essa fu di nuovo in emergenza. Nel corso del conflitto Taranto fu la base strategica primaria per il grosso della flotta italiana ed ospitò numerose formazioni navali ed unità alleate. Il periodo bellico impegnò a fondo lo stabilimento militare marittimo, che fu costantemente utilizzato al massimo delle sue possibilità.

Il dopoguerra non registrò pause nel graduale processo di potenziamento che continuò a svilupparsi durante l'intero periodo tra le due guerre mondiali. Nel 1923 Taranto diventava capoluogo di una provincia autonoma, formata da comuni staccati dalla provincia di Lecce: la nuova provincia ebbe il nome di Ionio. Negli anni '20 l'Arsenale fu integrato da nuove officine, mentre andava aumentando la domanda della Marina, che esigeva una crescente qualificazione per l'aumento del potenziale bellico, anche in relazione al programma navale del 1928. Con l'attuazione della politica di costruzione degli incrociatori pesanti e leggeri — come pure dei sommergibili — che caratterizzò il rinnovamento del potere navale italiano nella prima metà degli anni '30, Taranto si affermò sempre più come la base primaria della flotta, ruolo che sostenne egregiamente durante la crisi etiopica del 1935-36. Come noto, il conflitto in Africa orientale provocò una lunga presenza navale britannica, in forze nel Mediterraneo, con epicentro ad Alessandria, che da parte italiana fu fronteggiata concentrando a Taranto le unità della flotta. Ancora una volta, quindi, l'Arsenale e gli altri impianti dello stabilimento militare marittimo venivano sollecitati da una domanda pressante che esigeva pronta soddisfazione e che imponeva nuovi aggiornamenti agli impianti ed il massimo impegno dei lavoratori, coinvolgendo tutta la città.

Nei pochi tormentati anni che intercorsero tra la fine della crisi etiopica e lo scoppio del secondo conflitto mondiale, una nuova preoccupazione influenzò la vita della base. Per la verità, si trattava di una preoccupazione che già aveva

trovato espressione nel 1913, con la voce del deputato Di Palma, il quale aveva rappresentato il pericolo che un avversario potesse riuscire ad ostruire il canale navigabile, col risultato di imbottigliare in Mar Piccolo, senza possibilità di uscita, le unità all'ancora nella base; il Di Palma proponeva, pertanto, la costruzione di un secondo canale alternativo tra Mar Grande e Mar Piccolo, più a Levante. L'allora Ministro della Marina Leonardi Cattolica si era interessato alla questione, ma poi non ne era sortito nulla. Ora, invece, alla vigilia della seconda guerra mondiale, il pericolo dell'imbottigliamento tornava a preoccupare lo S.M., soprattutto alla luce delle nuove possibilità dell'arma aerea. Venne, quindi, deciso di costruire un nuovo Arsenale in Mar Grande, dotato di un grande bacino in muratura — lungo 483 m doveva essere il più grande del Mediterraneo — e delle officine per la riparazione. Magazzini, banchine e pontili, tutte le attrezzature per il supporto logistico delle navi dovevano completare gli impianti. Il vecchio arsenale avrebbe costituito sempre il nerbo della struttura militare marittima e avrebbe dovuto essere collegato con il nuovo insediamento mediante una galleria sotterranea lunga 3 km. I lavori iniziarono nel 1939 e furono sospesi nel 1943, quando già erano stati realizzati il 40% del nuovo bacino, parte della galleria e vari fabbricati.

Da quanto si è venuti esponendo fin qui, appare evidente che, a partire dal 1884 e fino alla seconda guerra mondiale, l'intervento e la presenza della Marina Militare a Taranto furono costanti e continui, particolarmente accentuati nel ventennio iniziale e poi durante i periodi di crisi che coinvolsero il paese. È tutto quello che volevamo mettere in luce in questa prima parte della relazione.

Un primo, importante elemento di giudizio per valutare il rapporto tra Marina e città è dato certamente, nel caso di Taranto, dalla evoluzione del movimento demografico. Si dispone in proposito di una fonte sostanzialmente valida e attendibile, quella dei censimenti, che ci consente di seguire lo sviluppo della popolazione nel tempo, dall'Unità d'Italia in poi.

Per il periodo precedente è possibile rintracciare qualche dato relativo agli abitanti di Taranto, ma è difficile dire quanto tali elementi numerico-statistici siano esatti e comparabili. Si può tuttavia ricordare che il «catasto onciario» — Nel 1746 — aveva censito, per motivi fiscali 11.526 unità. Altri successivi conteggi avrebbero dato 18.740 abitanti al 1806 e 17.476 al 1844. Questi dati sono citati solo per curiosità perché la nostra analisi parte dalla nascita dello stato unitario italiano.

È opportuno avvertire, anzitutto, che ci si avvarrà salvo che in un caso specifico, dei dati relativi alla popolazione residente e non a quella presente, allo scopo di depurare l'elemento statistico assunto dai militari in servizio a Taranto, ma non ivi residenti. Ciò consente di ottenere una conoscenza più attendibile della reale consistenza demografica della città, senza falsarla con quella dei militari occasionalmente presenti nel territorio del comune al momento del censimento.

Nel 1861 risultò una popolazione residente di 28.165 unità, destinata a contrarsi a 27.546 al censimento successivo del 1871, per risalire a 34.051 nel 1881. Si trattò di un periodo animato, nella sua prima metà, da proposte e dibattiti sull'Arsenale, ma senza nessun seguito concreto, per cui la consistenza demo-

grafica, a conclusione di quel primo decennio di vita unitaria, addirittura diminuì. Nel secondo, invece, con l'avvio ad una maggiore presenza della Marina Militare e con la depressione nelle campagne — particolarmente intensa verso la fine degli anni '70 — un movimento migratorio dalla campagna alla città ne aumentò gli abitanti in maniera apprezzabile. Rispetto al dato del catasto onciario — unico riscontro disponibile per tentare dei raffronti — salì considerevolmente anche la percentuale della popolazione attiva, dal 29,4% del 1746 al 46% del 1881. Gli addetti all'agricoltura scendevano, rispetto al secolo precedente, dal 31% al 28%, mentre aumentavano i pescatori ed i marinai, ma, soprattutto, gli artigiani (2.461 al 1881 contro 715 al 1746) e gli addetti al commercio (606 contro 132). Ben 27.100 abitanti, ossia l'80% della popolazione censita, insistevano nella città vecchia, sull'isola compresa tra i due antichi canali di collegamento tra il Mar Grande e il Mar Piccolo: si trattava di un agglomerato caratterizzato da forte densità edilizia e demografica, gravato da servitù militari ed ecclesiastiche, con condizioni igieniche scadenti e scarsa qualità della vita.

Durante l'arco temporale di cui si tratta furono abbattute le mura della città vecchia e, fuori dall'isola, furono costruite, dal lato di Porta Napoli, la stazione ferroviaria e le relative officine, in connessione con la realizzazione delle linee ferroviarie Bari-Taranto (1865) e Taranto-Potenza-Metaponto (1880). Dall'altra parte, oltre il fosso di porta Lecce che sarebbe divenuto in seguito canale navigabile, incominciò la costruzione di alcuni importanti edifici, come il palazzo dell'Ammiragliato.

La vita economica era ancora misera. L'agricoltura non andava al di là del livello di autosufficienza, avvalendosi di tecniche produttive ancora ad uno stato arcaico. La pesca, pur in presenza di condizioni favorevoli, si avvaleva essenzialmente della domanda locale come sbocco. I commerci erano quasi inesistenti; qualche cosa si mosse con l'arrivo di operatori genovesi e napoletani che trattavano oli, vini, cereali, ma sempre su scala ridotta: basti pensare che l'esistente banchina a mare di 67 m, costruita nel 1848, veniva usata assai più per la pesca che per il commercio. La struttura economica era insufficiente per avviare una crescita e la stessa vita senza orizzonti che si conduceva dava luogo ad una sorta di riluttanza all'espansione. Il risparmio non aveva sbocchi locali e prendeva la via del nord. All'agricoltura ed alla pesca — entrambe povere — si poteva aggiungere il tessile casalingo: si lavoravano il cotone e la lana locali e si produceva — a costi non certo industriali — anche bisso e felpa; troppo poco per innestare un processo di sviluppo. Elemento positivo poteva tuttavia essere considerata la presenza di un buon numero di artigiani, che negli anni successivi avrebbero potuto, nel quadro di un'espansione indotta dall'esterno, contribuire allo sviluppo. In quel tempo si costituirono le prime società operaie di mutuo soccorso: i «Figli del mare» nel 1860, la «Società operaia di mutuo soccorso tarantina» nel 1862, la «Società di mutuo soccorso tra i muratori» nel 1870, la «Unione fraterna di mutuo soccorso» nel 1872.

La scuola era all'inizio nelle mani soltanto del clero e dei privati, salvo una sorta di «tempio dell'educazione» laico di scarsissimo rilievo, con 10-12 discenti.

Nel campo dell'istruzione il Comune fece tutto quello che poté: nel 1864 avviò un asilo infantile, nel 1869-72 il ginnasio «Archita». Nel 1873 fu aperta

la Regia scuola nautica, cui si affiancarono nel 1879 la scuola tecnica e la scuola serale di disegno applicato alle arti.

Si può concludere che il ventennio postunitario recava a Taranto qualche nota positiva, benché le condizioni economiche e sociali restassero quelle del passato, con una società tendente all'immobilismo, in uno scenario sostanzialmente misero e depresso.

Il trentennio 1881-1911 ebbe una importanza determinante. Si passò dai 34.051 abitanti del 1881 ai 60.331 del 1901 ed ai 69.911 del 1911, in stretta relazione con il decollo e con l'attività dell'arsenale e degli altri impianti militari. Una tale crescita si dovette essenzialmente all'immigrazione indotta per la realizzazione dello stabilimento militare marittimo, e si pose in controtendenza all'andamento generale del movimento della popolazione in Italia. Tra il 1883 e il 1899, infatti, in coincidenza con una prolungata depressione economica, si ebbe una riduzione nel ritmo d'incremento demografico, proprio mentre Taranto registrava una crescita esplosiva. Contemporaneamente si accentuò la tendenza di coloro che erano addetti a mestieri strettamente connessi con l'agricoltura a passare a mestieri non agricoli e, quindi, alle attività industriali e terziarie.

Si modificarono le direttrici dello sviluppo urbano e lo stesso disegno della città, con un nuovo importante insediamento abitativo sulla terraferma, al di là del canale navigabile. Nel 1901 solo il 47% degli abitanti rispetto all'80% di venti anni prima, continuava a vivere nella città vecchia e al censimento del 1911 gli abitanti della città nuova (26.234) superarono quelli della città vecchia (25.781). Scrive, in proposito, il Narracci: «Il progetto complessivo dell'intervento industriale, grande due volte la città di allora, modificò il disegno della costa, le altimetrie del suolo; fagocitò al suo interno masserie, chiese, ville signorili, acquedotti... In soli due decenni... quasi trentamila abitanti si insediarono nel Borgo. La fortissima immigrazione genera all'interno della città spostamenti massicci di popolazione e di strati sociali: la città nuova diventa la zona residenziale della media e alta borghesia, mentre gli strati sociali più bassi continuano a sovraffollare la città vecchia e i cortili interni dei grossi isolati del Borgo. Dopo, neanche questi saranno più sufficienti a contenere il flusso continuo di popolazione; comincerà così a sorgere l'edilizia privata minore che si concentrerà dapprima in alcune zone ben definite del Borgo (via Anfiteatro e via Mazzini) e si faranno i primi interventi di edilizia pubblica per gli operai (le «dieci palazzine»), ovviamente alle estreme facce periferiche. Questa crescita frenetica è facilmente riscontrabile dai rilievi planimetrici: da quello del 1881 eseguito da Giacomo Tascone, a quello della Regia Marina del 1890, in soli nove anni, la fisionomia del primo nucleo del Borgo cambia già molto».

L'aumento demografico più considerevole si produsse a partire dal 1887 e procedette fino al termine del periodo qui considerato, in relazione alla creazione del porto militare e delle infrastrutture connesse. Fu questo il tempo del «decollo» di Taranto sotto ogni punto di vista. La domanda di lavoro indotta dalla presenza della Marina Militare — ci vollero 5 milioni 260 mila giornate lavorative per costruire l'arsenale — offriva uno sbocco ai problemi occupazionali della campagna, mentre anche capitali di origine agricola — come nota

il Lo Martire — venivano impiegati per investimenti privati in attività di supporto e servizio.

Nel trentennio in esame — e soprattutto nei primi venti anni, dal 1881 al 1901 — Taranto cambiò completamente aspetto. La rivoluzione — ch  di vera rivoluzione si tratt  — venne trainata dal decollo della Piazzaforte e delle industrie collegate. Cambi  la struttura urbana e l'apparato produttivo. Intorno all'arsenale sorse, infatti, un nuovo tessuto connettivo di piccole e medie aziende metalmeccaniche, di commercianti e di commissionari, tutti interessati ai fabbisogni di attivit  secondaria e terziaria indotti dalla domanda della Marina.

Realizzati i servizi per lo stabilimento militare marittimo, compreso l'ospedale militare, le costruzioni civili ebbero un grande incremento nella citt  nuova tra il 1881 e il 1901, continuando ad estendersi, sia pure ad un ritmo minore, tra il 1901 e il 1911. Per avere un'idea dello sviluppo edilizio civile — non tenendo conto delle costruzioni di carattere militare e della superficie occupata da piazze, strade e giardini si pu  ricordare che nel 1870 le costruzioni civili occupavano mq 265.575, nel 1880 mq 301.000, nel 1890 mq 407.000, nel 1900 mq 540.000, nel 1910 mq 605.000. L'espansione edilizia accompagnava la realizzazione della base navale e il progressivo aumento della sua importanza, sotto lo stimolo della domanda di abitazioni derivante dalla pressione degli immigrati. Pu  dirsi cos  che la Taranto moderna, al di fuori della citt  vecchia, sia sorta come effetto diretto dall'insediamento della Marina, anche se quasi tutta la costruzione edilizia si dovette all'iniziativa privata.

Nella parte vecchia, abbattute le antiche mura ed espropriati gli edifici necessari, si apr  nel 1889 la via alle mura, destinata a diventare con successivi lavori passeggiata a mare.

Anche il porto mercantile ricevette una migliore sistemazione. Nel 1886 fu costruita la banchina di S. Eligio, per il commercio e la pesca; nel 1889 fu intrapresa una nuova serie di lavori nel porto, inseriti poi nel nuovo piano regolatore del 1897, realizzato tra il 1899 e il 1904. Non era stato risolto per  il problema dei venti da sud, per cui nel 1908 fu studiato un nuovo piano regolatore con uno stanziamento apposito.

La vita economica tarantina era cambiata radicalmente. Ci  con la costruzione dell'arsenale i salari corrisposti — pi  di 9 milioni di lire nel 1889 avevano dato luogo ad un importante incremento dei consumi, nella citt  e nella sua zona d'influenza. Lo stabilimento militare marittimo, costruzione a parte, aveva bisogno a regime di operai, fabbri, fucinatori, congegnatori, calderai, fonditori, meccanici, ecc. per le officine, il cantiere navale e i servizi. A fianco degli operai, occorreavano i tecnici per i laboratori e i quadri intermedi per inquadrare la massa dei lavoratori. Inoltre, la presenza della flotta, sempre pi  frequente e significativa, induceva altri ulteriori fabbisogni che investivano tutta la citt , alimentando una domanda molto varia di consumi e servizi. Di qui la rapida urbanizzazione, che dava luogo a sua volta ad un bisogno crescente di abitazioni, di rifornimenti idrici, di fognature, di trasporti, di sanit , di istruzione pubblica.

Nelle campagne si ruppe l'economia di sussistenza ed aument  la produzione lorda vendibile, a causa dell'aumento generale del reddito procapite, che provocava nella citt  e nelle aree circconvicine toccate dal fenomeno dello sviluppo una maggiore domanda di prodotti agricoli. Si afferm  di conseguenza

un migliore tenore di vita anche tra i contadini proprietari. Questo miglioramento fu in parte controbilanciato da una relativa perdita di sicurezza, dal momento che il rurale — come ancora il *Lo Martire* annota diligentemente — dipendeva senza difesa dal mercato, mentre l'operaio dell'arsenale godeva di una sua protezione sociale. Nel complesso, però, i nuovi tempi si rivelarono più prosperi per tutti.

