

La Battaglia dei Convogli

di Enrico Paradies

2024

ACTO



Monumento al marinaio - Taranto

SOMMARIO

Presentazione	1
1. Introduzione.....	2
2. Il quadro di riferimento	3
3. La quarta sponda	4
4. I mezzi navali.....	7
5. La marina mercantile.....	10
6. I mezzi aerei	12
7. Il contributo tedesco	14
8. La prima battaglia dei convogli.....	15
9. La seconda battaglia dei convogli	17
10. La terza battaglia dei convogli	19
11. Il problema logistico	21
12. Il contributo dell'Aeronautica alla protezione del traffico.....	24
13. I trasporti aerei	26
14. Il contributo del Regio Esercito alla protezione del traffico	28
15. I mezzi di contrasto britannico	28
16. L'impatto delle attività di intelligence sulle battaglie dei convogli	30
17. Vittoria ?	32
18. I convogli britannici	35
19. Un bilancio della guerra aeronavale.....	36
20. Conclusioni	40
Note	40
Note biografiche.....	42
Bibliografia.....	43

REGIO ESERCITO

PRESENTAZIONE

Il presente lavoro è l'aggiornamento del precedente, redatto nel 2008, opportunamente ampliato ed arricchito con nuove immagini.

In copertina è riprodotta un'immagine *velata* del Monumento al Marinaio, posizionato sul Corso Due Mari, nel Borgo Nuovo di Taranto. Alto 7 metri e dedicato ai marinai della Marina Militare Italiana, il monumento è stato realizzato in bronzo dallo scultore Vittorio Di Cobertaldo nel 1974, su commissione dell'ammiraglio Angelo Iachino, comandante in capo della Squadra navale della Regia Marina dal dicembre 1940 all'aprile del 1943. La scultura rappresenta due marinai in procinto di salutare, con il berretto alla mano, le navi in partenza alla volta del Mar Grande, oppure anche nell'atto di accoglierne il ritorno in porto.

Nell'articolo sono riprodotte immagini e parti testuali citandone, ove possibile, sempre la fonte. Qualora qualcuno/a ritenga che siano stati violati i diritti d'autore può scrivere alla redazione del sito che si adopererà con immediatezza per rimuovere quanto richiesto.

Si ringrazia fin d'ora quanti avranno la cortesia di segnalare errori ed omissioni.

REGIO ESERCITO

1. INTRODUZIONE

A differenza di quanto si era verificato nella Grande Guerra, quando il potere marittimo era stato saldamente nelle mani dell'Intesa, nel secondo conflitto mondiale, con la scelta politica dell'alleanza continentale, all'Italia si era posto il problema delle comunicazioni marittime.

Se l'interruzione delle linee di traffico commerciale, mediterranee e transoceaniche, poteva essere compensata con l'aumento degli scambi terrestri con i paesi d'oltralpe controllati dall'Asse, sarebbero invece rimaste sempre obbligate le linee di rifornimento militare con i vari teatri di operazione che si sarebbero aperte nel corso della guerra (Libia, Egeo, Tunisia). Tale scenario avrebbe imposto un inedito confronto aeronavale tra la Regia Marina e la Royal Navy.

Il compito principale della Regia Marina era diventato la protezione e il mantenimento delle comunicazioni marittime "con andamento per meridiano", cioè dai porti nazionali a quelli libici, ed il contrasto dei traffici di rifornimento avversari "con andamento per parallelo", lungo la direttrice Gibilterra-Malta-Alessandria. Il flusso dei contrapposti rifornimenti sarebbe stato però "asimmetrico" in quanto quelli britannici sarebbero stati non solo molto inferiori a quelli dell'Asse ma anche caratterizzati da discontinuità.

La conformazione geopolitica del Mediterraneo nel giugno 1940 con il sistema di alleanze in atto, malgrado la resa della Francia, precludeva alla Regia Marina lo sbocco agli oceani e ne ostacolava il libero movimento nel bacino. Gibilterra e Alessandria erano le serrature per l'accesso agli oceani, Malta per le comunicazioni mediterranee. Tutte le chiavi erano detenute dai britannici.

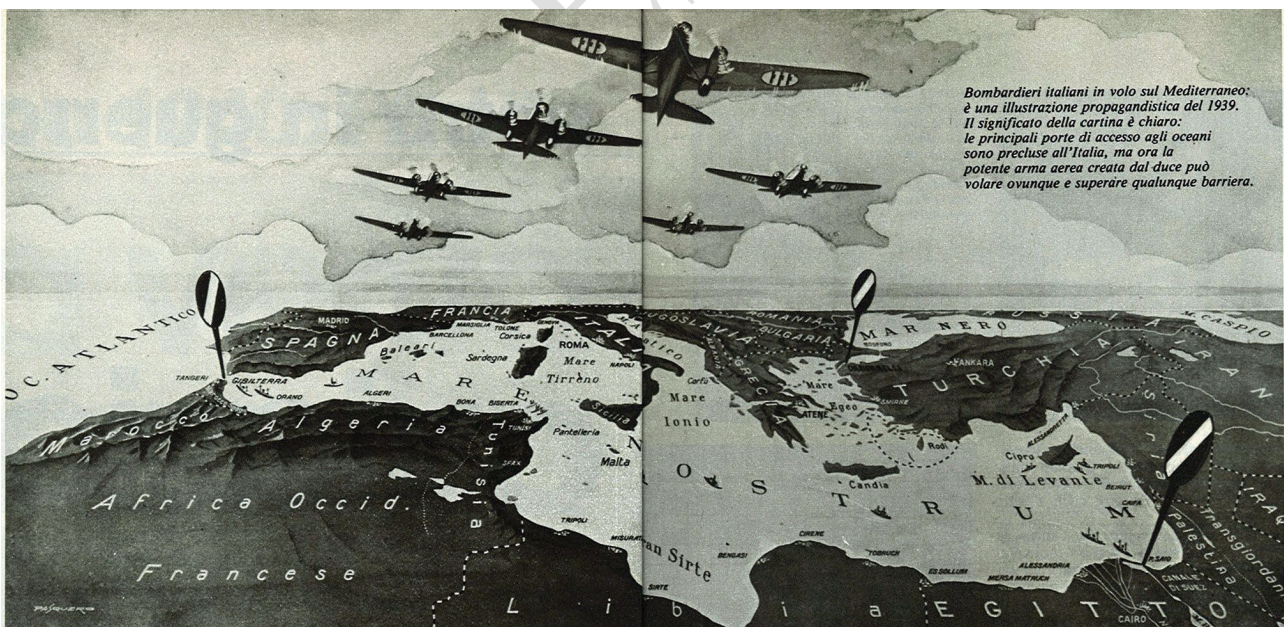


FIGURA 1: illustrazione propagandistica del 1939 (da: G. Bonacina "La verità sulla nostra aviazione" - Storia Illustrata, giugno 1980).

