

Per la Festa della Marina Italiana

GUERRA NAVALE E NOBILTA' D'ANIMO

Il 10 giugno 1940 la flotta italiana comprendeva 6 corazzate (*Doria, Duilio, Cavour, Cesare, Littorio e Vittorio Veneto*), 7 incrociatori pesanti, 12 incrociatori leggeri, 48 cacciatorpediniere, 69 torpediniere, 14 cannoniere, 69 MAS, un avviso scorta, 234 navi ausiliarie e 116 sommergibili dei quali 42 oceanici e 74 mediterranei.

Da autorevoli fonti militari venne confermato che l'Italia non era preparata ad entrare in guerra e che avrebbe dovuto attendere almeno fino al 1942 per poter organizzare l'apparato militare e migliorare le riserve; fra queste, le scorte di carburante presentavano notevoli carenze.

I Comandi della Regia Marina Italiana furono perciò costretti ad adottare la linea strategica della flotta ferma in partenza nei porti.

La flotta tedesca, che agiva in linea parallela con quella italiana, assumeva, almeno per le grandi unità, la stessa strategia (l'ammiraglio Doenitz fu un fanatico assertore della guerra subacquea, l'ammiraglio Raeder, invece, fu favorevole alla costruzione di grandi navi, veloci e "inaffondabili").

Le corazzate *Scheer, Graf Spee* e *Deutschland* avrebbero dovuto agire come "navi corsare", la *Bismark* e la *Tirpitz*, scortate da poche unità o senza alcuna scorta, avrebbero operato con azioni di sorpresa, potendo contare sulla velocità e nella rapidità di manovra grazie a particolari installazioni.

Le unità della Marina italiana avevano il compito di difendere le coste nazionali e di scortare i convogli nel Mediterraneo, quelle tedesche rimanevano impegnate nelle operazioni belliche del Mare del Nord.

All'alba del 9 luglio 1940, all'estremità del golfo di Squillace (Punta Stilo), la flotta italiana e quella britannica (*Mediterranean Fleet*), si trovarono contemporaneamente in mare per scortare convogli. Verso le ore 13, aerei inglesi levatisi in volo dalla portaerei *Eagle* attaccarono gli incrociatori pesanti italiani che dopo mezz'ora avvistarono le unità della marina britannica. Lo scontro ebbe inizio alle 15,15 e i primi a sparare furono gli incrociatori leggeri italiani. Pochi minuti dopo la corazzata *Warspite* aprì il fuoco contro il *Garibaldi* e il *Duca degli Abruzzi*. Infine anche le corazzate vennero a contatto balistico. La *Giulio Cesare* incassò un colpo da 381 della *Warspite* nel fumaiolo di poppa e scoppiò un incendio a bordo. Fu a quel punto che l'ammiraglio Campioni decise di rompere il contatto per non rischiare di incassare altri colpi. Anche l'ammiraglio Cunningham desistette dall'inseguimento temendo l'arrivo degli aerei italiani.

Il 6 novembre 1940 la flotta di Alessandria uscì dal porto per scortare convogli mercantili diretti a Malta e a Suda. I ricognitori italiani la segnalavano ma *Supermarina* non dispose l'uscita delle nostre navi da Taranto, non autorizzò le potenti corazzate di base nello Ionio a scontrarsi col nemico per disturbare i suoi piani. Il 7 novembre altre unità britanniche uscirono da Gibilterra per unirsi alla flotta di Alessandria. Le tracce della portaerei *Illustrious*, protetta dai *Fulmar*, sfuggirono alla nostra ricognizione aerea e così la notte dell'11 novembre la base di Taranto fu attaccata dagli aerosiluranti *Swordfish* imbarcati sulla portaerei, che procurarono gravi danni alle nostre navi da battaglia ormeggiate in Mar Grande.

Nella notte tra il 28 e il 29 marzo 1941, si verificò una dura battaglia navale, presso l'isola di Creta (Capo Matapan), tra la squadra dell'ammiraglio Iachino e quella di Cunningham e di Wippel che muovevano da Alessandria e dal Pireo. Lo scontro si svolse in due fasi: la prima vide impegnate le unità italiane e quelle dell'ammiraglio Wippel, il quale, alla vista dei velocissimi incrociatori italiani (classe *Trento*), sui quali alzava la bandiera l'ammiraglio Sansonetti di Massafra, si ritirò coperto dai fumogeni; nella seconda fase la squadra di Cunningham, composta da tre corazzate e da tre unità minori, affrontò le unità dell'ammiraglio Cattaneo che si dirigevano verso il *Pola*, rimasto immobile, per soccorrerlo. L'incrociatore *Zara*, dopo aver protetto la corazzata *Vittorio Veneto* dagli aerosiluranti, fu bersagliato dai colpi britannici insieme al gemello *Fiume* ed ai caccia

Carducci e Alfieri. L'attacco notturno fu implacabile e le navi italiane illuminate dai riflettori nemici affondarono rapidamente. Anche il *Pola* venne affondato il mattino seguente. Dei 4.000 uomini che erano a bordo di queste unità, 3.000 mancarono all'appello, I restanti 1.000 furono recuperati in parte dalle navi britanniche, disturbate durante le operazioni di salvataggio dagli aerei tedeschi, e in parte dalla nave ospedale *Gradisca*. Per molti di quei marinai l'odissea durò sei giorni prima di essere salvati. In quella tremenda battaglia cadde anche l'ammiraglio Carlo Cattaneo, a cui fu conferita la Medaglia d'Oro. A Matapan gli inglesi disponevano del radar, gli italiani, non abituati al combattimento notturno, erano privi anche del radiotelemetro di fabbricazione tedesca.