Certo, come era inevitabile, i comuni della provincia pagarono a Taranto un costo sociale, in termini di emigrazione e di sudditanza economica. Taranto, poi, subì le conseguenze tipiche derivanti dal sovraffollamento per la rapida urbanizzazione: vi si produsse un tipo nuovo di miseria, quella di coloro che restavano al margine del processo espansivo; aumentò la piccola delinquenza urbana; crebbe la prostituzione. Nella città si produsse e si diffuse una sorta di sub cultura urbana di massa di origine rurale, per cui una quota rilevante della popolazione poteva apparire per metà cittadina e per metà contadina. Occorre riflettere in proposito sul fatto che i tempi del decollo erano stati brevi e forzati dall'esterno. Il tranquillo andamento del passato era stato sconvolto dall'accelerazione economica e sociale impressa dall'intervento della Marina e dalle sue conseguenze irreversibili. Ormai 78 ettari di terreno erano interessati dalle infrastrutture militari ed ulteriore superficie utile stava per essere coinvolta.

L'economia locale si andava modellando intorno alle esigenze dell'arsenale. Si venivano formando imprenditori locali che avviavano attività produttive collegate con il complesso militare-industriale trainante. Il corrispettivo delle forniture di merci e servizi alimentava un mercato di consumo vivace. I nuovi redditi monetari indotti dalle spese militari, a fronte di un'offerta di merci non molto dinamica, poté provocare anche rialzi nel costo della vita, ma senza gravi conseguenze, tenuto conto dell'incremento del reddito. Tra il 1883 e il 1913, infatti, il reddito globale di Taranto aumentò con tassi annui del 3,2% notevolmente superiori a quello della media nazionale, che crebbe al ritmo del 2,6%. È stato giustamente osservato che il decollo dell'Arsenale provocò il passaggio da un modo semifeudale di produzione ad un modo capitalistico, arricchendo tanto l'azienda artigiana collegata al settore primario che si evolveva nella organizzazione di nuove forme imprenditoriali, quanto quella al servizio dell'industria militare.

Cambiò naturalmente, il rapporto di peso specifico nei settori della struttura produttiva. Ad una diminuzione percentuale della quota di valore aggiunto imputabile all'agricoltura, infatti, fece riscontro un aumento del peso delle attività secondarie e terziarie.

L'industria militare stimolò la nascita di imprese produttrici, la cui vasta gamma — in altri tempi inimmaginabile — si può ricavare da una classificazione della manodopera locale, di qualche anno successiva, che mostra un ampio ventaglio di specializzazioni. Vale la pena ricordarle: costruzioni metalmeccaniche, allestimento, manutenzione e riparazione di materiale di artiglieria; zincatura, pulitura e verniciatura delle navi; demolizione navale; costruzione di macchine e strumenti agricoli in ferro, ghisa e acciaio; riparazione di fucili, mitragliatrici e cannoni; riparazione di materiale rotabile ferroviario; riparazioni sussidiarie in legno e ferro; fabbricazione di inferriate, cancelli, balaustre, intelaiature, serrande e avvolgibili in lamiera; costruzione di travate me-

talliche; costruzione e riparazione di recipienti in ferro, caldaie a vapore, tubi; preparazione di tubazioni in ferro con saldatura autogena; lavori alla fucina, al banco, alla lima; fabbricazione di macchine e torchi enologici; fabbricazione di strumenti metrici e di apparecchi radiofonici e radiotelegrafici.

Qualcuno fece fortuna con i vivai di mitili del Mar Piccolo. Nel 1884 la Società demaniale dei mari, composta da un numero ristretto di soci, ebbe in affitto dal governo detti vivai. La società conseguì fortissimi guadagni rispetto al modesto canone corrisposto allo Stato: si pagavano dividendi alti (5-6.000 lire) e le azioni della società salirono da 5.000 a 30.000 Lire. Questa situazione durò fino alla scadenza della concessione, avvenuta nel 1913.

Nel settore del credito si registrò a Taranto una novità importante. L'enciclica «*Rerum Novarum*» di Leone XIII, del 15 maggio 1891, aveva dato il via ad un nuovo impegno cattolico nell'ambito creditizio. Il 2 dicembre 1899 fu fondata la Banca popolare di credito agricolo e commerciale, la quale contava all'inizio su 61 soci, un capitale di lire 9.064 e una riserva di lire 720. L'anno successivo (1900) i soci erano già diventati 890 e 1.179 nel 1904. Con ogni evidenza, il fenomeno dell'associazionismo cattolico nel campo creditizio ebbe un grande successo da attribuire in gran parte alla situazione generale di espansione economica di quegli anni, che evidenziava l'utilità di un istituto locale particolarmente orientato alle esigenze del commercio, dell'agricoltura, della piccola industria, dell'artigianato.

Nello stesso clima si andarono estendendo anche le associazioni solidaristiche, che già erano state presenti nel ventennio postunitario. Sorse così nel 1883 la «Società di mutuo soccorso la previdenza tarantina», nel 1895 la «Società di mutuo soccorso tra gli operai dell'Arsenale militare», nel 1904 la «Cooperativa anonima di consumo degli operai manuali».

Pure in quel periodo, come ricorda l'Acquaviva, si ebbe a Taranto la prima presa di coscienza sindacale proprio tra i lavoratori addetti alla costruzione dell'arsenale. Serpeggiava tra questi un vivo malcontento a causa della «mala retribuzione» loro corrisposta, che sfociò il 18 aprile 1887 nel primo sciopero della storia del sindacalismo tarantino. Dal punto di vista sociale, anche questa manifestazione collettiva di una forma di dissenso nuova per la città, assunse una sua significativa valenza, che segnava un chiaro distacco dal passato. Nel trentennio in questione anche i bilanci del Comune subirono una pronunciata evoluzione in senso espansivo. Le entrate effettive accertate, che assommavano nel 1881 a 404 milioni, passarono nel 1891 a 701 milioni, nel 1901 a 1.461 milioni, nel 1911 a 1.640 milioni. Il balzo più pronunciato si ebbe nell'ultimo decennio del sec. XIX, in coincidenza con il periodo di più rapido decollo della base navale e della città. Nello stesso arco di tempo le spese effettive accertate passarono dai 380 milioni del 1881 ai 657 del 1891, ai 1.286 del 1901, ai 2.012 del 1911. Gli incrementi maggiori si verificarono nei capitoli relativi all'istruzione, alla polizia ed all'igiene, alle opere pubbliche, tutte voci di spesa collegate all'aumento delle esigenze della città in fase dinamicamente espansiva.

La rete stradale, che era di 11.000 metri lineari nel 1870, salì a 18.000 nel 1890, a 21.000 nel 1900, a 23.000 nel 1910. Era lo sviluppo edilizio, naturalmente, a condizionare le dimensioni della rete stradale, ma nei quartieri nuovi la sistemazione e la manutenzione delle vie era carente e tale sarebbe rimasta fino agli anni Venti.

Nel settore dell'istruzione furono compiuti altri passi in avanti. Nel 1891 venne istituita la scuola complementare femminile, mentre la scuola tecnica si sviluppava fino ad annoverare 640 studenti, maschi e femmine; presso il ginnasio Archita fu avviato anche il liceo; scomparve, invece, tra il 1910 e il 1911, la scuola nautica, sostituita da una scuola pratica di pesca. Come ancora il Lo Martire ha puntualmente osservato, «la Taranto del decollo arsenalizio, in complesso, seppe prospettare al mondo della scuola le sue richieste, sia dal punto di vista dello sforzo da compiere nel settore della formazione professionale e sia sotto gli aspetti della modifica da attuare nella formazione culturale di base. E la indicazione tecnico-professionale degli istituti e dei corsi testimoniava l'espressione di una domanda configurata in modo ben preciso perché la scuola presentasse un'offerta adeguata ai tempi nuovi e in un'armonica evoluzione della propria funzione sociale. La stessa evoluzione della struttura economica imponeva al processo di apprendimento e di socializzazione un'attività di formazione adeguata al reale fabbisogno delle aziende produttive, oltre che atteggiamenti e comportamenti individuali più rispondenti alle necessità evolutive, sia della struttura economica che di quella sociale».

Il decennio 1911-1921 fu dominato dagli impegni militari. Come si è già detto, Taranto fu coinvolta a fondo sia nella guerra italo-turca (1911-1912) che nel primo conflitto mondiale (1915-1918). In entrambi i casi, lo scalo ionico, con le sue infrastrutture portuali e cantieristiche, assolse alla funzione di base principale della flotta. Durante la guerra italo-turca, la Marina vi trovò il baricentro geografico ideale per le proprie azioni che, partendo dalle acque italiane, gravitarono in un primo tempo sui litorali della Tripolitania e della Cirenaica e, in un secondo tempo, nel bacino orientale del Mediterraneo, a ridosso delle coste turche. Negli anni della «grande guerra», poi, Taranto assunse il ruolo di centro strategico per il grosso della flotta italiana, che si teneva pronta a fare intervenire le grandi unità in Adriatico in caso di sortita della squadra nemica, e di punto essenziale di rifornimento e di appoggio per unità e reparti navali alleati. Va ricordato inoltre, che tutto questo avveniva in un periodo nel quale la superiorità marittima italiana ed alleata era tale da rendere inesistente il pericolo proveniente dal mare ed in cui l'aviazione non era ancora abbastanza sviluppata da minacciare le città. Nello stabilimento marittimo pugliese ebbe a verificarsi in quegli anni un potenziamento straordinario della domanda — diretta e indiretta — collegata con la Marina Militare, in condizioni generali che non ostacolavano in alcun modo una corrispondente espansione dell'offerta locale.

La popolazione residente nel comune di Taranto passò infatti dalle 69.911 unità del censimento del 1911 alle 104.387 di quello del 1921, con un incremento superiore al 49%, prodottosi soprattutto negli anni della «grande guerra» benché proprio in quegli anni il tasso di natalità fosse diminuito — nella provincia come in tutto il Paese — per evidenti cause di carattere generale. In 10 anni, su un aumento di circa 34.500 persone, più di 23.300 risultavano dall'eccedenza netta degli immigrati sugli emigrati (67,5%). Il fortissimo sviluppo demografico nel decennio fu l'effetto di una immigrazione molto consistente di uomini e di intere famiglie: nel centro ionico, non ancora capoluogo di provincia, confluirono nuove masse di operai e di tecnici che trovarono occupazione

nell'Arsenale e nelle altre attività indotte dalla Marina Militare. E con loro, in relazione alle opportunità offerte dallo sviluppo del settore navale e dall'espansione della comunità cittadina, arrivavano commercianti, imprenditori, operatori dei servizi.

Dei nuovi arrivati, circa 6.000 andarono ad affollare l'agglomerato urbano più antico, quello dell'isola della città vecchia, ma la maggior parte si stabilì, ampliandole, in altre zone di urbanizzazione recente. Cambiava in tal modo la configurazione esterna della città, mentre all'interno si modificava profondamente la struttura sociale, che assumeva contorni molto avanzati rispetto all'epoca ed alla localizzazione geografica. Proseguendo sulla via imboccata con il decollo dei decenni precedenti, il centro ionico andava accentuando sempre più il proprio profilo industriale, con una significativa presenza del terziario. La vecchia compagine sociale lasciava rapidamente il posto ad un'altra, assai più variata e dinamica, dotata di una fisionomia più articolata e complessa di quanto una semplice base di retrovia marittima potesse aspirare ad avere.

Al censimento del 1921, gli addetti all'agricoltura scesero al 26,2% della popolazione attiva, mentre gli addetti ad altre attività corrispondentemente salivano. Ogni 1.000 abitanti, 262 operavano ancora in agricoltura, caccia e pesca, ma 95 lavoravano nelle industrie estrattive e manifatturiere, 18 nella costruzione ed installazione di impianti, 2 nella produzione di energia elettrica gas e acqua, 18 nel commercio, 21 nei trasporti e nelle comunicazioni, 22 nei servizi e 21 nella pubblica amministrazione. Molti ex contadini e pescatori avevano abbracciato i nuovi mestieri resi attuali dall'attività produttiva collegata alle esigenze della Marina Militare, e già prima della «grande guerra» era possibile identificare nella manodopera un'ampia serie di componenti professionali diverse: addetti alle costruzioni navalmeccaniche; all'allestimento, alla manutenzione ed alla riparazione del materiale di artiglieria; alla zincatura, pittura e verniciatura delle navi; ecc.. Come era naturale, questo processo si accentuò col passare degli anni e il censimento del 1921 accertò l'esistenza tra i lavoratori, nel solo settore industriale, di una novantina di specializzazioni distinte.

Per quanto riguarda il livello delle retribuzioni, uno scrittore locale riferisce che il salario di un operaio, alla fine del 1914, era di circa lire 3,40 al giorno, mentre il compenso medio di un'ora di lavoro si aggirava intorno ai 29 centesimi. Poiché il prezzo di un quintale di grano era di 24,20 lire, occorrevano 83 ore di lavoro per comperarlo.

In tema di attività produttiva, il primo conflitto mondiale segnò la decadenza di un comparto che negli anni precedenti era stato assai florido: quello dei vivai di mitili del Mar Piccolo, che nel 1913 erano arrivati a produrre 10,2 milioni di ostriche. Proprio in quell'anno, scaduta la convenzione con la Società demaniale dei mari, il Comune aveva concesso la coltivazione e la pesca nei vivai ad alcune cooperative ed all'Azienda municipalizzata di Mar Piccolo; nel dicembre 1913 era anche stato aperto un laboratorio di biologia marina. Ma la massiccia presenza di navi italiane ed alleate durante la «grande guerra», insieme agli accresciuti scarichi industriali, diede luogo nel Mar Piccolo ad un tale tasso di inquinamento delle acque che la produzione di ostriche nel 1919-1920 discese ad un decimo di quella che era stata negli anni migliori precedenti al conflitto.

L'espansione edilizia invece continuava. Sebbene tra il 1911 e il 1914 il rit-

mo di sviluppo delle nuove costruzioni si fosse rallentato, la superficie complessiva delle aree occupate da edifici passò da mq 605.000 nel 1910 a mq 698.000 nel 1920; va peraltro rilevato che nell'insieme il tasso di crescita — rispetto a quello del periodo precedente — fu più basso. La direttrice geografica principale seguita dall'edilizia fu sempre quella di sud-est, con la realizzazione di nuovi importanti complessi abitativi e di nuovi rioni. Negli anni precedenti al 1919 l'abitazione media era composta di circa 2,7 stanze. Con le case crescevano anche le strade, che aumentarono dai circa 23.000 metri lineari del 1910 ai circa 29.000 metri lineari del 1920. Questa rete stradale, però, presentava deficienze non trascurabili di sistemazione e di manutenzione: tali carenze dipendevano in buona parte dalla scarsità dei mezzi finanziari che il Comune poteva destinare a queste opere, come pure alle fognature, la cui consistenza e funzionalità erano inadeguate all'espansione continua della città.

Le spese effettive del Comune erano attestate nel 1911 poco al di sopra dei 2 milioni e fino al 1916 non registrarono variazioni molto significative; nel 1917 le spese raggiunsero milioni 2,7 e nel 1918 milioni 2,8. Ma il salto vero doveva incominciare subito dopo la fine della guerra: nel 1919 il totale delle spese salì a milioni 4,8; nel 1920 a 7,5; nel 1921 a 10,4. Fino al 1918 le entrate effettive avevano sostanzialmente bilanciato le spese, passando da milioni 1,6 nel 1911 a 2,9 nel 1918. Nel 1919 le entrate arrivarono a milioni 3,8; nel 1920 a 5,7; nel 1921 a 7,9. Incominciavano con il dopoguerra — in un quadro di diminuzione del valore della moneta, ma a fronte di nuove esigenze e pressioni sociali — i bilanci deficitari, con un'eccedenza della spesa sull'entrata destinata a diventare cronica.