2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO

Ufficialmente conosciuta come "Difesa del Traffico", la "Battaglia dei Convogli" può essere definita come l'insieme delle operazioni aero-navali che, dal giugno del 1940 al settembre del 1943, aveva visto confrontarsi nel Mediterraneo da una parte le unità militari e mercantili italiane, impegnate a rifornire di uomini e materiali i fronti d'oltremare e dall'altra parte le forze navali britanniche, prima, ed Alleate, poi, che a tali azioni si erano opposte. I rifornimenti erano assicurati con l'impiego sia di navi militari, quando il trasporto aveva particolare carattere di urgenza, sia di navi mercantili; quest'ultime talvolta in forma isolata ma, più spesso, in gruppi scortati, ossia in "convoglio".

Nel complesso si era trattato di un'attività imponente che, per tutti i trentanove mesi del conflitto, aveva visto organizzare da e per i porti italiani d'oltremare oltre 4.000 convogli, ben pochi dei quali erano sfuggiti all'offesa dei mezzi navali e aerei del nemico, soprattutto fra quelli diretti in Africa settentrionale. La locuzione "Battaglia dei Convogli" è di solito riferita ai convogli diretti o provenienti dall'Africa settentrionale, perché soprattutto su questa rotta si erano registrati gli scontri più cruenti e le perdite maggiori.

Per completezza di trattazione non va dimenticato il traffico di cabotaggio svolto lungo le coste libiche, dai porti principali di sbarco ai terminali costieri a ridosso delle retrovie della linea di combattimento, che aveva visto l'organizzazione di 756 convogli.

La "Difesa del Traffico" per il rifornimento dell'Africa settentrionale è solitamente trattata come un'unica "Battaglia dei Convogli", articolata in cinque periodi, secondo un approccio esclusivamente cronologico, per diversi motivi: per la ristrettezza del teatro operativo, per l'unicità dello scopo e perché non aveva avuto mai sosta. Invece, in funzione dell'effettivo contrasto sostenuto, si individuano tre distinte "Battaglie dei Convogli". Questa seconda interpretazione consente una più puntuale analisi dei risultati. Infatti, la "Difesa del Traffico" non aveva avuto uguale intensità nell'arco dei 39 mesi di guerra. Fino alla primavera del 1941 e nella prima metà del 1942 l'insidia nemica era stata inesistente o modesta mentre negli ultimi mesi di guerra era venuta meno la necessità di rifornire il fronte africano.

La storiografia ha sempre affrontato le "Battaglie dei Convogli" circoscrivendole alle attività della sola Regia Marina e focalizzando l'analisi solo al tragitto via mare dei rifornimenti. Solo recentemente tale analisi è stata ampliata in un'ottica interforze prendendo anche in considerazione l'apporto tedesco. Scorte, difesa antiarea dei porti, afflusso, carico e scarico dei materiali nei porti ecc., avevano coinvolto tutte e tre le Forze Armate, anche se in mancanza di una specifica organizzazione interforze. Il Regio Esercito, per esempio, era coinvolto sia negli Uffici Imbarchi e Sbarchi sia nelle Commissioni Allestimento e Imbarco presenti nei principali porti, con sovrapposizioni di poteri con la Regia Marina. Non può essere inoltre trascurato il ruolo fondamentale del potere aereo, che ha fatto delle "Battaglie dei Convogli" una questione aeronavale e non solo navale. Tra l'altro i convogli aerei avevano rappresentato, specie durante la campagna di Tunisia, un'alternativa indispensabile al trasporto degli uomini piuttosto che dei materiali. Per fare un confronto, se in trentacinque mesi di guerra erano giunti in Africa

settentrionale via mare circa 261.000 uomini e circa 2.200.000 tonnellate di materiali, per via aerea invece erano stati trasportati 240.000 uomini e 20.000 tonnellate di materiali (oltre ai 40.000 uomini e alle 14.000 tonnellate di materiali dei Transportgruppen tedeschi).

Infine, non si può ignorare che l'andamento delle "Battaglie dei Convogli" era stato condizionato anche dalle contemporanee operazioni britanniche di rifornimento dei diversi fronti di guerra, sviluppatesi non solo nel Mediterraneo ma anche nei mari adiacenti se non addirittura in quelli più lontani. I convogli britannici nel Mediterraneo erano stati una minaccia se non addirittura un ostacolo per quelli italiani che contemporaneamente erano in mare, a causa della presenza delle unità di scorta.

Quelli extramediterranei invece avevano avuto una duplice connotazione: da un lato avevano distolto potenziali o effettive risorse a vantaggio dell'Asse e dall'altro avevano fatto comunque parte integrante della strategia britannica dell'area, integrando gli esigui convogli mediterranei per una via più lunga ma più sicura. In modo particolare erano stati di vitale importanza i 33 convogli "combined" denominati "WS" (Winston's Special) e i 4 precedenti "AP" che dall'agosto 1940 all'agosto 1943, dalla Gran Bretagna circumnavigando l'Africa avevano raggiunto soprattutto il Medio Oriente dopo tre lunghi mesi di mare, per trasportarvi i rifornimenti destinati all'Egitto e all'Unione Sovietica.

Trascurando il difficilmente valutabile impatto delle operazioni extra-mediterranee, non è fuori luogo invece inquadrare le "Battaglie dei Convogli" nel più ampio bilancio della guerra aeronavale nel Mediterraneo per la stretta interdipendenza delle attività condotte dai due avversari in questo mare.

3. LA QUARTA SPONDA

Con la guerra italo-turca del 1911-1912 l'Italia aveva acquisito prima la cosiddetta "quarta sponda" (nota 1) ossia le due province ottomane della Tripolitania e della Cirenaica, accomunate poi sotto il nome di Libia (nota 2), e successivamente il Dodecaneso (Trattato di Sévres del 1920 e secondo Trattato di Losanna del 1923).

I nuovi impegni difensivi derivanti dall'occupazione del litorale libico avevano accentuato la debolezza complessiva della posizione marittima dell'Italia, aggravando i problemi di difesa delle coste. La Libia, che con il Regio Decreto n° 70 del 9 gennaio 1939 era diventata territorio nazionale (ad esclusione del Territorio Militare del Sud o Territorio del Sahara Libico), non poteva essere



autonoma e la sua conservazione dipendeva dai collegamenti marittimi con la madrepatria. In tempo di guerra la difesa delle rotte tra l'Italia e la Libia

sarebbe stata condizionata soprattutto da esigenze di natura logistica e dalla prevedibilità delle stesse.