Il 26 luglio del 1941, il comandante Moccagatta della X Flottiglia MAS penetrò con i suoi mezzi d'assalto nella base navale di Malta, sacrificando se stesso ed i suoi uomini, colpiti tutti dalla formidabile difesa inglese installata sull'isola.

Dal mese di settembre 1941 fino all'agosto del 1943 si susseguirono gli attacchi dei mezzi d'assalto della Regia Marina alla flotta ancorata nel porto di Gibilterra, dove rimasero gravemente danneggiate diverse navi da trasporto, fra cui una petroliera di diecimila tonnellate che si spaccò in due parti.

Il 19 dicembre 1941 furono affondate le corazzate inglesi *Valiant* e *Queen Elizabeth* ad opera di Luigi Durand de La Penne e dei suoi uomini che con i mezzi d'assalto della Regia Marina riuscirono a penetrare di notte nel porto di Alessandria d'Egitto.

Nella notte tra il 21 e il 22 marzo 1942 l'ammiraglio Iachino rimase impegnato nella seconda battaglia della Sirte per costringere l'ammiraglio Vian a ritirarsi a gran velocità con le sue navi. Il precedente scontro della Sirte era avvenuto nelle giornate dal 17 al 18 dicembre 1941, quando lo stesso ammiraglio Iachino condusse a destinazione il convoglio affidatogli, facendo abbandonare il combattimento alle unità nemiche.

Il 12 settembre del 1943, l'ammiraglio Da Zara, secondo le clausole stabilite dall'armistizio con gli Alleati, consegnò la flotta italiana uscita dai porti di La Spezia, Taranto e Trieste agli inglesi. In quell'occasione Da Zara fu ricevuto a Malta dall'ammiraglio Hamilton col picchetto d'onore appositamente schierato. Così facendo, l'ammiraglio inglese anticipò le decisioni adottate a Taranto il 23 settembre dagli ammiragli De Courten e Cunningham, i quali stabilirono la piena collaborazione della Regia Marina alle attività belliche degli Alleati (i tedeschi avevano catturato 271 navi italiane per un totale di 206.500 tonnellate).

Marcantonio Bragadin scrisse che la cooperazione con gli Alleati si protrasse ininterrottamente per due anni con grande abnegazione dei nostri ufficiali, sottufficiali e marinai. Ma le promesse di Cunningham, che pure aveva fatto conservare la bandiera e la integrità del comando alle nostre unità, non furono mantenute. La cessione di navi italiane a titolo di "compenso perdite" fu trasformata dal "diktat" di Parigi in una spartizione delle nostre migliori navi fra una mezza dozzina di nazioni belligeranti come bottino di guerra.

L'ammiraglio Hamilton, dopo aver accolto il suo ex nemico, si recò sulla corazzata *Duilio* per restituire la "cortesia" secondo la tradizione delle flotte amiche.

Ben altri episodi di squisita cortesia consentirono nel corso della guerra il salvataggio di numerosi naufraghi che certamente avrebbero trovato la morte se non si fossero verificate iniziative di sublime solidarietà umana.

Nella prefazione del libro "*Two fleets surprised*" di Seth, l'ammiraglio Iachino, a proposito della tragedia di Capo Matapan, scrive: "*Sono lieto di esprimere la mia profonda gratitudine all'ammiraglio Cunningham che mandò avanti il suo aereo espressamente allo scopo di entrare in contatto radio con Roma per dare l'esatta posizione delle zattere che andavano alla deriva con centinaia di naufraghi tra cui feriti. Se la perdita di vite umane in questo infausto frangente non fu più grande, lo dobbiamo interamente alla pronta e generosa azione del mio cavalleresco avversario*". Nello stesso libro l'ammiraglio Cunningham dichiara: "*Ho il più grande rispetto per l'ammiraglio Iachino, egli si trovò così a mal partito a causa del suo servizio di ricognizione aerea*".

La storia della Marina Italiana, confortata dal valore dei capi e degli equipaggi (che spesso ebbero la sfortuna dalla loro parte) si rivela attraverso gli innumerevoli esempi di impareggiabile coraggio dimostrati in varie occasioni. L'estremo sacrificio degli ammiragli Cattaneo, Bergamini e Campioni (quest'ultimo fucilato per la sua resistenza ai tedeschi) e quello di tanti altri comandanti inabissatisi con le loro unità, costituisce un fulgido capitolo di episodi indimenticabili.

Desti sorpresa il fatto che si sia scritto molto poco sulle rischiose azioni condotte dalla nostra Marina e dai nostri marinai per il salvataggio dei naufraghi nemici. Basterebbe rammentare, a tal proposito, il nobile comportamento di alcuni comandanti di sommergibili italiani che condussero alla salvezza i naufraghi nemici, attraverso lunghi itinerari, sulle zattere agganciate alle loro unità subacquee che navigavano in emersione, offrendo facile bersaglio alle navi ed agli aerei nemici.

Ed infine bisogna ricordare le incalcolabili azioni di salvataggio svolte dagli uomini delle nostre navi mercantili, il loro altissimo contributo di sangue e la loro preziosa attività svolta in favore della Marina Militare per tutta la durata della guerra.