Nei venti anni tra le due guerre — ultimo periodo della nostra indagine — furono eseguiti tre censimenti della popolazione: nel 1921, nel 1931 e nel 1936. Corrispondentemente, i censiti residenti nel comune di Taranto risultarono 104.387 nel 1921, 111.625 nel 1931 e 117.722 nel 1936. Se ne poteva dedurre una tendenza all'aumento costante, ma non brusca, anche se accelerata negli anni '30. Non era così, e se ne ha la riprova ricorrendo per gli ultimi due censimenti citati ai dati relativi alla popolazione presente, che consentono in questo caso di evitare le distorsioni dipendenti dai ritardi nelle cancellazioni e nelle iscrizioni anagrafiche. Gli abitanti presenti risultarono al censimento del 1931 pari a 105.946, che balzarono a 136.152 nel 1936, registrando un incremento fortissimo, superiore al 28% in 5 anni.

La diminuzione del presidio militare e la contrazione della domanda esasperata del tempo di guerra ridimensionarono verso il basso, nel decennio 1921-1931, quelle strutture aziendali ed organizzative che avevano operato al massimo regime durante il conflitto e dovevano adeguarsi alla nuova situazione di pace. Questo processo diede luogo ad una inversione delle tendenze migratorie precedentemente affermatesi e gli emigrati superarono gli immigrati — tra il 1921 e il 1931 — di 14.833 unità. Il contrario avvenne nel quinquennio successivo, con la politica di rafforzamento navale e la guerra di Etiopia: tra il 1931 e il 1936 gli immigrati superarono a loro volta gli emigrati di ben 24.822 unità. Era questa la massima eccedenza riscontrabile, in un periodo così ristretto, lungo tutto l'arco di tempo considerato dalla ricerca, e confermava ancora

una volta la relazione diretta intercorrente, in quell'epoca, tra la domanda della Marina Militare e la dimensione demografica della città pugliese.

Mano a mano che passava il tempo, miglioravano le condizioni insediative. Nel 1921 la vecchia città sull'isola accoglieva 31.714 abitanti, ma nel 1931 questi scendevano a 27.090 per risalire di poco, a 27.400, nel 1936. I quartieri più antichi e più malsani perdevano popolazione in favore dei nuovi, nei quali ormai viveva la maggior parte dei cittadini. La città nuova non era solamente più popolata, ma rappresentava il centro civile, militare, politico, produttivo di Taranto, riunendo sul proprio territorio gli uffici e gli istituti più importanti.

Coesistevano ormai, collegate dal ponte girevole, due distinte compagini sociali. La prima era costituita da una collettività omogenea di origine locale, composta essenzialmente da pescatori e da operai; si trattava di una struttura sociale statica, attestata sulla vecchia isola: vi sopravvivevano il dialetto e le tradizioni del passato, mentre l'impatto del movimento migratorio appariva modestissimo. La seconda invece, localizzata nei quartieri più recenti al di là del ponte, era composta da una collettività-crogiuolo in evoluzione continua; la struttura sociale si segnalava per la grande apertura alle sollecitazioni esterne; i flussi migratori, continui e consistenti, erano talmente diversificati alle origini da rendere impossibile l'uso di un dialetto locale. Il baricentro economico e sociale di Taranto si era spostato nella nuova città, come era naturale, non solo perché colà si trovava la sede dell'industria e dei servizi, ma anche perché nel suo ambiente potevano esprimersi al meglio le forze locali di espansione e progresso.

Il riconoscimento formale del ruolo che ormai la città pugliese aveva assunto si ebbe con il R.D. 2 settembre 1923, n. 1911, che faceva di Taranto il capoluogo della provincia dello Ionio; il decreto teneva conto sia dell'incremento demografico, sia dello sviluppo globale che, nella sua completezza, aveva ormai raggiunto dimensioni e funzioni complesse. L'antico borgo sul mare aveva subito una evoluzione sostanziale, trasformandosi in un capoluogo di provincia dinamico, dotato di una vita animata ed aperta quanto asfittica e chiusa era stata per contro quella del passato, prima del decollo dell'Arsenale.

Certo, non tutto poteva dirsi risolto, che ancora nel 1923 il 4,7% della popolazione del Comune poteva essere classificato «in condizioni non professionali» (disoccupati, detenuti, mendicanti, prostitute, individui senza professione), ma in quello stesso anno, come ricorda l'Acquaviva, l'arsenale da solo continuava ad occupare 2.000 operai, sebbene col dopoguerra le esigenze dell'organico si fossero alleggerite.

È interessante confrontare le risultanze del censimento industriale e commerciale del 1927 con quelle dell'analoga rilevazione del 1937. Per il Comune di Taranto, i dati del 1927 indicavano un totale di 1.223 esercizi industriali con 11.417 addetti: i comparti più importanti erano quello delle industrie meccaniche, con 125 esercizi per 5.793 addetti, e quello delle industrie alimentari, con 77 esercizi per 368 addetti. A 10 anni di distanza, malgrado gli effetti negativi della crisi economica generale, gli esercizi industriali localizzati nello stesso Comune erano aumentati a 1.579 con 14.326 addetti: le industrie meccaniche erano salite a 166 con 8.907 addetti e quelle alimentari a 225 con 1.040 addetti. La marcia in avanti compiuta dal capoluogo ionico durante il periodo considerato emerge con chiarezza dai pochi elementi statistici riportati.



Ancora-ferro Pugliese (1869) in costruzione nell'Arsenale di Taranto.

Un punto dolente restava quello dei vivai di frutti di mare, ch  le navi, come avevano inquinato al tempo della «grande guerra», cos  continuavano ad inquinare negli anni '30, danneggiando soprattutto gli operatori pubblici cui il Comune — titolare per legge dal 1927 dei diritti esclusivi di pesca — concedeva lo sfruttamento dei vivai. Cos  la legge del 1927 prevede la deviazione delle fognature in Mar Grande e la depurazione degli scarichi industriali in Mar Piccolo.

La nuova edilizia residenziale, affidata quasi esclusivamente all'iniziativa privata, ebbe un andamento crescente dal 1919 al 1925, passando da 483 vani-anno a 3.748; si contrasse nel 1926 e precipit  al minimo, con 231 vani costruiti, nel 1927, per poi riprendere e raggiungere nel 1934 i 3.228 vani. Le nuove costruzioni si sviluppavano verso sud-est, nelle zone valorizzate in seguito alla creazione dello stabilimento militare marittimo, tanto che il Narracci parla di una Taranto pianificata dall'industria di Stato; altri, invece, lamenta «lo spettacolo — poco edificante — di una impostazione anarchica delle costruzioni». Comunque sia, la superficie occupata dalle abitazioni — ad esclusione degli edifici militari e delle strade, piazze e giardini — pass  dai mq 698.000 del 1920 ai mq 963.700 del 1930 ed ai mq 1.044.000 del 1936, segnando in 16 anni un incremento del 58%. Nello stesso periodo furono realizzati, sempre nei quartieri nuovi, numerosi edifici pubblici destinati ad uffici, scuole e servizi. Ed   interessante notare che si affermavano a Taranto, con l'impegno di noti progettisti, modi di costruzione e caratteristiche architettoniche anche settentrionali, accentuando cos  le caratteristiche peculiari del centro ionico. L'architetto Calza Bini lavorava tra il 1930 e il 1940 ad un piano regolatore generale che sarebbe stato approvato solo nel 1955. Nel 1934 fu redatto anche un piano di risanamento della citt  vecchia, che aveva necessit  di urgenti interventi di bonifica.

Increment  di pari passo il patrimonio stradale del Comune, passato dai 29.000 metri lineari del 1920 ai 40.000 del 1930 ed ai 56.000 del 1936. Ma insieme all'ampliamento della rete stradale, reso necessario dal sorgere di nuovi quartieri e dall'espansione edilizia, si pose mano ad una sostanziale riqualificazione della rete stessa, mediante importanti lavori di sistemazione, ripavimentazione e manutenzione. Anche per le fognature il periodo tra le due guerre segn  una svolta: nel 1922 esistevano fognature per complessivi metri lineari 4.450; tra il 1923 e il secondo conflitto mondiale furono costruite nuove canalizzazioni per metri lineari 27.268. Fu in tal modo equipaggiata quasi tutta la citt  nuova e si intervenne anche nella citt  vecchia e per la depurazione del Mar Piccolo.

Naturalmente i bilanci del Comune risentirono in senso negativo dei pi  pesanti oneri finanziari per opere pubbliche e servizi. Le spese effettive seguirono un trend ascendente che le port  da milioni 10,4 nel 1921 a 15,2 nel 1926, a 19,7 nel 1930, a 29,4 nel 1935. Per contro, le entrate si mantenevano pi  basse: milioni 7,9 nel 1921, che salirono a 12,4 nel 1926, a 16,5 nel 1930, a 15,2 nel 1935. Il disavanzo cresceva anche per effetto dell'inflazione, come accadeva agli altri Enti locali: ma a Taranto si doveva almeno riconoscere l'inevitabilit  dello sforzo per adeguare infrastrutture e servizi alla tumultuosa espansione in corso.

Espansione che — basti appena accennarlo ancora una volta in chiusura — aveva preso le mosse dalle iniziative della Marina Militare ed aveva calibra-

to i propri tempi di sviluppo, nel corso del cinquantennio che si è rapidamente percorso, sugli interventi e sulle esigenze della Marina. Dalla fondazione dell'Arsenale al decollo dell'industria marittima, dallo stabilimento della base navale alle guerre, la città di Taranto era stata creata e si era sviluppata, anche geograficamente, fuori dal vecchio insediamento sull'isola. Nel periodo considerato l'azione e la presenza della Marina erano state determinanti per orientare la crescita — nelle sue specifiche caratteristiche fisiche, economiche e sociali — di una nuova città.

SINTESI

Ricordato come l'individuazione della vocazione di Taranto come base navale sia derivata da un'intuizione napoleonica, l'A. richiama gli interventi per la costruzione delle infrastrutture, che si sono susseguiti nel centro jonico, ad opera della Marina Militare, tra l'Unità d'Italia e il 1940. È possibile individuare, nel corso di quegli 80 anni, quattro distinti periodi, che hanno visto, in relazione diretta con la creazione e lo sviluppo dell'arsenale e del porto militare, nascere ed espandersi la Taranto moderna. Il primo periodo (1861-1881) è legato alla decisione, nei difficili anni postunitari, di realizzare a Taranto uno stabilimento militare marittimo. Il secondo periodo (1881-1901) è di importanza capitale, perché segna il decollo delle infrastrutture al servizio della Marina e, contestualmente, il decollo della città. Il terzo e il quarto periodo (1911-1921 e 1921-1940) marcano, con l'accresciuta pressione della domanda della Marina Militare in dipendenza delle guerre, i tempi dello sviluppo accelerato di Taranto, in campo demografico, urbanistico ed economico.

Mariano Gabriele

FONTI BIBLIOGRAFICHE

- Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare - Roma C. N. 113, fase, 1:
 — Estratto della Commissione per la scelta d'una località ove stabilire l'arsenale del 2° Dipartimento Marittimo, istituita con Ministeriale Dispaccio del 30 dicembre 1864, n. 5.583. Gabinetto ufficio I°. Torino 6 febbraio 1865.
 — Consiglio d'Ammiragliato «Basi ed apprestamenti logistici». Seduta n. 540 in data 15 febbraio 1865. Argomento: Impianto di un nuovo arsenale marittimo.
 — Commissione per lo studio della difesa dell'Arsenale Militare Marittimo di Taranto, 17 marzo 1883. Oggetto: Piano generale della difesa dell'arsenale militare marittimo di Taranto. Allegati: Specchi riassuntivi delle opere progettate, del munizionamento e riparto in esercizi dell'ammontare delle opere progettate.
 — Accordi stabiliti fra il Ministero della Guerra e quello della Marina circa la difesa delle coste (Annesso al foglio n. 28 ris.to dall'11 gennaio 1894 del Ministero della Guerra).
- Acquaviva C., *Taranto tarantina*, Taranto 1931.
 Acquaviva G., *Immagini di Taranto*, Taranto 1979.
 Id., *Dalle ragnelle all'acciaio. Breve storia dell'economia di Taranto*, Taranto 1980.
 Bolliati A., *La base marittima di Taranto nei riformamenti per l'Albania e la Macedonia*, in «Rivista Marittima», 1929, IV, pp. 3 sgg.
 Bonvolto E., *Relazione sulle operazioni del VII Censimento della popolazione del Comune di Taranto*, Taranto 1938.
 Brambilla C., *Una legge navale di 100 anni fa*, in «Rivista Marittima», 1974, VI, pp. 16 sgg.

- Coco Primaldo, *Appunti storici sul Mar Piccolo di Taranto*, Taranto 1932.
 Comune di Taranto, Assessorato programmazione culturale, *Taranto e il suo Arsenale* (in occasione della mostra sugli aspetti storici, urbanistici e produttivi dell'insediamento dell'Arsenale della Marina Militare a Taranto), Taranto 1981. Di autori vari, dei quali utilizzati in particolare Narracci G., *Premessa* (pp. 1-14 e *Arsenale e città: struttura territoriale e urbano* (pp. 25-70); Santoni O., *Taranto e l'Arsenale nella seconda metà dell'Ottocento* (pp. 15-24).
- Conti F., *Condizioni economico-sociali di Taranto nel periodo 1860-1900*, in «Galeos - Studi e ricerche del Liceo statale Archita di Taranto», 1970, 3, pp. 85-95.
- D'Amore P., *Il Mar Piccolo di Taranto ed il nuovo scalo galleggianti Chirk e Stanfeld*, in «Rivista Marittima», 1878, III, pp. 405 sgg.
- D'Ayala Valva R., *Programma tarantino, Taranto 1893*.
- De Rosa F., *Due studi per l'autonomia del movimento navale, ferroviario e stradale della Piazza Marittima di Taranto*, Taranto 1930.
- Id., *Taranto nel 1940*, Taranto 1950.
- De Vincentis E., *Municipio di Taranto*, Taranto, 1898.
- Id., *Taranto. Appunti*, Trani 1898.
- Donadio D., *L'Arsenale militare marittimo di Taranto (1861-1911)*, Taranto 1912.
- Imperatrice P., *Tarantini nel secolo scorso: Cataldo Nitti*, in «Taras», 1928, n. 1-4, pp. 8-29.
- Importano G., *Appunti sulla finanza del Comune di Taranto*, Taranto 1937.
- Id., *Gli albori del Borgo*, in «Rinascita Salentina», 1941, I, pp. 1-28.
- Istituto Centrale di Statistica, *Censimento della popolazione 1861, 1871, 1881, 1901, 1911, 1921, 1931, 1936*.
- Id., *Censimento industriale e commerciale 1927, 1937*.
- Lo Martire N. B., *L'Arsenale della Marina Militare di Taranto*, Taranto 1975.
- Lucarelli A., *La questione del Mediterraneo e l'occupazione francese della Puglia all'inizio del XIX secolo*, in «Rassegna storica del Risorgimento», 1937, VI, pp. 951-75.
- Maldini G., *I bilanci della Marina d'Italia*, Roma 1884.
- Marchini E., *L'Arsenale di Taranto e il suo potenziamento*, in «Rivista Marittima», 1966, XI, pp. 27 sgg.
- Massilli B., *Consiglio e Ufficio provinciale dell'economia, movimento economico e sociale in terra jonica*, Taranto 1923.
- Messina G., *Il canale navigabile fra la rada ed il mare piccolo di Taranto*, Taranto 1888.
- Nitti C., *Del porto di Taranto nelle future condizioni d'Italia*, Bari 1861.
- Id., *Considerazioni economiche e politiche per le quali l'Italia deve accrescere le sue forze marittime onde meglio giovare della sua posizione nel Mediterraneo e massime del porto di Taranto*, Taranto 1865.
- Ponzo De Quarto A., *Appunti storici della zona di S. Lucia in Taranto*, Taranto 1972.
- Speziale G. C., *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli*, Bari 1930.

LA MARINA E LA POLITICA COLONIALE ITALIANA (1861-1936)

prof. MARIANO GABRIELE

Nell'autunno del 1860, le Marine degli Stati regionali italiani si fondevano tra loro, dando vita alla Marina nazionale. La flotta ereditava le unità dei vecchi Stati ed era quindi assai eterogenea (1), ma risultava utile come primo strumento al servizio di una politica coloniale incipiente, che l'Italia, nel suo piccolo, intendeva avviare. In un quadro internazionale prudente, che prevedesse intese e non contrasti armati con altre potenze, l'armamento di bordo delle navi disponibili — magari antiquate, ma pur sempre europee — sarebbe stato sufficiente.