Nell'organizzazione dei rifornimenti marittimi per la Libia mentre criteri operativi consigliavano, ai fini della concentrazione delle difese e dell'economia delle forze, di riunire i mercantili da avviare oltremare in convogli opportunamente scortati, la logistica richiedeva che in ciascun convoglio fosse riunito soltanto quel numero di mercantili che potevano essere scaricati contemporaneamente nel porto di arrivo.

Secondo uno studio del 1938 dello Stato Maggiore della Regia Marina (D.G. 10/A2) la ricettività teorica dei porti libici consentiva lo scarico di 5 navi da carico e 4 per trasporto truppe a Tripoli, 3 navi da carico e 2 per trasporto truppe a Bengasi e 3 navi da carico e 2 navi da trasporto truppe a Tobruch. In quanto ai porti di partenza era previsto che a Napoli potessero essere caricati contemporaneamente 14 mercantili, a Bari e a Brindisi 5. Tali capacità si riferivano alle condizioni dei porti in tempo di pace, sarebbero state molto minori in guerra a causa delle prevedibili distruzioni.

Le linee di comunicazione erano inoltre obbligate. Per raggiungere dall'Italia il porto di Tripoli, che per tutta la durata del conflitto in Libia sarebbe stata la più grande base portuale italiana sulla sponda africana, erano possibili soltanto due rotte (figura 2). La prima passava a ponente di Malta, nel corridoio che costeggia la costa tunisina lungo le isole Kerkennah attraversando zone ristrette di mare tra le secche, gli scogli e i prevedibili campi minati; la seconda attraversava lo stretto di Messina, per i convogli provenienti da Napoli, e passava a levante di Malta, fuori dal presumibile raggio d'azione degli aerosiluranti basati nell'isola britannica. L'una e l'altra di tali vie marittime convergevano dalle due Sirti, ad imbuto, sul porto di Tripoli.

Elemento critico era la velocità dei mercantili – piroscafi, motonavi e cisterne – che si ripercuoteva sulle ore di navigazione costituendo per sé stessa un fattore di sicurezza contro le insidie nemiche. La durata della traversata dipendeva oltre che dalla velocità del convoglio anche dalla distanza da coprire, diversa a seconda della rotta prescelta, aumentata del 10% per l'eventuale zigzagamento.

La distanza diretta tra Napoli e Tripoli era di circa 550 miglia per la rotta di ponente, per quella di levante 660 miglia. I convogli lenti (10 nodi) impiegavano per coprire il tragitto rispettivamente 55 e 66 ore circa; quelli veloci (15 nodi) 36 e 44 ore circa.

La scelta tra le due rotte fu fatta, di volta in volta, valutando la situazione bellica del momento e le caratteristiche dei piroscafi di ciascun convoglio.

La rotta di levante rispetto a quella di ponente non solo aveva un percorso più lungo, ma anche maggiori difficoltà di protezione aerea ed era più esposta alle azioni offensive a sorpresa provenienti dal Mediterraneo orientale e, come sarebbe accaduto per lunghi periodi, anche dalla Cirenaica conquistata dai britannici. Malgrado ciò, dopo un primo periodo, la rotta di levante era stata preferita all'altra, specialmente per i convogli veloci:

- per una maggiore elasticità di movimenti per dirottamenti e manovre, non essendo le rotte legate ai campi minati,

- per la minore prevedibilità della rotta effettivamente seguita,
- per evitare fondali facilmente minabili,
- per la maggiore distanza dall'offesa degli aerosiluranti basati a Malta. Infatti, nell'estate del 1941 erano cominciati ad entrare in servizio a Malta aerosiluranti Swordfish con raggio d'azione incrementato da 100 fino a 160 miglia dalla base. Successivamente, nel dicembre del 1941, sarebbero entrati in azione i Blenheim che avevano più di 300 miglia di raggio d'azione, infine i Beaufort (agosto 1942) sarebbero stati in grado di operare ad oltre 400 miglia dall'aeroporto di partenza.

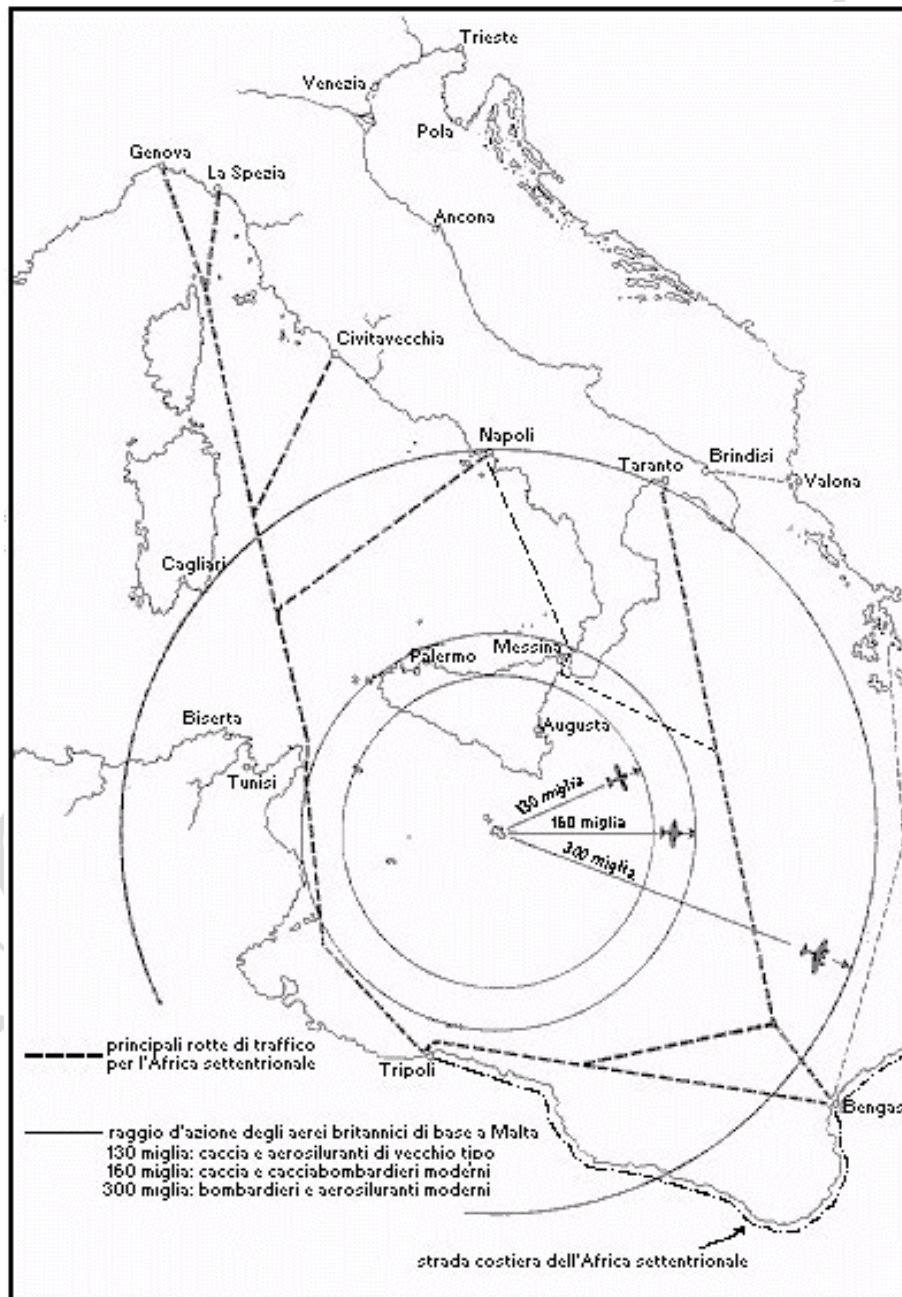
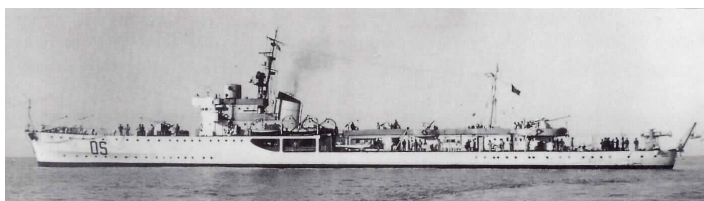