Del resto, già il Regno delle Due Sicilie e quello di Sardegna avevano progettato di stabilire in altri continenti colonie penali (2). Sulla stessa linea si mossero, dopo l'Unità, i primi governi nazionali, che pensarono alle Nicobare, alle Maldive, a Socotra, a località dell'Indonesia, della Nuova Guinea, delle Filippine, delle Antille, della Groenlandia, delle Falkland (3).

(1) Alla proclamazione del Regno (17 marzo 1861) la nuova Marina italiana poteva contare nominalmente su 97 unità, di cui 73 a vapore (2 corazzate, 31 ad elica, 40 a ruote) e 24 a vela: tale flotta si articolava su 22 categorie diverse. Le unità effettivamente utilizzabili al momento della nascita dello Stato unitario, peraltro, erano 79, per 77.031 td e 745 cannoni: 32 navi provenivano dalla Marina sarda, 24 dalla napoletana, 13 dall'improvvisata marina siciliana di Garibaldi, 8 dalla toscana e 2 dalla pontificia. Queste navi — scrive il Maldini — "potevano costituire un qualche utile elemento di difesa marittima, non mai però sufficienti al nostro Paese, né in via assoluta per se stesso, né relativamente alle forze navali di altri paesi anche di secondo ordine". vedi G. Maldini, *I bilanci della Marina d'Italia*, Roma 1884, I, pp. 66-86; M. Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, Milano 1958, pp. 88-90; ID., *La prima flotta dello stato unitario italiano*, in "Nuova Antologia", n. 1922, febbraio 1961, pp. 165-178.

(2) Il Governo di Napoli aveva aperto in proposito trattative con quello di Lisbona per trovare oltre oceano un luogo di deportazione, mentre quello di Torino aveva pensato alla regione dei Bogos, sulla costa africana del Mar Rosso. Cfr. *Ant. Brun Rollet e i primordi del consolato sardo a Chercâm*, in "Rivista Coloniale", 1926; G. Mondaini, *Manuale di storia e legislazione coloniale del Regno d'Italia*, I (Storia coloniale), Roma 1927, pp. 5-11; C. Cesari, *I nostri precursori coloniali*, Roma 1928; R. Troffi, *Precursori dell'impero italiano*, Roma 1937; R. Ciasca, *Storia coloniale dell'Italia*, Milano 1940, pp. 16-17.

(3) Delle Isole Nicobare, in particolare, si parlò nel 1864 e nel 1868 e di Socotra nel 1871, ma alle prime si decise di rinunciare perché insalubri e troppo lontane, mentre la seconda — avente valenza strategica — fu occupata dalla Gran Bretagna nel 1876. Alle trattative con la Danimarca e la Svezia, intese ad ottenere un'isola nelle Antille, si opposero poi gli Stati Uniti, che non volevano nuove potenze presenti nell'America Centrale.

Nel 1867 la corvetta *Ettore Fieramosca* fu inviata sulle coste dell'Africa orientale alla ricerca di un luogo adatto per una colonia penitenziaria, ma le conclusioni furono negative (4).

In quello stesso periodo veniva compiuto il primo periplo del globo da parte di una unità militare: il viaggio di circumnavigazione della pirocorvetta *Magenta*, al comando del C.F. Vittorio Arminjon (5).

La nave, il 2 febbraio 1866, partì da Montevideo, dove si era trasferita come stazionaria; attraversò l'Atlantico e, passando molto al largo del Capo di Buona Speranza, risalì l'Oceano Indiano verso le Isole della Sonda, da dove, toccando Singapore e Saigon, giunse a Yokohama il 5 luglio. In Giappone e poi in Cina, il comandante della *Magenta* stipulò i primi trattati tra l'Italia e quei Paesi (6), con i quali non si avevano precedentemente relazioni diplomatiche. Successivamente, nel lungo e lento viaggio di ritorno, la corvetta seguì le coste della Cina, dell'Indonesia, dell'Australia e poi attraversò il Pacifico, approdando in Perù a El Callao il 12 agosto 1867. Da lì, attraverso il Canale di Magellano, ritornò a Montevideo e infine, attraversato per la terza volta l'Atlantico, rientrò in Italia, a Napoli, il 28 marzo 1868. Oltre ai componenti la missione diplomatica, la nave riportava in Italia il frutto di osservazioni scientifiche e di studi che erano stati curati dal sen. De Filippis, morto ad Hong Kong, e dal naturalista Giglioli.

Tale impresa, anche se non fu finalizzata strettamente alla ricerca di colonie — che scopo primario era lo stabilimento di relazioni commerciali — ebbe tuttavia un impatto importante sulla politica coloniale del nuovo Stato, sia per le osservazioni ed i suggerimenti puntuali che ne derivarono, sia per l'apertura generale ver-

(4) Il C.F. Bertelli, comandante del *Fieramosca*, sconsigliò assolutamente un insediamento sulle coste inospitali a sud di Suez, indicando, se mai, l'area somala. La stessa unità, al comando del C.F. Noce, fu inviata sulle coste atlantiche del Marocco senza alcun risultato favorevole. Vds. F. Leva, *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, Roma 1936, I, p. 173.

Prima di questi tentativi, si può ricordare la relazione di Cesare Celso Moreno al Ministro del Commercio, del 15 febbraio 1865, che indicava Sumatra come luogo idoneo e possibile per uno stabilimento coloniale italiano. La prospettiva ebbe il sostegno della Camera di Commercio di Genova e il ministro del commercio Torelli chiedeva a quello della Marina, Pescetto, il 24 aprile 1867, di inviare sul posto una nave, richiesta non accolta dopo che un'apposita commissione di studio, di cui faceva parte anche il Bixio, aveva affermato che le proposte avevano "basi troppo vaghe, incerte e contraddittorie... e quindi non meritano di essere raccomandate dalla Commissione al Governo". Vedi i documenti citati in *Archivio Centrale dello Stato*, Roma, *Ministero della Marina, Marina Militare* (indicato d'ora in poi con A.C.R.M.M.), busta 10.

(5) La nave, varata a Livorno nel 1862, dislocava 2.540 t, aveva un apparato motore di circa 500 hp ed era armata con 20 cannoni.

(6) Il trattato col Giappone fu firmato il 25 agosto 1866 (vedi il testo in *Archivio Storico degli Affari Esteri*, Roma — indicato in seguito con A.M.E.R. — pos. 1 Giappone; busta 25) e quello con la Cina il 6 ottobre successivo (il testo, in V. Arminjon, *La Cina e la missione italiana nel 1866*, Firenze 1875, reca allegati 9 regolamenti commerciali e le tariffe delle importazioni ed esportazioni). I punti salienti degli accordi riguardavano il riconoscimento reciproco della clausola della nazione più favorita per gli scambi commerciali e le condizioni per la libertà di residenza dei cittadini italiani. Vedi, oltre al già citato, V. Arminjon, *Il Giappone e la missione della "Magenta"*, Genova 1869; E.H. Giglioli, *Viaggio intorno al mondo della R. Pirocorvetta "Magenta" negli anni 1865-66-67-68*, Milano 1876; M. Gabriele, *La circumnavigazione della pirocorvetta Magenta*, in "Rivista Marittima", agosto-settembre 1979, pp. 137 - 149.

so il mondo lontano (7).

E infatti, un mese dopo il ritorno in patria della *Magenta*, salpò da Genova per l'Estremo Oriente la *Principessa Clotilde*(8), col compito, tra l'altro, di ricercare nell'area della Sonda un territorio adatto alla installazione di una colonia penale. Ma le proposte che sortirono da quella missione — condizionate dalla necessità di un preventivo assenso britannico — come quelle degli esploratori Moreno e Cerruti, non ebbero in pratica alcuna attuazione (9).

Intanto, alle esigenze di assicurare la presenza della bandiera a fini politici e commerciali e di ricercare il luogo idoneo ad una colonia penitenziaria si affiancava, sempre più rilevante, la necessità di sostenere, con una opportuna presenza navale, le colonie di emigrati, i quali provenivano dalle diverse regioni italiane ora riunite in Regno. Questo portava in primo piano soprattutto l'America meridionale, area di recente indipendenza, caratterizzata anche per questo da nazionalismi spinti e non certo assumibile come obiettivo per una politica coloniale vera e propria (10).

La Marina Militare italiana continuò peraltro a mantenere una presenza ed una attenzione alle possibili occasioni, che si fossero presentate, per avviare un insediamento nell'Asia orientale, con le missioni, tra gli anni '70 e '80, delle unità *Vettor Pisani*, *Garibaldi*, *Governolo*, *Vedetta*, *Cristoforo Colombo* (che compì due volte il periplo del globo), *Europa* e *Caracciolo*. L'unico tentativo che ebbe un minimo di consistenza fu quello — conseguente alle missioni dei comandanti Racchia, con

(7) L'Arminjon fu promosso C.V., fu chiamato a far parte del Consiglio di Ammiragliato e a dirigere la Scuola di Marina di Genova. L'equipaggio invece non ebbe nulla: stando a quanto scrive il Giglioli, benché avessero compiuto sempre in maniera lodevole il proprio dovere, in tutte le latitudini, facendosi notare nei porti per la loro condotta ordinata, "i primi marinai italiani che fecero il giro del mondo" furono "accolti senza saluto, senza una parola di lode".

(8) Toccò, al comando del C.F. Racchia, Singapore, Shangai, Yokohama, le Filippine e l'Indonesia, tra il 1868 e il 1870. Vedi il carteggio relativo e i rapporti del comandante in *Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma (d'ora in poi indicato con A.U.S.M.M.), busta 105, fasc. 3; busta 108, fasc. 2; A.C.R.M.M. busta 10.

(9) L'idea era di trovare un luogo adatto ad uno stabilimento penale per 10.000 - 15.000 deportati sulle coste del Borneo; il Racchia indicò soluzioni alternative, per le quali riteneva di poter ottenere concessioni da sovrani locali, condizionate però dall'assenso britannico. In realtà, l'unica cosa concreta fu la stipula nel 1870, a Mandalay, di un trattato italo-birmano analogo a quelli precedentemente conclusi con altri Paesi dell'Estremo Oriente. Anche il tentativo dell'esploratore Cerruti nell'area della Nuova Guinea e delle Isole della Sonda non ebbe seguito per la possibile opposizione olandese.

(10) Prima dell'Unità, navi sarde erano state presenti nelle acque del Sudamerica, specie nell'estuario del Plata, a sostegno dell'emigrazione ligure incominciata dopo il periodo napoleonico. Nel settembre 1843, poi, quasi tutta la flotta napoletana, al comando del De Cosa, aveva scortato fino a Rio de Janeiro la principessa Teresa Cristina di Borbone, sorella del re, che andava sposa all'Imperatore del Brasile. Dopo il 1861, la presenza navale italiana nelle acque americane, soprattutto meridionali, fu costante, ma con intenti ben diversi dalla ricerca di una colonia: scopo dell'impegno navale in quei mari lontani era il sostegno ai connazionali emigrati ed alle rappresentanze diplomatico-consolari e l'acquisizione — quando possibile — di vantaggi politici e commerciali. Tutto questo, naturalmente, in quei limiti nei quali i rappresentanti del nuovo Stato unitario italiano riuscivano a ritagliarsi spazi propri nei confronti di altre maggiori, già affermate Potenze: vedi Leva, cit. *passim*; M. Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, cit., pp. 475 - 500, II; e G. Friz, *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello Stato unitario italiano*, Roma 1973, pp. 263 - 282; ID. e ID., *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma 1982, pp. 71 - 90.

la *Principessa Clotilde*, e Accini, con la *Governolo* — relativo all'occupazione dell'Isola di Banguey, di fronte all'estremità settentrionale di Borneo, tra il 1872 e il 1873. Fu richiesto l'assenso britannico, ma intanto le indiscrezioni della stampa italiana rendevano risibile il carattere segreto delle missioni navali e delle speranze del Governo di Roma. Gran Bretagna, Olanda, Stati Uniti e Spagna — che avevano interessi nella zona — si mostrarono ostili e l'iniziativa non andò avanti (11). Nelle lettere del 19 febbraio e del 7 marzo 1873, dirette al Console d'Italia a Singapore, il ministro degli Esteri Visconti Venosta motivava così la rinuncia: "...L'Italia non ha mai formato alcun progetto che potesse in alcuna guisa ledere i diritti degli Stati che l'hanno preceduta nello stabilire relazioni commerciali e coloniali in codeste lontane regioni... il Governo del Re, il quale è alieno non solo dal procurarsi imbarazzi internazionali per questo affare delle colonie, ma desidera invece procedere in esso d'accordo con le Potenze amiche interessate, ritenne non conveniente addivenire ad alcun atto di natura tale da pregiudicare la questione..." (12).

* * *

Un episodio di particolare importanza, tenendo conto dell'impegno che comportò per la Marina Militare del nuovo Stato unitario e delle ambizioni che pose in evidenza, fu quello che riguardò la Tunisia nel 1864. In questo Paese già da decenni esistevano significativi interessi italiani — nel 1860 vi si contavano circa 8.000 emigrati, molti dei quali commercianti con una buona posizione nell'economia locale — e quando, nell'aprile 1864, il console Gambarotta segnalò l'imminente scoppio di gravi disordini, il Governo di Torino decise di assicurare in loco una presenza navale a protezione dei concittadini. La protesta della popolazione beduina era diretta contro il Governo del Bey — e in particolare contro il primo ministro Kasnadâr — che aveva aumentato la pressione fiscale, ma i disordini rischiavano di ritorcersi contro i residenti europei (13).

Qualche unità inglese e francese era già sul posto e dalle basi liguri partirono d'urgenza, il 23 aprile, la fregata *Garibaldi* e la corvetta *Etna*, dirette in Tunisia, seguite pochi giorni dopo dalla Squadra al comando dell'ammiraglio Albini e composta dalle fregate *Maria Adelaide* e *Duca di Genova*, dalla corvetta *Magenta*, oltre che dal piroscafo *Sirena* adibito ai collegamenti. Altre unità seguirono nelle settimane successive, così che, verso la fine di maggio, quasi tutta la forza navale italiana disponibile si trovava concentrata nelle acque della Tunisia. Le iniziali istruzioni

(11) Vedi F. Giordano, *Una esplorazione a Borneo*, in "Bollettino della Società Geografica Italiana", VIII (1872), vol. XI, pp. 188 sgg.; S. Angelini, *Il tentativo italiano per una colonia nel Borneo (1870-73)*, Firenze 1965, il Racchia, in attesa a Singapore delle due unità navali — la *Vedetta* e il *Governolo* — che avrebbero dovuto agire a Banguey e che non arrivavano mai, ebbe a sottolineare per iscritto al ministro della Marina Riboty: "... io non mancai di ripetere che l'esito della nostra progettata spedizione sarebbe dipeso in gran parte dalla segretezza e celerità con cui sarebbe stata condotta". A.U.S.M.M., busta 108, fasc. 2.

(12) Cfr Gabriele e Friz, *La flotta come strumento di politica*, ecc. ul., pp. 232-33.

(13) Vedi G. Ganiage, *Les origines du protectorat français en Tunisie (1861 - 1880)*, Parigi 1959, pp. 224 - 229.

del ministro degli Esteri Visconti Venosta, pervenute il 3 maggio all'Albini, escludevano ambizioni territoriali e limitavano il compito della squadra alla protezione dei sudditi italiani, nel quadro di una perfetta intesa internazionale (14).

Una tale intesa, peraltro, non era così facile da conseguire, poiché i comandanti delle forze navali francesi ed inglesi presenti a Tunisi avevano punti di vista diversi: propenso all'uso della maniera forte il francese, più cauto l'inglese, ed entrambi sospettosi l'uno dell'altro. Il 24 maggio giunse anche una formazione navale ottomana composta da tre unità, al comando del commissario imperiale Haidir Efendi, mentre le squadre europee si rafforzavano, soprattutto quella francese, comandata dall'ammiraglio Bouet de Willaumetz. Il contrasto tra francesi e inglesi — i primi propendevano per uno sbarco, i secondi vi si opponevano — preoccupava l'Ammiraglio italiano e il Governo di Torino, che continuava a raccomandare l'accordo con tutte le altre forze navali presenti a Tunisi.

Tuttavia in giugno, mentre l'insurrezione beduina dilagava, da parte italiana fu presa in seria considerazione l'ipotesi di uno sbarco. In proposito, furono redatti due piani: il primo del maggiore Ricci, che prevedeva l'occupazione di Tunisi e di La Goletta; il secondo dell'ammiraglio Albini, che aveva obiettivi più vasti dal punto di vista territoriale, includendo operazioni anche a Susa e Sfax e ventilando anche l'ipotesi che "il Governo del Re crede di dare a questa occupazione un carattere politico". Il piano del Ricci avrebbe dovuto essere attuato da una forza di circa 4.000 uomini, quello dell'Albini da oltre 10.000 (15).

In ogni caso, l'elemento decisivo era l'assenso di Parigi e di Londra. Se questo vi fosse stato, l'Italia avrebbe avuto forse la possibilità di impersonare il terzo che gode tra i due litiganti. Ma i francesi avevano in mente di sbarcare per primi, mentre gli inglesi non avrebbero mai consentito che i due stipiti della medesima porta marittima — il Canale di Sicilia — cadessero nelle mani di una sola potenza, anche se questa era debole come l'Italia del 1864, ancora priva di Roma e con una difficile frontiera a nord-est.

Così non si pose neppure, nei fatti, la questione dell'occupazione di Tunisi al tempo del Governo Minghetti. La tensione decrebbe gradualmente col passare dell'estate; il Bey riprese il controllo del territorio e il 23 settembre — applicando una minuziosa procedura concordata tra i comandanti (16) — e le diverse squadre salparono contemporaneamente ponendo fine alla questione tunisina del 1864.

Peraltro, fu questo il primo caso importante d'impiego della Marina Militare come strumento di politica, forse anche coloniale, da parte del Governo nazionale

(14) Le istruzioni recavano, tra l'altro: "... il Governo del Re non tende ad assicurarsi speciali vantaggi nella Reggenza, ma ad esservi partecipe della legittima influenza che in un Paese sì vicino e dove sono sì grandi i nostri interessi, deve competere alla Nazione italiana ... Nella complicazione generale però delle politiche cose, e nella concorrenza degli interessi francesi e inglesi ... l'Italia, volendo tutelare a Tunisi i propri interessi e l'influenza legittima, riconosce appieno lo stesso diritto negli alleati suoi e non ama d'esercitare azione singolare per esclusiva utilità". Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità*, ecc. cit. pp. 375-376.

(15) Per i due piani, *ibidem*, pp. 418 - 433.

(16) Il 21 settembre a bordo dell'ammiraglia italiana *Maria Adelaide*.

italiano. Infatti, non solo le navi da guerra avevano eseguito il compito di proteggere la vita e gli interessi dei connazionali, ma lo Stato aveva tratto motivo di prestigio dalla presenza navale lungo le coste settentrionali dell'Africa, imponendo agli indigeni il rispetto della giovane Nazione, da poco affacciata sul mare di Sicilia e che appariva decisa a far valere i propri diritti o le proprie ambizioni, nello stile delle grandi Potenze.

La lunga dimostrazione navale italiana del 1864 non aveva nulla in comune con le passate spedizioni di piccole squadre sarde e napoletane contro i porti barbareschi; questa volta il massiccio intervento della Flotta nazionale aveva apertamente dimostrato che l'Italia, anche se ancora in fase di formazione e di consolidamento, considerava Tunisi come zona di suo precipuo interesse, nella quale affermare la propria influenza.

Quanto al problema se vi fosse realmente nel Governo Minghetti il desiderio di occupare la Reggenza, questo esula dai limiti del presente studio. Certo, una tale eventualità era stata contemplata a Torino, ma solamente come una delle ipotesi verso cui gli sviluppi della complessa questione avrebbero potuto sfociare. L'esistenza dei piani di sbarco non significava ancora che il Governo si fosse deciso per un'azione militare. Forse il Gabinetto Minghetti, fino a tanto che la situazione politica internazionale lo rendeva necessario, tenne aperta la porta ad una simile possibilità; vi rinunciò non appena la questione fu chiusa; i piani vennero accantonati per possibili future eventualità (17).

* * *

Quando, l'11 luglio 1871, la corvetta *Vettor Pisani* in rotta per l'Estremo Oriente gettò l'ancora nella Baia di Assab, sulla spiaggia inospitale e deserta, il comandante Lovera non trovò che una capanna ricostruita di recente, con la scritta "Proprietà italiana", con a lato un'asta sulla quale era stata innalzata l'anno precedente la nostra bandiera. Era tutto ciò che restava della presa di possesso di quel lembo di terra africana da parte del padre Sapeto per conto della Compagnia di navigazione Rubattino. Negli otto giorni durante i quali la corvetta restò sul posto attendendo a lavori di rilevamento topografico e idrografico della zona, l'equipaggio ebbe modo di constatare l'inabitabilità del luogo, calcinato da una temperatura torrida, senz'acqua, senza vegetazione, senza tracce di presenza umana all'infuori di quell'abituro e di quell'asta di bandiera; bastò quella settimana perché tra i marinai insorgessero numerosi casi di insolazione e di lichene e si diffondesse una pericolosa forma di dissenteria, così che fu con sollievo di tutti che il 18 luglio la *Vettor Pisani* abbandonò quel litorale desolato.

Quella baia squallida costituiva all'epoca ciò che l'Italia possedeva — e nemmeno ufficialmente — fuori dei suoi confini; ma, per piccolo e malsicuro possedimento che fosse, era costato sforzi e trattative ed aveva causato complicazioni in-

(17) Vedi, per la ricostruzione dell'episodio secondo le carte della Marina, Gabriele, *La politica navale italiana dell'Unità*, ecc., cit., pp. 367 - 474.

ternazionali di vasta portata. Tuttavia, quel lembo insignificante di terra, nemmeno appartenente allo Stato ma ad una società privata per stabilirvi un deposito di carbone, significava l'inserimento dell'Italia nella sfera coloniale, "cominciando dal poco" e dando inizio ad un'azione che con l'andare del tempo avrebbe potuto risultare incomoda per Francia e Inghilterra, intente a spartirsi anche quella zona.

Promotore di tale inizio di espansione era stato padre Sapeto, l'italiano che in quegli anni meglio conosceva la regione. Fin dal 1846 egli aveva più volte sollecitato il Governo sardo ad istituire una rappresentanza consolare a Massaua per proteggere gli interessi dei connazionali ivi stabiliti; nel 1863 aveva indirizzato al ministro della Pubblica Istruzione Michele Amari la famosa "Relazione politico-commerciale sulle sponde del Mar Rosso" che può essere considerata l'atto di nascita dell'espansione coloniale italiana: in essa Sapeto sosteneva la necessità che l'Italia mettesse piede sulle coste dancale e dimostrava le possibilità di riuscita esistenti al momento in quei luoghi, rivelando i retroscena della acuta rivalità anglo-francese nella zona ed assicurando l'appoggio britannico ad ogni passo del genere, per odio verso la potente rivale. Ma le insistenze del Sapeto non trovarono risposta fino a quando, con l'apertura del Canale di Suez, la questione poté essere ripresa. Fu utilizzata la Compagnia di navigazione Rubattino, la quale il 15 novembre 1869 prese in affitto per 10 anni da sultani locali la Baia di Assab, scelta da Sapeto e dal contrammiraglio Acton tra i pochi punti rimasti liberi sulla costa eritrea.

L'anno successivo, l'area presa in affitto si ampliò fino a 100 kmq con la Rada di Buia e l'Isola di Darmahié: questo era all'inizio il "piede a terra nel Mar Rosso" dell'Italia. Esso era costato in tutto 104.200 lire e il suo acquisto non aveva suscitato reazioni nelle grandi Potenze; solo l'Egitto, che aveva la sovranità teorica del territorio, si mosse, ma alla fine, la situazione restò a favore dell'Italia (18).

Nel 1879, in concomitanza con l'aumento dell'interesse della Compagnia Rubattino per le rotte dell'Estremo Oriente, il Governo autorizzò l'impiego di unità navali militari per rilievi idrografici nella Baia di Assab, l'esame delle sue prospettive economiche e strategiche e la costruzione di impianti portuali. Gradualmente, malgrado difficoltà diplomatiche, incidenti e diffidenze, il piccolo insediamento privato della Rubattino passava di fatto allo Stato, che vi assicurava oramai, a partire dalla fine 1879, una costante presenza di navi da guerra: gli avvisi *Esploratore* e *Rapido*, la corvetta *Fieramosca*, la goletta *Chioggia*, la torpediniera *Cariddi*. Il Governo di Roma, dopo una lunga trattativa con Londra, poté firmare finalmente, il 10 marzo 1882, la convenzione che consentiva allo Stato di subentrare alla Rubattino nell'amministrazione del territorio, sia pure con molti condizionamenti. Il movimento del porto, limitato nel 1880 alle navi militari e a quelle della Rubattino, passò nel 1881 a 650 natanti, nel 1882 a 860, nel 1883 superò i 1.000.

* * *

Il momento dell'espansione venne nel 1885 con P.S. Mancini, Ministro degli

(18) Gabriele e Frix, *La flotta come strumento di politica, ecc.*, cit. pp. 235.

Esteri. Riunite nella "Divisione navale del Mar Rosso", al comando del contrammiraglio Caimi, erano presenti in quel mare la corazzata *Castelfidardo*, l'incrociatore *Vespucci*, la corvetta *Garibaldi* e gli avvisi *Esploratore*, *Barbarigo*, *Messaggero* e *Vedetta*, ai quali si aggiunsero la fregata *Ancona*, la corvetta *Vettor Pisani*, il piroscalo *Conte di Cavour* e sei torpediniere (19). La *Castelfidardo* sbarcava a Beilul i suoi marinai, che si impadronivano della località come rappresaglia per l'eccidio, avvenuto nell'ottobre precedente, della spedizione Bianchi ad opera dei dancali. L'intera squadra, schierata davanti a Massaua, otteneva il controllo del porto e della costa fino ad Assab, area sulla quale veniva proclamato il protettorato italiano e dalla quale veniva eliminata ogni presenza amministrativa e militare egiziana.

La Colonia eritrea in tal modo era nata e più di tutti vi aveva concorso la Marina, che fece subito di Massaua la base principale per crociere di interdizione nel Mar Rosso, a fianco degli inglesi, e contro la tratta degli schiavi, che da secoli si svolgeva indisturbata dalle terre etiopiche verso i mercati dell'Arabia (20).

Si può ricordare come anche gli avvenimenti di due anni dopo quando, in seguito ai fatti di Dogali, parve che la pressione abissina potesse investire anche Massaua, chiamarono in causa la flotta. La Marina italiana aveva, allora, in Mar Rosso 12 unità che furono mobilitate per fronteggiare l'emergenza. Due unità — la corvetta *Garibaldi* e il trasporto *Città di Genova* — furono adibite a navi ospedale, mentre le altre 10 furono integrate nella difesa di Massaua, venendo dislocate lungo la costa, in modo di poter battere con le loro artiglierie il terreno circostante la città, a sostegno dei forti e dei centri di resistenza stabiliti dall'Esercito ad interdire probabili provenienze di colonne assaltrici abissine. Una batteria della Marina fu schierata nell'avamposto di Sheràr e su tutte le navi un terzo degli equipaggi fu tenuto pronto come reparto da sbarco. Tuttavia, la minaccia contro Massaua non si attuò e le unità navali ripresero ben presto i loro compiti di stazionamento, perlustrazione e sorveglianza (21).

Anche per la costa somala dell'Oceano Indiano — che esploratori e studiosi avevano segnalato fin dal 1870 al Governo di Roma come area di possibile penetrazione italiana — gli approcci necessari furono condotti dalla Marina. Dopo aver stabilito nel 1879 una prima presenza con l'avviso *Rapido* e la corvetta *Vettor Pisani*, nel 1885, su iniziativa del ministro degli Esteri Mancini, la Marina accompagnò l'esploratore Cecchi, con l'avviso *Barbarigo*, a Zanzibar, dove gli italiani stabilirono i primi rapporti con il sultano Bargash Ben Said, sovrano della costa africana

(19) *Sirio*, *Sagittario*, *Pegaso*, *Canopo*, *Procione* e *Centauro*: costruite tra il 1882 e il 1884 dai Cantieri Thornycroft di Londra, stazzavano circa 39 t ed avevano un apparato motore da 450 hp, vedi P.M. Pollina, *Le torpediniere italiane (1881 - 1964)*, Roma 1964, pp. 62-65.

(20) Cfr. per quest'ultimo aspetto, Gabriele e Frix, *La flotta come strumento di politica, ecc.*, cit., pp. 283 - 298.

(21) Un altro momento caldo si ebbe per la Marina in Mar Rosso in occasione della crisi italo-etiope del 1895-1896. Fu ricostituita la Divisione Navale del Mar Rosso, al comando del C.A. Turi, imbarcato sull'incrociatore *Fiume*: le forze già dislocate in quel mare furono integrate, oltre che dalla nave ammiraglia, dagli incrociatori leggeri *Caprens* e *Aretusa*, dalla torpediniere *Esturia* e dalla cannoniera *Caristone*. L'azione di tali unità nel Mar Rosso risultò utile soprattutto contro il contrabbando di armi a favore del nemico.

dal Capo Guardafui a Mozambico. Obiettivo di Cecchi e del C.F. Fecarotta, comandante del *Barbarigo*, era di ottenere dal sultano qualche concessione territoriale, ma urtarono contro un atteggiamento minaccioso della Germania, tendente ad affermare che qualunque concessione territoriale all'Italia avrebbe giustificato ulteriori espansioni del già esistente protettorato tedesco dell'Africa orientale (22). Fu quindi stipulato solo un trattato di commercio tra Zanzibar e l'Italia, ratificato il 16 ottobre 1886, che riconosceva all'Italia il trattamento come Nazione più favorita e il permesso di insediare fattorie nei domini del sultano.

Tre anni dopo incominciava, senza successo, la pressione italiana per ottenere la cessione di Chisimaio. L'obiettivo quindi fu spostato a nord, mentre la *Staffetta* e il *Dogali* mantenevano a turno una presenza navale italiana a Zanzibar.

Il console Filonardi, giunto nel febbraio 1889 a bordo del *Dogali*, ottenne dal sultano locale che i territori di Obbia fossero posti sotto protettorato italiano, dietro pagamento di un affitto annuo (1.200 talleri, poi portati a 1.800). L'8 febbraio, il tricolore italiano fu alzato sulla residenza del sultano e subito dopo il protettorato si estese a nord, fino al confine orientale del Somaliland britannico, con le missioni degli avvisi *Rapido* e *Staffetta*, i cui comandanti, Amoretti e Porcelli, firmarono il 7 aprile col sultano dei Migiurtini, Jusuf, un accordo simile a quello del marzo per Obbia. Questo consentiva il 19 novembre 1889 al Crispi, Presidente del Consiglio e Ministro degli Esteri, di comunicare alle Potenze che l'Italia aveva assunto il protettorato del litorale somalo, salvo i 4 scali marittimi del Benadir (Brava, Merca, Mogadiscio e Uarsceik), che rappresentavano però i punti più interessanti della lunghissima costa, perché vi facevano capo le vie carovaniere provenienti dall'interno.

Mentre riprendeva la costante presenza navale italiana, inglesi e tedeschi si accordavano sulle rispettive zone di influenza in Africa orientale e finalmente i 4 porti del Benadir, con il Protocollo del 24 marzo 1891 e la Convenzione del 12 agosto 1892, passavano all'amministrazione politica e giudiziaria italiana, dietro pagamento al sultano di Zanzibar di un canone annuo di 120.000 rupie.

La gestione dei porti fu concessa alla Società Filonardi, ma rimaneva da affermare ancora concretamente il dominio dell'Italia sulla lunghissima costa. La costruzione di quella che fu la Colonia italiana della Somalia venne affidata in grandissima parte all'azione della Marina, che nell'ultimo decennio del sec. XIX operò senza soste per estendere su quel vasto litorale l'influenza italiana, pagando anche — quando fu inevitabile — prezzi dolorosi, come l'uccisione di due uomini del *Volta* a Uarsceik nel 1890; l'ufficiale dello *Staffetta* pugnalato a Merca nel 1893; i comandanti della *Volturno* e della *Staffetta* con 13 loro uomini uccisi a Lafolè nel 1896. Ma le navi che abbiamo appena ricordato, insieme al *Piemonte*, la *Curtatone*, il *Dogali*, la *Governolo*, l'*Elba*, il *Cristoforo Colombo*, contribuirono in maniera decisiva alla nascita della Colonia italiana di Somalia (23).