FIGURA 2: Malta e le rotte del traffico italiano per la Libia.
 (Elaborazione da A. Petacco "Le battaglie navali del Mediterraneo nella seconda guerra mondiale" - Mondadori 1976).

4. I MEZZI NAVALI

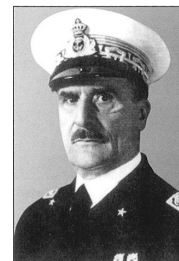
Il 10 giugno del 1940 la Regia Marina disponeva di una flotta che per dislocamento (nota 3) complessivo occupava il quinto posto tra quelle mondiali. Con caratteristiche specificatamente di



scorta ai convogli possedeva però solo quattro avvisi scorta della classe "Orsa" (in figura) e il cacciasommergibili sperimentale *Albatros* di uso costiero.

Per colmare la lacuna di unità adibite a compiti antisommergibile in acque costiere, cioè nei pressi delle basi navali, dei porti e nei settori che maggiormente interessavano il traffico marittimo, all'inizio del conflitto la Regia Marina aveva adattato 22 eterogenee imbarcazioni, requisite o mobilitate, classificate con la "caratteristica" militare "AS" seguita da un numero progressivo. In totale nel corso del conflitto sarebbero state armate 134 unità di vario tipo e provenienza: motoscafi, motovelieri, motopescherecci, motovedette della R. Guardia di Finanza, mas, ecc. (biblio 3), oltre alle nuove e tardive costruzioni (V.A.S.).

Questa situazione era la conseguenza degli orientamenti dell'ammiraglio Domenico Cavagnari, Sottosegretario dall'8/11/33 e Capo di Stato Maggiore della Marina dall'1/6/1934, che durante il suo mandato ai vertici della Forza Armata aveva privilegiato la costruzione di unità "da battaglia". Infatti, egli era assertore del principio che solo la battaglia navale era risolutiva nella guerra sul mare.



Inoltre, poiché le tre Forze Armate erano imbrigliate nelle gabbie concettuali di tre guerre distinte ed ancorate al principio del valore decisivo della guerra nel rispettivo elemento, non esisteva né un'aviazione navale né una specifica preparazione dell'Aeronautica ad operare sul mare in collaborazione con le unità navali.

Prima della guerra Cavagnari aveva ipotizzato che all'eventuale scorta dei convogli potevano essere destinate solo le navi più antiche. Nel dopoguerra, aveva sostenuto che la guerra dei convogli non era stata né l'epicentro della guerra del Mediterraneo né il compito principale della Marina ma, aveva rappresentato solo un "ingente gravame, tanto deprecato fin da lontani tempi", quasi inaspettato, non gradito che addirittura avrebbe dovuto e potuto essere evitato (biblio 14).

In linea con la dottrina del tempo, condivisa a livello mondiale, cacciatorpediniere e torpediniere non erano stati pensati per la scorta al traffico mercantile ma come unità d'attacco in appoggio alle navi maggiori, proprio come nella prima guerra mondiale. Del resto, era opinione diffusa in Italia che l'autarchia avrebbe reso inutile il traffico marittimo, mentre paese e colonie avrebbero comunque retto l'impatto di un confronto breve, sicché la flotta sarebbe stata libera di condurre una guerra aggressiva.

A guerra iniziata, a causa della mancanza di specifiche unità, per la scorta dei convogli più importanti era stato quindi inevitabile ricorrere ai cacciatorpediniere delle classi più anziane quali i "Sella", i "Turbine", i

“Freccia”, i “Navigatori”, in quanto non più idonei al servizio di Squadra. Tutti erano però caratterizzati da scarso armamento antiaereo e antisommergibile che sarebbe stato gradualmente sostituito e migliorato. La scorta degli altri convogli e la caccia vera e propria alle unità subacquee nemiche era stata affidata alle torpediniere (nota 4) che non erano però particolarmente adatte al compito assegnato per autonomia, qualità nautiche e manovrabilità.

Dal dicembre 1940, il nuovo responsabile della Marina, l'ammiraglio Arturo Riccardi avrebbe impostato la futura politica costruttiva della Regia Marina su basi decisamente diverse rispetto al passato.



La sua esperienza nel campo delle unità di scorta, maturata durante la prima guerra mondiale, e nel campo dei mezzi antisommergibili lo portarono ad assegnare la priorità del suo mandato alla difesa del traffico, mirando di conseguenza a realizzare un programma d'emergenza centrato sulle unità di scorta, un tipo di nave pressoché ignorato nei precedenti vent'anni. Rispondeva a questo programma l'impostazione delle sedici torpediniere di scorta classe “Aliseo”, delle sessanta vedette antisommergibile (V.A.S.) per uso costiero e di un numero analogo di corvette

della classe “Gabbiano” per uso d'altura (in figura il C20 *Gazzella*). Queste ultime si sarebbero dimostrate ottime unità. Oltre ai motori a combustione interna per la marcia normale erano dotate di due motori elettrici per la marcia silenziosa.



Questa soluzione consentiva durante la prima fase della caccia al sommergibile immerso di eseguire la ricerca idrofonica ed ecogoniometrica in condizioni migliori per la quasi totale assenza di vibrazioni e di sorgenti rumorose. Rendeva inoltre più facile avvicinarsi all'obiettivo senza essere scoperti.