(22) Cfr. *L'Italia in Africa*, a cura del Ministero degli Esteri, vol. II, t. II, pp. 19 - 44.

(23) Vedi, per maggiori particolari, G. Po e L. Ferrando, *L'opera della R. Marina in Eritrea e in Somalia dall'occupazione al 1928*, Roma 1929, dove sono riportate anche relazioni significative dei comandanti delle unità italiane impiegate.

Lo stretto controllo del mare, quello sui centri costieri e sul commercio, la lotta alla tratta degli schiavi, a somiglianza di quanto avveniva con ancora maggiore impegno nel Mar Rosso, la protezione concreta agli insediamenti nazionali, tutto questo ed altro fu assicurato da quelle vecchie unità della flotta — costruite per navigare in altri tempi e in altri mari — che tuttavia furono sufficienti come strumenti di successo per la prima realizzata politica coloniale italiana (24), timidamente portata avanti con le possibili cautele in mari lontani, tra le infinite difficoltà che provenivano dalla debolezza dell'Italia e dalla forza degli affermati imperialismi altrui.

* * *

Dopo il viaggio della *Magenta*, che aveva mostrato per prima in Estremo Oriente la bandiera del Regno d'Italia, ottenendo i primi accordi commerciali con la Cina e il Giappone, varie altre unità della Marina Militare visitarono quei porti nel successivo ventennio, compiendo soste più o meno prolungate.

I rapporti commerciali con la Cina e la presenza italiana in quel Paese, tuttavia, restarono per molto tempo su un livello inferiore a quelli delle altre Potenze europee. Ma nell'ultimo decennio del secolo l'aggravarsi della crisi interna dell'Impero cinese e le annessioni e concessioni, che Russia, Germania, Francia, Inghilterra e Giappone vi avevano ottenuto, indussero il Governo italiano a sbilanciarsi per ottenere a sua volta una qualche concessione in Cina.

Dal giugno 1898 era diventato Ministro degli Esteri l'ammiraglio Canevaro. Il rappresentante diplomatico italiano a Pechino, ministro De Martino, e il C.V. Incoronato comandante dell'incrociatore *Marco Polo*, che assicurava dal marzo la presenza navale italiana nelle acque cinesi, lo convinsero che era venuto il momento favorevole per attuare l'aspirazione italiana ad una concessione in Cina e gli indicarono anche il luogo più adatto: la Baia di San Mun, nella provincia di Ce Kiang (25).

Il Canevaro si convinse di avere dalla sua il consenso britannico e l'indifferenza degli altri Paesi, e fece presentare dal De Martino al Governo cinese, il 4 marzo 1899, la richiesta italiana di ottenere in concessione la Baia di San Mun e il riconoscimento di interessi esclusivi nella provincia di Ce Kiang. Al secco rifiuto cinese, si pensò di agire con la forza, benché in quelle acque si trovassero allora soltanto gli incrociatori *Marco Polo* ed *Elba*. Le richieste italiane dovevano essere ripresentate sotto forma di ultimatum. Il Canevaro avviò l'azione diplomatico-militare con il telegramma n. 563, partito da Roma alle 12,30 dell'8 marzo 1899, con cui autorizzava il De Martino a presentare l'ultimatum, dando 4 giorni al Governo di Pechino per accettare in linea di principio le richieste. Ma subito dopo il Ministro

(24) Si può ricordare, oltre alle stazioni navali, alle esplorazioni idrografiche ed alla lotta contro la tratta degli schiavi, che forze navali italiane operarono, in stretta collaborazione con quelle britanniche, contro il Mahdi e contro il sultano di Obbia (1902-1903). Fu istituita, successivamente, una squadriglia di sambuchi armati, che per l'agilità ed il modesto pescaggio delle imbarcazioni poté rendere ottimi servizi nel servizio di sorveglianza e di pattugliamento.

(25) Leva, cit., II, pp. 361-362; G. Borsa, *Italia e Cina nel sec. XIX*, Pavia 1961, pp. 80-82.

degli Esteri parlò con l'ambasciatore britannico a Roma P. Currie, che reagì molto negativamente, lasciandolo deluso e preoccupato. Fu quindi trasmesso al De Martino, senza fare attenzione alla sequenza di protocolli, — alle ore 16,20 di quello stesso giorno — un nuovo dispaccio urgente — n. 569 — con il quale si ordinava di sospendere l'ultimatum fino a nuove istruzioni. Disgraziatamente i due messaggi giunsero a Pechino in ordine inverso a quello di partenza, perché il secondo era stato spedito con la qualifica "urgente", e il De Martino, senza fare attenzione alla sequenza dei protocolli prontamente presentò l'ultimatum il 10 marzo (26).

L'equivoco, causato dalla frettolosità dei nostri rappresentanti, fu disastroso; Canevaro, premuto dagli ambasciatori inglese e tedesco, ordinò al De Martino di ritirare l'ultimatum e di rientrare in Italia "a rendere conto della sua condotta". Il De Martino era in buona fede, ma la brutta figura e le campagne della stampa contro il Governo, presieduto dal generale Pelloux, indussero questi alle dimissioni per costituire un nuovo Gabinetto, nel quale il Canevaro veniva sostituito agli Esteri dal Visconti Venosta. La trattativa per San Mun fu precipitosamente abbandonata, mentre a Pechino il ministro Salvago Raggi prendeva il posto del De Martino in una sgradevole e difficile situazione. A maggio arrivava poi nelle acque cinesi, sull'incrociatore *Stromboli*, il contramm. Grenet, nominato comandante della neocostituita Divisione Navale dell'Estremo Oriente, che comprendeva anche il *Marco Polo* e l'*Elba*. Egli era munito di istruzioni precedenti alla conclusione della vicenda di San Mun, ma tuttavia prudenti, che indicavano che il Governo italiano non aveva intenzione di "avviarsi ad una politica di avventure coloniali o di conquiste territoriali". Il contramm. Grenet, adattandosi alla nuova situazione, utilizzò i 3 incrociatori della Divisione — come pure le altre unità che vennero in seguito ad aggiungersi od a sostituirsi ad essi — per mantenere la presenza italiana nelle acque dell'Estremo Oriente rimanendo ad evitare incidenti e tensioni con le forze cinesi.

* * *

La rivolta dei Boxer e i successivi avvenimenti costituirono l'occasione per l'acquisizione all'Italia della concessione di Tien Tsin.

Nel febbraio 1900, il contramm. Grenet era stato richiamato in Italia e la Divisione Navale dell'Estremo Oriente era stata sciolta, ma il precipitare della situazione in Cina diede luogo dopo poco alla ricostituzione della Divisione, che prese il nome di Forza Navale Oceanica e fu posta al comando del contramm. Candiani. Intanto, in Cina, le unità navali europee si erano concentrate — in relazione all'ag-

[26] Borsa, *cit.*, pp. 624-638; ID., *La crisi italo-cinese del marzo 1899 nelle carte inedite del ministro Canevaro*, in "Il politico", 1964, n. 4 (dicembre), pp. 622-623, nota 17. Vedi, per la documentazione, anche A.M.E.R., *Carte Canevaro*, busta 31.

Quanto ai due telegrammi, il primo — n. 563, spedito alle 12,30 dell'8 marzo — recitava: "Ricevuto suoi tele et tele Incoronato. Autorizzo presentare ultimatum chiedendo che entro quattro giorni Governo cinese accetti in principio la nostra domanda e si dichiari pronto amichevole negoziato per stabilire particolare" (D.D.I. — *Documenti Diplomatici italiani* — serie III, vol. III, doc. 181). Il secondo — n. 569, trasmesso urgente alle ore 16,20 — diceva: "Mio precedente telegramma esprime nostre intenzioni rispetto atteggiamento Governo cinese. Perciò la prego sospendere consegna ultimatum fino nuova mia istruzione. Accusi ricevuta presente telegramma", D.D.I., serie III, vol. III, doc. 184.

gravamento delle condizioni di sicurezza delle Legazioni e degli stranieri — nel porto di Taku, il più vicino a Pechino, dove fu fatto sbarcare un distaccamento composto da marinai delle navi presenti — tra cui l'incrociatore italiano *Elba* — e avviato d'urgenza a difendere il quartiere delle Legazioni nella capitale cinese, dove la colonna arrivò il 31 maggio. Il giorno successivo giunse a Taku anche l'incrociatore *Calabria* e fu fatto subito partire un distaccamento italo-francese, che però dovette fermarsi a Pechino. Intanto la situazione si aggravava e per corrispondere alle richieste di aiuto che giungevano dagli europei assediati, fu messa insieme a Taku una forza internazionale di 2.000 uomini, tratti dagli equipaggi delle navi, che, al comando del viceammiraglio inglese Seymour, il 9 giugno partì per Tien Tsin, proseguendo poi verso Pechino senza riuscire però a raggiungerla. Ma il Governo cinese era sempre più influenzato dagli elementi xenofobi ed anche le truppe imperiali si muovevano. Di fronte ad operazioni ostili delle forze regolari cinesi, la flotta internazionale, il 17 giugno, bombardò e occupò i forti di Taku e il 21 giugno il Governo cinese dichiarò guerra alle Potenze.

Seguì — come noto — la famosa marcia su Pechino del Corpo di Spedizione Internazionale, formato in buona parte da marinai, che agli ordini del comandante britannico Craddock raggiunse la capitale e vi fece irruzione la mattina del 14 agosto.

Dall'Italia, intanto, erano state fatte partire isolatamente, data l'urgenza, mano a mano che venivano approntate, le Unità della Forza Oceanica. Giunse per primo a Taku, a metà agosto, l'incrociatore *Fieramosca*, con a bordo l'ammiraglio Candiani, poi il *Vettor Pisani*, lo *Stromboli* che scortava i piroscafi *Giava*, *Singapore* e *Minghetti* — i quali trasportavano circa 2.000 uomini tra bersaglieri e fanti — e per ultimo l'incrociatore *Vesuvio*, attardato a Singapore da una avaria al motore.

Non hanno interesse diretto le successive vicende cinesi che videro le Forze Armate Internazionali, al comando del maresciallo tedesco von Waldersee, operare contro le forze regolari cinesi e i boxer e che si conclusero con il trattato di Pechino del 7 settembre 1901. Il trattato riconosceva all'Italia una piccola concessione a Tien Tsin di 46 kmq con 17.000 abitanti e un fronte di 900 m sulla riva sinistra del Fiume Pei-Ho.

Nella vicenda, la Marina aveva perduto in combattimento 19 uomini: 13 dell'*Elba* nella difesa delle legazioni e delle missioni a Pechino, 6 del *Calabria* a Tien Tsin e con la colonna Seymour. La concessione fino al 1912 fu abbastanza trascurata: vi si costruì solo una casermetta per il maresciallo e gli 8 carabinieri che vi rappresentavano l'Italia (27).

L'impiego diretto più importante che ebbe la Marina nell'attuazione della politica coloniale italiana è da collegarsi alla guerra italo-turca che condusse alla conquista della Libia. Nel cinquantenario dell'Unità — cogliendo un momento favorevole

(27) Per tutta la vicenda, vedi M. Valli, *Gli avvenimenti in Cina del 1900 e l'azione della R. Marina*, Milano 1909; Ufficio Storico della Marina Militare, *L'opera della Marina italiana in Cina*, Firenze 1935; *Levi cit.*, vol. II.

della congiuntura internazionale, che aveva sfiorato un conflitto europeo nell'estate del 1911 — le aspirazioni italiane all'occupazione di un consistente tratto della costa africana del Mediterraneo trovarono un momento favorevole.

Dei tre compiti fondamentali affidati alla flotta nelle campagne d'oltremare, quello strategico appariva sulla carta, alla fine dell'estate 1911, come il più agevole, tanta era la disparità dei mezzi tra la Marina italiana e quella ottomana (28); quello logistico era evidentemente più complesso, data l'imponenza dei trasporti preventivati per far affluire sul teatro delle operazioni, con la maggior rapidità possibile, forze sufficienti e ben fornite di armi e materiali (29); il compito tattico, infine, per le necessità d'urgenza imposte dalla situazione diplomatica e dalle circostanze politiche, risultava senza dubbio, specialmente nei primi giorni dell'impresa, come il più gravoso. Fu infatti sulla flotta, mobilitata all'ultimo momento, che ricadde tutto il peso del primo attacco alla sponda africana; così pure soltanto la flotta si trovò a dover affrontare una pericolosa molteplicità dei teatri di operazioni, in conseguente parziale indipendenza dall'azione bellica delle forze di terra: in tale molteplicità delle zone operative, inoltre, data la disparità dei mezzi, ogni sia pur minimo scacco che le navi ottomane fossero riuscite, per abilità o per fortuna, ad infliggere a nostri reparti navali o anche a singole unità avrebbero avuto un'enorme risonanza in campo internazionale.

All'apertura delle ostilità (ore 14 del 29 settembre) l'Armata Navale italiana, con la denominazione di "Forze Navali Riunite", sotto il comando del viceamm. A. Aubry, risultava così distribuita:

- I Squadra, al comando del Comandante in Capo: 4 corazzate, *Vittorio Emanuele, Regina Elena, Roma, Napoli*; 3 incrociatori, *Pisa, Amalfi, San Marco*; 2 esploratori, *Agordat e Partenope*;
- II Squadra, al comando del contramm. L. Faravelli: 3 corazzate, *Benedetto Brin, Saint Bon, Emanuele Filiberto*; 4 incrociatori: *Garibaldi, Varese, Ferruccio, Marco Polo*; 2 esploratori: *Coatit e Minerva*;
- Divisione Navi-Scuola, al comando del contramm. R. Borea Ricci: 4 corazzate: *Re Umberto, Sicilia, Sardegna, Carlo Alberto*;
- Ispettorato Siluranti, al comando del contramm. Duca degli Abruzzi: incrociatore *Vettor Pisani*, con il *Lombardia* come nave appoggio sommergibili.

Il naviglio silurante fu ripartito all'inizio tra il Comando in Capo e l'Ispettorato Siluranti, ma tale ripartizione subì in seguito frequenti variazioni, in relazione alle particolari esigenze operative dei gruppi delle navi maggiori.

Il giorno 28, alla vigilia dell'apertura delle ostilità, quella parte della flotta ottomana che era stata concentrata a Beirut (4 corazzate e 7 caccia, con un trasporto militare) salpò dal porto libanese, ingenerando il timore che dirigesse verso le coste

(28) Durante il conflitto furono armate 143 unità navali italiane (34 corazzate e incrociatori, 62 siluranti, 47 navi ausiliarie e minori), sia pure di vario valore bellico; i turchi disponevano di 39 unità (4 corazzate, 2 piccoli incrociatori, 12 torpediniere, 12 altre siluranti, 9 cannoniere), oltre alle navi antiquate.

(29) La Marina requisì 114 navi mercantili per 170.000 tsl (29 per i trasporti della Marina, 55 per il trasferimento del Corpo di Spedizione, 28 per i relativi materiali e 2 come navi-ospedale).

della Cirenaica, e costringendo pertanto le forze navali riunite, in corso di mobilitazione, a disperdersi affrettatamente per intercettare l'eventuale movimento del nemico: ma le navi turche, invece, raggiunsero sollecitamente Costantinopoli. Fu questo un motivo di confusione, che contribuì a rendere più difficile il compito delle navi spedite in gran fretta verso Tripoli, urgendo al Governo creare in quel punto il "fatto compiuto" di un'occupazione fulminea e possibilmente poco costosa.