Sarebbero entrate in servizio fino all'armistizio 51 V.A.S. (dal marzo 1942) di due differenti tipi, 45 in legno e 6 in ferro più grandi, e 29 corvette (dall'ottobre 1942).

Durante la guerra le siluranti avevano svolto un'intensa attività subendo sensibili perdite. Nella riunione con Mussolini del 29 gennaio 1943, quando la seconda battaglia dei convogli era appena terminata, l'ammiraglio Riccardi aveva dichiarato per i cacciatorpediniere le seguenti cifre: esistenza (nel 1940) 59, perduti 33, costruiti 8, perdita del 56%; per le torpediniere: esistenza (nel 1940) 55, perdute 27, costruite 17, perdita del 50% (biblio 8).

Le percentuali delle perdite riferite da Riccardi erano calcolate sulle siluranti in servizio all'inizio del conflitto e non rispetto al totale entrato in servizio al 29 gennaio, comprensivo di quelle costruite fino ad allora (tra le quali erano incluse le prede belliche) e, comunque, comprendevano anche le unità perse in Mar Rosso. Invece, l'*Audace* e le 11 unità delle classi “Pilo” e “Sirtori” non erano comprese tra quelle esistenti perché non utilizzabili per la scorta d'altura a causa della loro obsolescenza.

Cacciatorpediniere			Torpediniere***		
Classe	n°	anno	Classe	n°	anno
Mirabello	2	1916	Audace	1	1916
Leone *	3	1924	Pilo	7	1915
Sella	2	1927	Sirtori **	4	1917
Sauro *	4	1926	La Masa	7	1917
Turbine	8	1927	Palestro	4	1921
Navigatori	12	1931	Generali	6	1921
Freccia	4	1931	Curtatone	4	1923
Folgore	4	1932	Spica	30	35-38
Maestrale	4	1934	Orsa (di scorta)	4	1938
Oriani	4	1937			
Soldati	12	1939			
TOTALI	59			67	

* unità dislocate a Massaua in Mar Rosso

** due unità dislocate a Massaua in Mar Rosso

*** non sono incluse le unità costiere *Albatros* e *Giovannini* che dal 1939 per motivi amministrativi erano classificate torpediniere

N.B.: l'anno si riferisce a quello di completamento delle unità.

TABELLA 1: cacciatorpediniere e torpediniere della Regia Marina all'inizio delle ostilità.

Le cifre dell'Ufficio Storico della Marina Militare riferite all'intera guerra in tutti i teatri e su tutte le rotte, e quindi non solo verso l'Africa Settentrionale, danno come perdite 45 cacciatorpediniere (comprendendo anche il secondo affondamento sia del *Lampo* sia del *Pancaldo*, le 7 unità del Mar Rosso e il *Lubiana* ex-jugoslavo) e 44 torpediniere (comprendendo 2 siluranti di quelle escluse dal computo di Riccardi perché obsolete, 2 del Mar Rosso e 3 ex-francesi cedute ai tedeschi) a fronte di rispettivamente 5 e 16 nuove costruzioni (biblio 28 e biblio 29 pag. 130).

Queste precisazioni spiegano le frequenti discrasie che si verificano tra i dati forniti dai diversi storici, pur basati sulle stesse fonti. L'aggregare o disaggregare gli stessi dati originali, secondo specifici criteri, facendo emergere un particolare piuttosto che un altro, può comportare una diversa interpretazione più o meno corretta o condivisibile degli avvenimenti.

Alle "battaglie dei convogli" avevano partecipato, come scorta indiretta ai maggiori convogli, anche le unità maggiori della Regia Marina. Su 50 missioni belliche (cioè esclusi i trasferimenti e le esercitazioni) effettuate dalle corazzate e su 422 missioni belliche degli incrociatori quelle di protezione al traffico erano state rispettivamente 14 (28%) e 150 (35,5%).

Non meno importante per la protezione del traffico si sarebbe rivelato l'impiego degli incrociatori ausiliari, cioè di quei mercantili armati che, per le caratteristiche di velocità ed autonomia, sin dal tempo di pace era stata prevista la celere trasformazione offensiva con l'installazione di artiglierie di medio calibro e mitragliere antiaeree. L'82% delle missioni belliche effettuate dai 33 incrociatori ausiliari utilizzati dalla Regia Marina durante i 39 mesi di guerra nel Mediterraneo erano state a protezione del traffico e ciò indica la natura predominante del loro impiego nel quale superarono anche le torpediniere.

	Missioni di protezione traffico	Totali missioni belliche	%
Corazzate	14	50	28
Incrociatori	150	422	35,5
Cacciatorpediniere	2.615	4.690	55,7
Torpediniere	9.181	12.977	70,7
Corvette	204	716	28,4
Incrociatori ausiliari	4.571	5.538	82,5
TOTALI	16.735	24.393	

TABELLA 2: missioni eseguite in Mediterraneo dalle navi di superficie per la protezione del traffico.

Elaborazione dei dati da "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale - Volume I "Dati statistici" - U.S.M.M. 1972, (pag. 92-93).

5. LA MARINA MERCANTILE

Allo scoppio del secondo conflitto mondiale la Marina mercantile italiana era al sesto posto nel mondo in tsl dopo la Gran Bretagna, Stati Uniti, Giappone, Norvegia e Germania. In confronto con le altre Marine la flotta italiana aveva unità mercantili più vecchie (metà con oltre vent'anni), la maggior parte delle quali raggiungeva al massimo la velocità di 10 nodi, e navi passeggeri più moderne.

Nel giugno del 1940, la flotta mercantile italiana era composta di 786 navi superiori alle 500 tsl, per un totale di 3.318.129 tsl, e di circa 200 navi fra le 100 e le 500 tsl. Le unità inferiori alle 500 tsl però non avrebbero dato alcun contributo al traffico oltremare, essendo utilizzate esclusivamente per i traffici locali e di cabotaggio.

All'inizio del conflitto 212 navi superiori alle 500 tsl (per 1.216.637 tsl), erano però rimaste fuori dal Mediterraneo venendo, di conseguenza, quasi tutte catturate o affondate dal nemico o internate in porti neutrali (nota 5). Parziale compensazione sarebbe stata costituita dalle 56 navi tedesche (per 203.512 tsl) di stazza unitaria superiore alle 500 tsl, sorprese nel Mediterraneo dallo scoppio delle ostilità. In totale quindi l'Asse nel giugno 1940 aveva potuto contare nel Mediterraneo su 630 navi mercantili, non tutte utilizzate come tali perché alcune adibite a navi ospedale o armate come incrociatori ausiliari.

Fra il 10 giugno 1940 e l'8 settembre 1943 erano entrate in servizio 210 navi (per 845.696 tsl) con bandiera italiana, fra nuove costruzioni (47 motonavi, tra cui 6 cisterne, e un piroscavo), catturate o rientrate da porti esteri, e 124 con bandiera tedesca (per 378.784 tsl). Invece, 460 navi con bandiera italiana (per 1.700.096 tsl) e 107 con quella tedesca sarebbero andate perdute, per complessive 2.190.857 tsl.

La maggior parte delle 47 nuove motonavi, entrate in servizio a partire dall'agosto del 1941, era rispondente alle esigenze del traffico marittimo di guerra in relazione alla capacità di carico e alla velocità, di oltre 14 nodi.

All'8 settembre, erano ancora in servizio 324 navi, per 1.247.092 tsl, che, in seguito all'armistizio, sarebbero state per la maggior parte catturate dai tedeschi (e poi affondate), oppure autoaffondate per sfuggire alla cattura. Alla fine del conflitto, nel maggio 1945, le navi mercantili italiane, superiori alle 500 tsl, sarebbero state solo 95, per 336.810 tsl, il 10% di quelle esistenti all'inizio del conflitto.

Mercantili in Mediterraneo	Italiani	Tedeschi	TOTALI
Disponibili al 10/6/1940	786-212	56	630
Persi all'8/9/1943	- 460	- 107	- 567
integrazioni	+ 210	+124	+ 334
consistenza all'8/9/1943	324	73	397

TABELLA 3: mercantili dell'Asse in Mediterraneo.
Elaborazione dei dati dell'USMM (Vol. I - Dati Statistici).

Mercantili in Mediterraneo	31/12/40	31/12/41	31/12/42	8/9/43
Italiani	541	465	424	324
Tedeschi	67	64	82	73
TOTALI	608	529	506	397

TABELLA 4: variazione della consistenza del naviglio mercantile dell'Asse in Mediterraneo.
Elaborazione dei dati dell'USMM (Vol. I - Dati Statistici, pag. 30-36).

Delle 212 unità (di cui 46 cisterne) perse o catturate da parte del nemico all'inizio del conflitto, la maggior parte apparteneva a classi piuttosto moderne e di notevole tonnellaggio (sei superavano le 10.000 tonnellate di stazza lorda e ben 64 oscillavano dalle 6.000 alle 10.000) che si sarebbero dimostrate preziose nel corso del conflitto. Molto grave era risultata la perdita di 136 mercantili di stazza compresa tra le 2.000 e le 6.000 tonnellate (si trattava di unità che si sarebbero rivelate molto utili nei collegamenti tra l'Italia e la Libia); solo 6 unità erano comprese tra le 1.000 e le 2.000 tsl.

Le attività dei mercantili sarebbero state integrate, a causa dell'impellenza di far affluire i necessari rifornimenti sui vari fronti mediterranei, da unità da guerra di superficie, da sommergibili e, dall'estate del 1942, anche dalle nuove motozattere. A tale improprio utilizzo erano ricorse anche altre marine, come quella britannica, che aveva utilizzato spesso per i rifornimenti di emergenza di Malta soprattutto i grandi posamine veloci tipo "Abdiel".

	missioni di trasporto	Totali missioni belliche	%
Corazzate	-	50	-
Incrociatori	22	422	5,2
Cacciatorpediniere	325	4.690	6,9
Torpediniere	198	12.977	1,5
Corvette	6	716	0,8
Incrociatori ausiliari	719	5.538	12,9
TOTALI	1270	24.393	

TABELLA 5: missioni eseguite in Mediterraneo dalle navi di superficie per il trasporto di materiali e personale.

Elaborazione dei dati da "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale" - Volume I "Dati statistici" - U.S.M.M. 1972, (pag. 92-93).

I sommergibili erano stati impiegati dalla Regia Marina soprattutto per il rifornimento di emergenza del fronte libico (biblio 4, 5, 20, 21 e 26), pur avendo queste unità navali una capacità di carico modesta (dalle circa 40-50 tonnellate dei battelli posamine e di media crociera alle 140 tonnellate dei *Saint Bon*). Dal giugno 1940 al gennaio 1943 (il 23 era capitolata Tripoli) i

sommergibili avevano compiuto 128 missioni di trasporto dai porti nazionali a quelli libici, sul totale di 158 missioni comprendenti i rifornimenti anche per gli altri fronti (Egeo e Tunisia) e il cabotaggio libico (biblio 5 pag. 203). I sommergibili avevano trasportato complessivamente circa 10.000 tonnellate di materiali (munizioni, benzina e viveri) soprattutto verso i porti e i sorgitori via via più prossimi al fronte di combattimento (Derna, Bardia, Bengasi, Tobruch e Tripoli).

La modestia dei quantitativi trasportati – comune anche alle altre tipologie di unità da guerra impiegate per il trasporto di militari e materiali – evidenzia come il rifornimento di un esercito operante oltremare non poteva essere assicurato che da navi di carico. "Ogni altro mezzo non rappresentava che un illusorio palliativo" (biblio 21, pag. 331).

6. I MEZZI AEREI

La Regia Marina non possedeva velivoli offensivi. In base alla Legge n. 98 del 6 gennaio 1931 sul nuovo ordinamento della Regia Aeronautica (costituita come Forza Armata nel 1923) tutti i reparti aerei, compresi quelli cooperanti con le altre Forze Armate, erano stati unificati nella Regia Aeronautica. Rispetto al precedente ordinamento del 1925 i compiti dell'aviazione "per" la Regia Marina erano stati limitati alla sola ricognizione ed erano stati abrogati i compiti di protezione del traffico marittimo e di difesa delle coste metropolitane e coloniali. I piloti provenivano dai quadri della Regia Aeronautica mentre gli osservatori erano ufficiali di Marina. Gli aerei cioè appartenevano all'Aeronautica ma dipendevano operativamente dalla Marina.

Tale normativa era stata riconfermata con il successivo ordinamento (Regio Decreto Legge del 22 febbraio 1937 n. 220 convertito nella legge n. 1501 del 22 giugno 1937).

Nel giugno del 1940 l'aviazione per la Regia Marina era suddivisa in una componente da ricognizione marittima ed in una componente imbarcata. Alla ricognizione marittima erano assegnati 237 idrovolanti: 202 Cant Z.501 (più 5 in A.O.I.) e 30 Cant Z.506, questi ultimi appartenenti agli ormai anacronistici stormi da bombardamento marittimo in via di riconversione. Il Cant Z.501 "Gabbiano" era un monomotore a scafo centrale dalla notevole autonomia ma lento, scarsamente armato e poco adatto al mare grosso. Il Cant Z.506 "Airone" era invece un trimotore a due scarponi che superava le limitazioni del Cant Z.501, in particolar modo per la grande capacità di carico.