L'amm. Faravelli giunse la mattina del 1° ottobre al largo del porto di Tripoli, al comando di 8 navi da battaglia e di un buon numero di siluranti. Nel porto si trovava soltanto una vecchia cannoniera turca, la *Seyad Derid*; i connazionali della città erano stati già raccolti ed avviati ad Augusta, insieme ai residenti stranieri che avevano chiesto di essere evacuati; si riteneva che la Piazza non sarebbe stata in grado di resistere a lungo ad un attacco dal mare; comunque, stava di fatto che un contingente notevole di truppe terrestri appariva indispensabile per poter effettuare lo sbarco, anche dopo la neutralizzazione dei forti; Roma intanto sollecitava all'azione immediata, per considerazioni di ordine politico.

Il mattino del 2 ottobre venne intimata la resa e il giorno seguente, alle 15,30, veniva aperto il fuoco da circa 7.000 metri di distanza. Il bombardamento durò fino a dopo il tramonto, ora in cui l'Ammiraglio, osservati gli effetti del tiro, poté ritenere che le principali opere fortificate fossero state rese ormai inoffensive. La mattina del 4 ottobre, la Divisione "Revel" riprese a colpire il Forte Hamidiè e il *Re Umberto* riaperse il fuoco sul Forte Sultania; ma dopo mezz'ora, non riscontrandosi alcuna reazione nemica ed apparendo le opere completamente smantellate, l'amm. Faravelli ordinò di cessare il fuoco.

Egli doveva, a questo punto, prendere da solo una decisione sul da farsi: il Governo gli aveva bensì ordinato di affrettare il bombardamento di Tripoli, quale urgente necessità di un'azione di forza richiesta da ragioni di politica generale, ma nessuna direttiva era stata impartita sulla maniera di affrontare la situazione che il bombardamento avrebbe determinato. Fu atto di coraggiosa iniziativa la decisione di effettuare lo sbarco con forze decisamente insufficienti, mentre il Ministero trasmetteva consigli di prudenza, poiché le truppe sarebbero state pronte a partire dall'Italia solamente il giorno 10.

Erano disponibili per lo sbarco poco più di 1.700 uomini tratti da tutte le navi, bastanti a mantenere l'ordine in città, qualora ne fossero uscite le truppe regolari turche, ma non certo per un attacco a viva forza contro i reparti nemici in difesa. Così fu stabilito che venissero occupate all'alba del 5 le rovine dei forti, impegnando la metà del contingente disponibile; poi, essendo riuscita tale operazione senza colpo ferire, nel pomeriggio l'altra metà iniziava l'occupazione dell'abitato, che si svolse anch'essa senza incidenti; alle 17, tutti i 1.732 uomini del Corpo di sbarco, divisi in due reggimenti e posti agli ordini del C.V.U. Cagni, erano a terra e a sua volta l'Ammiraglio poteva dar notizia al Ministero del buon esito dell'impresa.

Ma occorreva ora provvedere alla difesa della città contro le truppe ottomane, che si erano ritirate nell'oasi e nella regione circostante, dove stavano sollevando ed armavano le tribù arabe per la guerra santa contro gli infedeli invasori. Il 6 ottobre cominciò per gli uomini della Marina, che presidiavano la città occupata, una set-

timana di vigile attesa. Solo nella notte tra il 9 e il 10 ottobre si manifestò un primo sintomo di reazione nemica ai pozzi di Bu-Mliana, che assicuravano il rifornimento idrico alla città: l'attacco, condotto da pattuglie arabo-turche, venne respinto dai marinai di guardia, appoggiati dai tiri del *Sardegna* e del *Carlo Alberto*: il Cagni stesso diresse l'azione.

La mattina dell'11 comparvero all'orizzonte i trasporti *Verona* e *America* con i primi contingenti delle forze terrestri, che precedevano di un giorno il grosso della Spedizione. Alle ore 9 del 12 tutto il convoglio gettava le ancore in rada ed aveva termine la settimana di passione della Marina. Con le truppe era il gen. Caneva, nominato Comandante in Capo delle Forze di Occupazione e Governatore Generale, al quale l'amm. Faravelli trasmise i poteri.

L'occupazione di Tripoli e la difesa della città sino all'arrivo dell'Esercito è episodio fin troppo noto, che vale la pena di ricordare soltanto per essere stata la più importante operazione tattica della Marina sulla sponda africana. Ma nello stesso tempo e successivamente, altre occupazioni ed altri fatti d'arme avvenivano, nei quali la Marina ebbe parte preponderante, da Marsa Tobruk (4 ottobre) a Derna (17 ottobre), a Bengasi (19-20 ottobre), a Homs (21 ottobre), o comunque si distinse per una valorosa partecipazione, come a Sciara Sciat (23-26 ottobre) e altrove.

A novembre, la promulgazione del decreto di sovranità sulla Tripolitania e sulla Cirenaica chiariva l'incerta situazione politica e apriva alla Marina, ormai libera da pesanti impegni sulle coste libiche, un nuovo campo d'azione nel Mediterraneo orientale, per l'ulteriore prosecuzione delle operazioni belliche contro la Turchia (30).

La presenza della flotta nel Mediterraneo orientale avrebbe dato copertura piena contro eventuali velleità turche di ritentare dal mare un approccio alle coste della Tripolitania e della Cirenaica; avrebbe inoltre consentito di portare la guerra in territorio nemico per un'azione risolutiva. Ma molti progetti aggressivi dovettero essere accantonati per le reazioni politiche di Potenze europee, specie dell'Austria-Ungheria, alleata dell'Italia nella Triplice, dove il Capo di S.M. Generale, Conrad von Hötzendorff avrebbe voluto cogliere l'occasione dell'impegno dell'Italia nel Mediterraneo per assalirla alle spalle, sulla frontiera veneta, con una guerra preventiva (31).

Peraltro, la pressione della Marina italiana nel bacino orientale del Mediterraneo andò accentuandosi sempre più durante il 1912. Il 24 febbraio l'ammiraglio Revel, con il *Garibaldi*, il *Ferruccio* e l'incrociatore ausiliario *Duca di Genova*, affondò nel porto di Beirut due navi da guerra turche, la cannoniera *Aunillab* e

(30) Va ricordato che il Ministro della Marina, ammiraglio Leonardi Cattolica, aveva telegrafato all'ammiraglio Aubry, Comandante delle Forze Navali Riunite, fin dal 23 ottobre 1911, in questi termini molto espliciti: "Intendimento Governo flotta prepararsi per azione risolutiva in Egeo, la quale potrebbe esplicarsi bloccando Smirne e occupando Mitilene. È perciò necessario ritorno V.E. per opportune intese.... Prima e seconda Squadra, cacciatorpediniere e torpediniere destinate operare in Levante concentrarsi Taranto per riparazioni e riposo". Gabriele e Frix, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915* cit., pp. 182-183.

(31) C. Manfroni, *Guerra italo turca*, Roma 1926, II, p. 8; M. Gabriele, *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma 1969, pp. 321-322.

la torpediniera *Angora* (32). Alla fine di marzo era pronto un piano di investimento navale dell'alto e del basso Egeo, che si concretizzò in aprile con il bombardamento dei forti turchi all'ingresso dei Dardanelli — ciò diede luogo alla chiusura degli Stretti da parte della Turchia — e, in maggio, con la conquista di Rodi e delle Sporadi meridionali.

Questa operazione poté essere realizzata attraverso una serie di sbarchi, per i quali furono determinanti il concorso e l'azione della flotta. Ma il possesso italiano del Dodecaneso suscitò timore e sospetto nell'ambiente internazionale, specie nelle grandi Potenze marittime occidentali, Francia ed Inghilterra, che non vedevano crescere con favore il potere navale italiano nel Mediterraneo. Il 20 giugno, l'Ammiragliato faceva notare al Foreign Office che la politica navale inglese nel Mediterraneo era fondata sul presupposto che il bacino orientale potesse essere controllato dalle forze britanniche di Malta: *"fattore fondamentale di tale condizione è stato naturalmente che nessuna forte potenza navale occupi permanentemente alcun territorio o porto ad est di Malta... La posizione geografica di quelle isole abilita la potenza sovrana, se in possesso di una Marina, ad esercitare il controllo sul commercio del Levante e del Mar Nero e a minacciare la nostra posizione in Egitto in una misura mai verificatasi in precedenza"* (33).

Mentre quindi si profilavano complicazioni internazionali, la flotta turca restava al riparo nei sicuri ancoraggi dei Dardanelli, rendendo vana l'attesa della Squadra italiana in Egeo. Nacque così l'idea di forzare lo Stretto, nella speranza di giungere a tiro delle navi nemiche. Nella notte tra il 18 e il 19 luglio una flottiglia italiana di 5 siluranti (*Spica, Perseo, Astore, Climene, Centauro*), agli ordini del C.V. Millo, forzò i Dardanelli, navigando ad alta velocità fino al punto più stretto del passaggio marittimo e rientrando indenne — una volta constatata l'impossibilità di raggiungere le navi avversarie — sempre navigando alla massima velocità sotto il fuoco dei forti turchi.

Questa azione, benché non avesse provocato la perdita di unità nemiche, ebbe un forte impatto sull'opinione pubblica e probabilmente anche sulla crisi politica interna della Turchia (34), che sbocò nella costituzione di un Governo favorevole alla pace, i cui preliminari furono firmati a Losanna il 15 ottobre 1912.

* * *

La guerra italo-turca era stata condotta a termine con la partecipazione preminente della flotta, il cui intervento era stato determinante in quasi ogni fase delle

(32) L'operazione fu condotta con precisione quasi chirurgica, con azione a fuoco prima a 5.000-6.000 metri, poi a 1.000 metri dall'imboccatura dal porto; cfr G. Po, *Il Grande Ammiraglio Tison di Revel*, Tocino 1936, pp. 35-39; E. Ferrante, *Il Grande Ammiraglio Tison di Revel*, Roma 1989, pp. 44-46.

(33) Memoriale del 20 giugno 1912 dell'Ammiragliato al Foreign Office, D.D.B. (*British Documents on the Origin of the War 1898 - 1912*), IX, doc. 430, allegato. Il memoriale tradotto si trova in Gabriele e Frix, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, cit., pp. 191-192, nota (27). Alle preoccupazioni britanniche si affiancavano quelle dell'altra grande potenza marittima del Mediterraneo, la Francia, già in posizione critica dall'inizio dell'anno dopo gli incidenti del *Carbasse* e del *Manouba*.

(34) Cfr. G. Giolitti, *Memorie della mia vita*, Milano 1922, II, pp. 399-406.

operazioni (35).

Le azioni di sbarco, di scorta ai convogli e di appoggio alle truppe terrestri con bombardamento dal mare, avevano rappresentato il contributo concreto della Marina alla conquista del territorio libico. Quando non avevano sparato, i cannoni delle navi erano serviti a tenere a bada, con il loro minaccioso apparire dal mare, le formazioni arabo-turche. Il blocco posto alle coste della Tripolitania e della Cirenaica aveva impedito in notevole misura il contrabbando di armi, di munizioni e di uomini a favore dell'avversario: in dodici mesi di guerra erano state visitate o catturate ben 800 navi (36).

Gli sbarchi a Tripoli, Derna, Bengasi e nelle isole dell'Egeo e infine gli audaci *raid* nei Dardanelli, come pure tutte le operazioni di ricognizione, non erano costati alla Marina che la perdita fortuita di una sola nave da guerra, il cacciatorpediniere *Frecchia*, affondato da una tempesta nel porto di Tripoli. Una flotta che per scarsità di combustibile e di munizioni aveva dovuto sempre prepararsi con il minimo di allenamento, aveva eseguito con tale esattezza gli ordini ricevuti che si sarebbe detta uscita — come quelle delle grandi Potenze industriali — da lunghi e costosi periodi di esercizio. Il rifornimento di combustibile, di munizioni e materiali, di viveri, nell'ordine di centinaia di migliaia di tonnellate, era stato continuo e autonomo; durante le lunghe crociere, nemmeno un'unità aveva avuto bisogno di chiedere carbone ad un porto neutrale o esplosivi a ditte straniere.

La guerra aveva dimostrato che l'Italia poteva contare su due fattori essenziali della politica navale di una nazione: il fattore-organizzazione e il fattore-umano. Le eterne logoranti operazioni, su navi in maggior parte antiquate, in difficili condizioni di navigazione, avevano rappresentato una soddisfacente prova di resistenza e di perizia nautica e militare degli Stati Maggiori e degli equipaggi. Chiusi per giorni e giorni nelle siluranti, la cui scarsa abitabilità rendeva estremamente difficile la vita a bordo, ufficiali e marinai avevano portato a termine le missioni ordinate loro, sempre nel migliore dei modi. Tutte le operazioni, dal blocco alle scorte ed alle incursioni, erano state compiute con navi che per lo più erano state definite dagli esperti stranieri come totalmente prive di valore bellico, tanto che gran parte delle unità adoperate durante la campagna contro i turchi erano destinate a scomparire poco dopo dai ruoli dell'Armata.

* * *

Intanto, con l'acquisto della Libia, la politica coloniale italiana sboccava in un cambiamento sostanziale della geografia politica e strategica del Mediterraneo. Se la nuova Colonia soddisfaceva le ambizioni dell'imperialismo italiano, che otteneva di fronte alle coste meridionali del Paese una grande area coloniale che compensava la delusione di Tunisi di 30 anni prima, per la Marina si apriva un nuovo teatro

(35) Ufficio Storico del Ministero della Marina, *L'azione della Marina nella guerra italo-turca*, Roma 1912; Manfroni, *cit.*

(36) I. Zingarelli, *La Marina Italiana*, Milano 1913, p. 97.

d'impegno, i cui effetti dipendevano da molte incognite. Una grande Colonia vicina avrebbe comportato un aumento considerevole degli impegni navali a regime, con imprevedibili conseguenze in tempo di guerra. Poteva darsi, infatti, che il controllo delle basi africane di nuova acquisizione — insieme a quello di Rodi e delle Sporadi meridionali — costituisse elemento di forza in un eventuale confronto che la Marina avesse dovuto sostenere nel Mediterraneo. Ma poteva anche darsi che la moltiplicazione degli impegni si traducesse in un grave indebolimento del potere navale italiano, vincolato per l'alimentazione e la difesa della Colonia ad una serie di condizionamenti operativi molto pesanti da sostenere in caso di scontro con altre potenze navali. Le lezioni delle due grandi guerre mondiali del XX secolo stanno a dimostrare — al di là delle specifiche fattispecie e dei singoli eventi — la sostanziale esattezza di una tale considerazione.

* * *

L'ultima guerra coloniale italiana non vide una partecipazione operativa diretta della Marina perché l'Etiopia non aveva coste e il conflitto, a livello di impegno a fuoco, fu soltanto terrestre. Tuttavia la Marina Militare ebbe compiti notevoli da affrontare, sia in relazione alla guerra per il trasporto e l'alimentazione del Corpo di Spedizione italiano, sia per assicurare una presenza navale di presidio nel Mar Rosso. Ma il ruolo forse più importante essa ebbe a giocarlo nel Mediterraneo come *"fleet in being"*, a sostegno di quella politica nazionale che aveva voluto l'impresa coloniale.

Dopo il trattato di amicizia italo-etiope del 1928, le differenti interpretazioni che le due parti davano alle clausole del trattato e le ambizioni di Mussolini indussero il Governo di Roma, tra la fine del 1932 e l'inizio del 1933, a prendere in considerazione l'eventualità di un'azione offensiva in Abissinia. In relazione a questo atteggiamento, erano state assunte fin dall'aprile 1935 le prime misure per la difesa dei porti di Massaua e di Assab, e quando nel settembre il Ministero delle Colonie ne scrisse al Ministero della Marina, questo poté rispondere che *"importanti decisioni e provvedimenti erano già stati adottati"*.

Nel maggio 1934 lo S.M. della Marina, in collaborazione con quello dell'Esercito, avviò gli studi per l'invio di un Corpo di Spedizione in Africa Orientale, ben prima di quell'incidente dei pozzi di Ual-Ual, del 5 dicembre dello stesso anno, che viene considerato come il punto di partenza del conflitto.