All'aviazione ausiliaria però, nonostante le crescenti necessità di lotta ai sommergibili, sarebbe stato assegnato solo il ruolo di sorveglianza e non quello offensivo. Una volta segnalata la presenza di sommergibili nemici, con fumate o tiro delle armi, per mancanza di apparati per il collegamento in fonia, l'attacco era demandato alle unità navali di superficie. Per tale motivo nessun sommergibile Alleato sarebbe stato perso per azione aerea (malgrado il 70% delle missioni avesse avuto finalità antisom), e questa condotta operativa avrebbe contribuito al successo dei battelli avversari responsabili del 56% del tonnellaggio dell'Asse affondato in navigazione dagli Alleati, esclusi autoaffondamenti e cause accidentali (biblio 44).

La componente imbarcata era invece costituita da 105 biplani Ro.43, di cui 44

in carico alle unità da guerra maggiori (due o tre per ciascuna), ad eccezione delle corazzate rimodernate delle classi "Doria" e "Cavour" che ne erano sprovviste. I Ro.43 erano dei piccoli idroaeroplani (a scarpone centrale e galleggianti sub-alari) catapultabili da bordo delle navi, anche ferme, ma non recuperabili dalle stesse dopo il lancio.

Esisteva una sola nave, il *Miraglia* (nota 6), in grado di trasportare idrovolanti (diciassette), di lanciarli a mezzo catapulte, e di recuperarli con apposite gru. La sua limitata velocità di 18 nodi ne aveva impedito però l'impiego con la squadra da battaglia, tanto più che tutti i moderni e più veloci incrociatori potevano catapultare idrovolanti. Durante la guerra, salvo poche missioni di trasporto tra porti nazionali, il *Miraglia* privato di velivoli era rimasto quasi sempre a Taranto, impiegato come nave officina per i Ro.43 delle corazzate e degli incrociatori.

I mezzi aerei destinati all'offesa erano invece in organico all'Aeronautica che solo tardivamente aveva iniziato a convertire in specialità più adeguate ad operare contro le navi quella del bombardamento marittimo. Al momento dell'entrata in guerra la Regia Aeronautica possedeva un solo apparecchio siluratore sperimentale: il trimotore terrestre S.M. 79 (in figura) che sarebbe diventato il velivolo caratteristico della nuova specialità.

Al Reparto Speciale Aerosiluranti costituitosi a fine luglio del 1940 (divenuto prima squadriglia sperimentale e denominata



ufficialmente 278^a dal 10 febbraio 1941) ne sarebbero seguite altre 10 nel corso del 1941. Alla fine del 1942 vi erano nove gruppi aerosiluranti autonomi.

Il rendimento operativo della specialità però si sarebbe rivelato paradossalmente inversamente proporzionale al crescere dei reparti. Il valore del rapporto tra tonnellaggio colpito (danneggiato e affondato) ed attaccanti era decresciuto fortemente dal 1940 al 1942. In particolare, i risultati conseguiti nel 1942 erano in valore assoluto dimezzati rispetto al 1941, pur in presenza di un numero quasi doppio di reparti operanti. La delusione per i risultati conseguiti era stata manifestata nel settembre 1942 dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica in una lettera ai comandi dipendenti nella quale raccomandava una maggior cura nella selezione degli equipaggi in modo da poter disporre di "siluratori" e non di "lanciatori di siluri" (biblio 45, pag. 337).

Anno	N° squadriglie	N° attacchi	N° aerei	t affondate	t danneggiate	t totali	t/N° aerei
1940	2	17	39	-	30.445	30.445	781
1941	2+12= 14	83	225	47.765	83.625	131.390	584
1942	14+10= 24	60	307	30.448	32.141	62.589	204
1943	24-6= 18	?	221	13.859	35.374	49.233	223

TABELLA 6: rendimento degli aerosiluranti italiani.

(da: T. Marcon "Sul rendimento degli aerosiluranti italiani" - Storia Militare, dicembre 1997).

Per quanto riguarda il bombardamento a tuffo la Regia Aeronautica non sarebbe riuscita a mettere in linea un aereo nazionale dalle prestazioni

soddisfacenti (Ba 65, Ba 88, SM 85) ricorrendo nel corso della guerra al collaudato Ju 87 Stuka tedesco - acquistato in 159 esemplari nelle tre versioni B, R e D - e adattando occasionalmente all'uso alcuni caccia di diversi tipi come i CR.42 "bombe alari" (b.a.) e i Macchi 200 "b.a."

Alternando cicli operativi anche su vari teatri terrestri le diverse squadriglie di "tuffatori" non sarebbero riuscite ad ottenere sul mare significativi risultati.

7. IL CONTRIBUTO TEDESCO

All'inizio del 1941 i rovesci italiani in Grecia e in Libia avevano spinto i tedeschi ad inviare propri reparti in Mediterraneo per operare su tutti e tre i fronti: aereo, terrestre e marino. Da gennaio e fino a maggio, era stato schierato in Sicilia il X Fliegerkorps (X Corpo Aereo Tedesco) con circa 300 velivoli iniziali, mentre da novembre era giunto sempre in Sicilia il II Fliegerkorps (II C.A.T.) che, pur con organici variabili, sarebbe rimasto fino al termine della guerra. Il contributo aereo tedesco si sarebbe concretizzato nell'attacco alle forze navali britanniche, alle basi navali di Alessandria e di Malta, al traffico marittimo e al canale di Suez mediante la posa di mine.

Sul fronte terrestre l'Afrika Korps - basato inizialmente su due divisioni ma che non avrebbe mai superato la consistenza di 70.000 uomini - era stato schierato in Libia da febbraio mentre dalla fine di settembre anche una componente navale tedesca, soprattutto sottomarina, era stata dislocata in Mediterraneo.

Fino all'armistizio italiano avrebbero raggiunto il teatro mediterraneo 48 U-boote: 4 in settembre, 2 in ottobre, 9 in novembre e 11 in dicembre 1941. Tra il gennaio del 1942 e l'agosto 1943, sarebbero entrati in Mediterraneo altri 22 U-boote. Fino all'8 settembre 1943 sarebbero andati perduti 38 U-boote tra quelli operativi nel Mediterraneo.

Diversi altri battelli avevano fallito il superamento dello stretto di Gibilterra: quattro perché affondati nel tentativo, sei perché danneggiati e costretti quindi a tornare indietro (biblio 56).