Per trasportare in Africa gli uomini e il materiale necessario a sostenere l'attacco vi era il problema, anzitutto, di reperire il naviglio adatto, obiettivo che fu realizzato attraverso il noleggio di unità mercantili, che erano in condizioni di trasportare, nel luglio 1935, quei 20.000 uomini al mese con i relativi equipaggiamenti, che costituivano l'esigenza indicata dal Ministero della Guerra. A metà luglio l'esigenza salì a 60.000 uomini da trasportare mensilmente, a cominciare dalla terza decade di settembre, e in pochissimi giorni la Società di navigazione Italia, agendo per conto dello Stato, acquistò sui mercati del Nord Europa 12 piroscafi per passeggeri per 140.644 tnl. Per il solo trasporto delle truppe furono impiegati anche, dal settembre al dicembre, 4 transatlantici. La flotta mercantile messa insieme in

tal modo fu in grado di trasportare in Eritrea e in Somalia, con qualche rapido adattamento, quasi 600.000 uomini, 41.000 quadrupedi, 535 t di materiale e più di 10.000 automezzi.

Ma il problema logistico non era limitato ai mezzi di trasporto. Fu necessario organizzare, per le operazioni di imbarco e di rifornimento dei piroscafi in partenza, la base principale a Napoli ed altre basi a Messina, Genova, Livorno e Cagliari. In Eritrea e in Somalia le difficoltà erano maggiori e, per accogliere il traffico necessario a sostenere la guerra, si dovettero attrezzare e potenziare attracchi e depositi nei porti di Massaua, di Assab e di Mogadiscio, oltre che in altri approdi della costa somala. Inoltre, tutto il litorale controllato dagli italiani fu collegato con impianti radiotelegrafici e semaforici, e i punti più importanti furono attrezzati per la difesa costiera e contraerea con batterie, treni armati e pontoni.

Anche le unità navali militari presenti nel Mar Rosso aumentarono gradualmente, tra il settembre 1934 e il momento dell'apertura delle ostilità, quando la Divisione Navale dell'Africa Orientale era costituita da 3 incrociatori, 4 cacciatorpediniere, 1 torpediniere e 4 sommergibili, cui si aggiungevano le forze della Base Navale di Massaua, che comprendevano altre 2 torpediniere, 2 cannoniere, 2 posamine e 5 MAS. Per il servizio sanitario di Massaua e il trasporto dei feriti in Italia furono poi approntate 8 navi ospedale, per complessive 73.672 tsl, con una capacità complessiva di 5.140 letti (37).

Ma la conquista dell'Etiopia ebbe bisogno, in termini politici e militari, di una copertura navale nel Mediterraneo, che impegnò la Marina italiana in un confronto non facile — anche se non fu mai sparato un solo colpo — con la Marina britannica.

La tensione determinata dal precipitare degli avvenimenti verso l'aggressione italiana fece sì che il 7 agosto 1935 — due mesi prima dell'inizio delle ostilità — il Comandante della Flotta britannica del Mediterraneo venisse informato che la decisione di applicare le sanzioni all'Italia avrebbe potuto spingere quest'ultima "ad intraprendere qualche azione azzardata tale da condurre alla guerra". Il rapporto segreto dell'Ammiragliato che così si esprimeva, dava conto della strategia britannica: la *Mediterranean Fleet* doveva per la fine di agosto concentrarsi nelle sue basi del bacino orientale, mentre la *Home Fleet* sarebbe stata pronta ad entrare nel Mediterraneo per sostenerla. Il Ministero degli Esteri conveniva sul fatto che un'azione aerea italiana su Malta avrebbe provocato la guerra e in tal caso — a parte le ritorsioni immediate consistenti in attacchi aerei su Taranto e su porti della Sicilia orientale — "secondo la politica dell'Ammiragliato, il miglior metodo per far arrendere l'Italia era distruggere la sua flotta, che era improbabile l'Italia arrendersi, a meno che non venissero esercitate pressioni economiche. La flotta britannica doveva essere pronta ad avvantaggiarsi di qualsiasi sortita italiana provocata da tale pressione" (38).

(37) E. Chiavarelli, *L'opera della Marina italiana nella guerra italo-etiopea*, Milano 1969, pp. 14-52. vedi anche, nella serie "Italia in Africa", il vol. II, G. Fioravanzo — G. Viti, *L'opera della Marina 1868-1943*, Roma 1959, *passim*.

(38) "Resoconto degli avvenimenti nel Mediterraneo tra agosto 1935 e luglio 1936 — Segreto" (senza data, probabilmente della fine agosto 1936), M. Gabriele, *Mediterraneo 1935-36. La situazione militare marittima nella visione britannica*, in "Rivista Marittima", maggio 1986, p. 2.

Alla catena delle proprie basi nel Mediterraneo (Gibilterra, Malta, Alessandria, Haifa), gli inglesi contavano di aggiungere la disponibilità di quella greca di Navarino. E il piano del 5 settembre del Comandante della *Mediterranean Fleet* prevedeva che, salpando appunto da Navarino o, in alternativa, da una base del bacino orientale, una grossa forza — composta da 3 navi da battaglia, 3 incrociatori pesanti, 4 incrociatori leggeri, 2 portaerei, 3 flottiglie di caccia e 2 navi cisterna — avrebbe operato per 48 ore nelle acque italiane, ripiegando poi su Alessandria. Gli incrociatori pesanti avrebbero bombardato la ferrovia presso Taormina e, possibilmente, le navi nel porto di Augusta, sulla quale e su Catania dovevano agire anche gli apparecchi delle portaerei. Le forze pesanti avrebbero agito in copertura, pronte ad intervenire contro forze navali italiane che fossero uscite in mare.

A Gibilterra, intanto, avrebbero dovuto dislocarsi gli incrociatori da battaglia della *Home Fleet*, accompagnati da scorta adeguata e da una portaerei "per provocare preoccupazione in Italia e nei suoi porti settentrionali e occidentali". Dal lato opposto, i limiti della dislocazione nelle Indie orientali venivano avanzati fino all'imboccatura meridionale del Canale di Suez.

Non si poteva nascondere che dal complesso di tali provvedimenti derivavano prospettive oggettivamente difficili per la Marina italiana (39).

La concentrazione del potere navale britannico nel Mediterraneo — sia che fosse intesa a difendere il credito della Società delle Nazioni, sia che mirasse a sostenere interessi britannici, sia che costituisse la risposta dell'invio di truppe italiane in Cirenaica — non ottenne, peraltro, lo scopo di intimidire e di far deflettere Mussolini dalle sue intenzioni riguardo all'Etiopia. Il 3 ottobre si aprirono le ostilità sui fronti dell'Africa orientale.

Mussolini — stando a quanto scrive E. Chiavarelli (40) — sarebbe stato informato dal SIM (Servizio Informazioni Militari) che la flotta britannica non era in

(39) Una tale situazione esaminata il 13 agosto 1935 dai responsabili militari italiani in una riunione presso questi, indusse Badoglio a scrivere a Mussolini nei termini seguenti: "La nostra flotta non ha navi da battaglia, ha veloci incrociatori, ma poco o niente protetti, buoni cacciatorpediniere buoni sottomarini. Essa può quindi svolgere un'azione che chiamerei di guerriglia marittima, non altro. In qualsiasi incontro con "grossi" inglesi la sorte, nonostante il valore degli uomini, non può essere dubbia. Date queste condizioni di evidente inferiorità la flotta nostra potrà disturbare, ma non impedire tutte le offese che la flotta inglese cercherà di apportare alle nostre città e ai nostri stabilimenti industriali costieri". L'aviazione, poi, attraversava "un grandissimo stato di crisi". All'inizio di settembre, dopo aver nuovamente conferito con i capi navali, Badoglio ribadiva che le forze inglesi godevano di una "superiorità schiacciante" sulla Marina italiana: "Non è possibile nutrire alcuna speranza di avere risultati positivi in una lotta contro tali forze, dato che la nostra Marina non è che una avanguardia senza grosso. Né bisogna che ci illudiamo sulla possibilità di una guerra di indulto, possibile in stretto mare come l'Adriatico, non attuabile in un mare come il Mediterraneo... Le navi da battaglia inglesi, scortate da una imponente massa di caccia, potrebbero scorazzare nel Mediterraneo infliggendo tutti i danni che vogliono alle nostre coste con scarse difese... In conclusione e per adoperare termini precisi quali la gravità della situazione richiede, la lotta condurrebbe noi ad una vera catastrofe. Abbiamo inoltre 200.000 uomini nell'A. O. e le forze navali nostre in quei mari sono tali da essere messe presto fuori azione dalle preponderanti forze che l'Inghilterra sta raccogliendo a sud del Canale". G. Rochat, *Militari e politici nella preparazione della campagna d'Etiopia*, Milano 1971, pp. 226-229.

(40) *Cit.*, p. 60, nota (24).

piena efficienza, e in particolare, che difettava di munizioni. In effetti anche Grandi, nella lettera del 15 agosto 1935 a Mussolini, che il De Felice ha rinvenuto nell'archivio Vitetti, comunicava che "l'Ammiragliato sconsiglia nel modo più deciso il Gabinetto e il Foreign Office di portare la situazione al punto in cui potesse essere richiesto l'intervento della flotta britannica per operazioni di guerra contro l'Italia, e ciò perché lo stato di efficienza bellica delle unità navali britanniche nel Mediterraneo non è tale da garantire il successo di operazioni di guerra contro le unità della Marina italiana e l'Armata aerea dell'Italia" (41). Si comprenderebbe quindi meglio — se si ammette che abbia ricevuto informazioni confortanti sul grado di preparazione e sul livello di efficienza delle forze britanniche e sul livello di efficienza delle forze britanniche — la decisione del Capo del Governo italiano di *tenere dritto*.

In realtà gli inglesi marcavano una netta superiorità sulle forze pesanti da battaglia e disponevano di portaerei, ma avevano preoccupazioni perché il loro naviglio era antiquato, mentre gli italiani disponevano di incrociatori moderni e veloci e di numerosi sommergibili che potevano rappresentare un pericolo. Vi era inoltre notevole timore nei confronti dell'Aviazione italiana, tanto che Malta era giudicata *indifendibile* (42). E resta un fatto — molto importante ai fini della valutazione del peso della Marina italiana nella vicenda politica — che mentre la flotta britannica, pur avendo un compito intimidatorio nel Mediterraneo, spostava il proprio baricentro nel bacino orientale, quella italiana, che dopo la Grande Guerra aveva spostato a sud il proprio centro strategico, ve lo manteneva, in posizione avanzata rispetto al potenziale nemico, appoggiandosi soprattutto sulla base di Taranto, integrata da Augusta, dagli approdi del Nord Africa italiano e, ad oriente, da Lero.

I momenti di maggior tensione si ebbero nei primi mesi del conflitto italo-etiopeico. Alla fine del 1935, quando entrambe le parti disponevano di piani operativi, la tensione incominciò a decrescere. Intorno a quell'epoca — 1° gennaio 1936 — gli inglesi schieravano nel Mediterraneo 4 navi da battaglia, 2 incrociatori da battaglia, 2 portaerei, 7 incrociatori pesanti e 10 leggeri, 58 cacciatorpediniere e 17 sommergibili. Per contro, al 1° febbraio 1936, gli italiani disponevano di 2 navi da battaglia (le vecchie corazzate *Doria* e *Dniilio*), 7 incrociatori pesanti e 10 leggeri, 22 esploratori, 31 cacciatorpediniere, 34 torpediniere e 55 sommergibili (43).

I piani studiati dalle due flotte rispondevano alle caratteristiche delle rispettive unità. Quelli britannici prevedevano una sorta di occupazione navale del bacino centrale del Mediterraneo per un periodo da 2 a 6 giorni, con lo scopo di tagliare le comunicazioni tra l'Italia e la Libia e di svolgere azioni offensive contro le coste italiane e libiche; il Canale di Suez sarebbe stato chiuso alle navi italiane. Un promemoria del Presidente del Consiglio degli Ammiragli londinesi rilevava poi che "la presenza di unità da guerra inglesi nei porti indifesi di Haifa ed Alessandria può

(41) R. De Felice, *Mussolini il duce. Gli anni del consenso 1929-1936*, Torino 1974, p. 674, nota (1).

(42) Si trattava, probabilmente, della stessa sopravvalutazione delle forze italiane, specie aeree, che avrebbe indotto il Comitato dei Capi di S.M. imperiale, allo scoppio della seconda guerra mondiale, a ritenere che "Nulla può essere fatto per difendere Malta". I. Cameron, *Red Duster, White Ensign — The Story of the Malta Convoys*, New York 1960, p. 15.

(43) Cfr Chiavarelli, *cit.*, pp. 74 e 83.

costituire un obiettivo interessante per le Forze Navali italiane che volessero eseguire una missione offensiva". E proprio su questi due porti i piani italiani prevedevano incursioni di incrociatori: contro le navi alla fonda ad Haifa avrebbero dovuto agire, navigando a 30 nodi, due incrociatori leggeri della classe "Condottieri" armati di cannoni da 152, con partenza da Lero. Contro Alessandria, invece, l'operazione sarebbe stata affidata a tre incrociatori pesanti tipo *Trento*, armati di cannoni da 203, anch'essi marciando alla velocità di 30 nodi e muovendo dalla base di Lero (44).

Contemporaneamente, gli inglesi strinsero accordi con i francesi per il controllo del traffico marittimo nel Mediterraneo in caso di guerra; l'intesa ricalcava quella del 1912, con la flotta britannica responsabile del bacino orientale e quella francese del settore occidentale (45). Tali accordi furono integrati con altri, che coinvolgevano la Grecia e, con maggiori cautele, Jugoslavia e Turchia.

A questo punto il panorama complessivo era tale da lasciare scarse speranze di successo alle armi italiane, ove il minacciato scontro da potenziale fosse divenuto reale (46). È facile immaginare che, se fosse scoppiata una guerra, malgrado l'atteggiamento non certo remissivo della Marina italiana, il conflitto nel Mediterraneo si sarebbe presentato pieno di pesantissime difficoltà per l'Italia, mentre all'impresa di Etiopia sarebbe stata tagliata la radice di alimentazione.

Ma l'evoluzione politica generale si muoveva verso un diverso sbocco. Lo *show-down* si esaurì nella tensione politico-navale degli ultimi mesi del 1935. Già nel gennaio 1936 le preoccupazioni britanniche per la zona egiziana al confine con la Cirenaica erano ridimensionate: l'8 aprile furono sospesi i lavori in corso a Sollum. Il 1° maggio l'Ammiragliato ridusse lo stato di allarme della Flotta del Mediterraneo, mentre il 5 successivo le truppe italiane entravano ad Addis Abeba. La guerra coloniale si era svolta per intero con la presenza massiccia della Marina britannica nel Mediterraneo, ma non era mai scoccata la scintilla che poteva innescare le ostilità con gli italiani, che pure avevano continuato con decisione per la loro strada. Il 19 giugno l'Ammiragliato incominciò a smobilitare. In luglio si ritornò alle condizioni di normalità navale; il 15 luglio, poi, sarebbero state tolte le sanzioni e il 27 avrebbero avuto fine gli accordi mediterranei contro l'Italia.

(44) Gabriele, *Mediterraneo 1935-36*, cit., pp. 30-34.

(45) Vedi, per i precedenti, M. Gabriele, *Le convenzioni navali della triplice*, Roma 1969, pp. 324-329; ID. e Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, cit., pp. 203-244.

(46) E tuttavia va ricordato che l'assenso del Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Cavagnari, alla guerra coloniale per la conquista dell'Etiopia era stato collegato ad un accordo con Parigi e con Londra. In un memorandum a Mussolini del 15 gennaio 1935 — che R. Mori definisce "acuto", rilevando che l'adesione della Marina "fu, forse, meno pronta di quanto si è recentemente affermato" (*Mussolini e la conquista dell'Etiopia*, Firenze 1978, p. 187) — l'ammiraglio Cavagnari affermava che bisognava agire in Abissinia in quel momento o mai più, ed agire in grande stile; ma contemporaneamente indicava la necessità di acquisire il consenso della Francia e della Gran Bretagna, avendo ben chiaro — tra l'altro — che la semplice chiusura del Canale di Suez avrebbe avuto "gravissime conseguenze ... relativamente al passaggio delle nostre forze militari", e poiché "tale passaggio è praticamente in mano degli inglesi, ne scaturisce un ulteriore motivo per la convenienza di una intesa preventiva con l'Inghilterra...". E poche righe sotto ribadiva, "per evitare di essere presi nell'ingranaggio ginevrino", la "necessità di avere consenzienti in modo esplicito Francia ed Inghilterra". De Felice, cit., pp. 638-640, nota (2).