Modesto era stato invece il contributo delle unità di superficie. Prima dell'armistizio italiano, le unità da guerra di superficie che in Mediterraneo avevano battuto la bandiera navale tedesca si erano limitate a un caccia ex greco (*Vassilefs Georgios*, denominato *Hermes* dai tedeschi), tre ex torpediniere francesi (*Bombarde*, *La Pomone* e *L'Iphigenie*) cedute nell'aprile del 1943 dalla Regia Marina, 22 motosiluranti (Schnellboote) delle classi S30 e S151 e 38 motodragamine (Raumboote) inviate in Mediterraneo attraverso la rete fluviale francese (biblio 18), una ventina di cacciasommergibili (quasi tutti ex pescherecci catturati nel novembre 1942 ai francesi e trasformati), un buon numero di motozattere da sbarco (Marinefahrprahme) e di pontoni semoventi (Farhen-Ferries, tra i

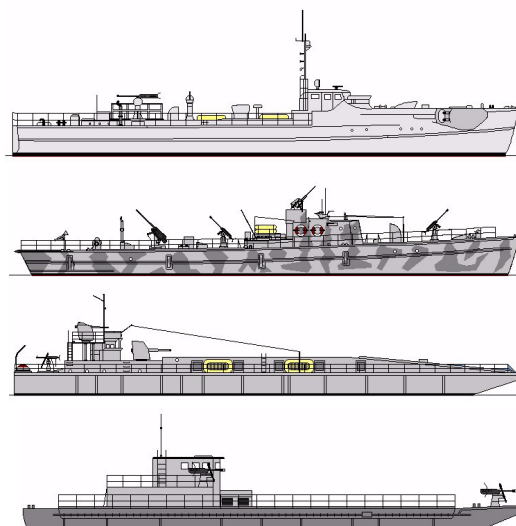


FIGURA 3: dall'alto: schnellboote, raumboote, motozattera e pontone. (da: www.german-navy.de)

quali i Siebel-Farhen), poche navi ausiliarie e infine i trasporti militari armati del tipo "Kriegstransporter", meglio conosciuti come "KT", progettati in Germania e assemblati in cantieri italiani dal giugno 1942 e entrati gradualmente in servizio in numero di 19 entro l'8 settembre.

Aerei e sommergibili tedeschi avevano ottenuto cospicui risultati ai danni del nemico. In particolare, i risultati conseguiti dai sommergibili tedeschi in Mediterraneo erano stati superiori a quelli ottenuti nello stesso teatro bellico dai battelli italiani e pur operando in un arco temporale più breve (dal settembre 1941) e in numero minore, avevano affondato oltretutto le maggiori unità da guerra nemiche (corazzata *Barham* e portaerei *Eagle* e *Ark Royal*).

La metà circa di tutte le navi militari e mercantili Alleate complessivamente affondate in Mediterraneo dall'Asse sarebbe stato ottenuto ad opera dei bombardieri della Luftwaffe. L'aeronautica tedesca non credeva nell'uso del siluro contro le navi da guerra, ma solo contro le navi mercantili. Per tutto il 1941 l'aviazione tedesca aveva operato nel Mediterraneo con una sola squadriglia di aerosiluranti e per il resto della guerra con un numero di aerosiluranti molto inferiore rispetto a quello dei bombardieri.

		navi militari affondate			navi mercantili affondate		
		ad opera di sommergibili	ad opera di aerosiluranti	ad opera di bombardieri	ad opera di sommergibili	ad opera di aerosiluranti	ad opera di bombardieri
successi Italiani	unità	10	8	21	15	15	12
	% di tonn.	4,9	3,4	3,1	2,8	5,5	2,8
successi tedeschi	unità	37	1	122	95	12	177
	% di tonn.	30,8	0,2	36,6	23,6	5,4	47,5

Totale navi militari affondate: 266 (63 da italiani e 203 da tedeschi, per un totale di 472.866 tonnellate)
 Totale mercantili affondati: 362 (68 da italiani e 294 da tedeschi, per un totale di 1.402.442 tonnellate)

TABELLA 7: naviglio Alleato perduto in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 all'8 settembre 1943.
 Elaborazione dei dati da A. Santoni, F. Mattesini "La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo"
 - Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri 1980.

Il contributo tedesco alla guerra navale nel Mediterraneo non era stato circoscritto al solo contrasto dei mezzi e delle linee di traffico nemiche ma, in maniera limitata, si era esteso anche al trasporto di materiali e di uomini per i fronti d'oltremare.

Come già anticipato, ai 56 mercantili tedeschi, bloccati dal settembre del 1939 in Mediterraneo, si erano aggiunti, prima dell'8 settembre '43, altri 124 mercantili di diversa provenienza (biblio 18, parte V - aprile 2011) e i piccoli trasporti costieri da 834 tsl denominati KT, alcuni dei quali ceduti alla Marina italiana.

Particolarmente preziose si erano rivelate inoltre le numerose motozattere - da cui derivarono le quasi analoghe costruzioni italiane - trasportate smontate dalla Germania per via ferroviaria in Mediterraneo e assemblate dal settembre 1941 in cantieri italiani.

8. LA PRIMA BATTAGLIA DEI CONVOGLI

Dal principio della guerra fino a tutto marzo 1941 le perdite di navi mercantili italiane nel Mediterraneo centrale erano state talmente esigue da non incidere praticamente affatto sul volume dei traffici di rifornimento verso la Libia.

In circa dieci mesi di guerra era stato trasportato in Libia tutto ciò che era stato voluto, compresa l'intera Afrika Korps. Il limite ai quantitativi di uomini e materiali trasportati era stato dovuto non al contrasto nemico, limitato e ben contenuto, ma alle difficoltà talvolta incontrate nell'accentramento nei porti di partenza degli uomini e dei materiali, alla insufficiente ricettività dei porti libici e al fatto che fino ai primi mesi del 1941 l'attività bellica in Libia non aveva ancora avuto gli sviluppi operativi che avrebbe avuto in seguito.

La difficile situazione in cui si erano trovate alla fine del 1940 le Forze Armate italiane in Africa, in Grecia e sul mare aveva richiesto l'aiuto dei tedeschi, attuatosi con l'arrivo dell'Afrika Korps e del X Corpo Aereo tedesco. Quest'ultimo avrebbe contrastato efficacemente la supremazia acquisita dalla Royal Navy con i successi ottenuti a Taranto (novembre 1940) e a Matapan (marzo 1941).

Dopo la controffensiva (marzo-aprile) italo-tedesca sino al passo di Halfaya, sul confine libico-egiziano, le operazioni dell'Asse in Mediterraneo avevano conosciuto un periodo di stasi, per il distoglimento verso i Balcani e verso l'URSS degli interessi e delle forze tedesche.

Invece, l'aumento dei traffici italiani e la pericolosità manifestata dall'Afrika Korps avevano spinto i britannici a rinforzare la componente aero-navale di Malta per contrastare più efficacemente i rifornimenti alla Libia. Malgrado ciò le perdite italiane di naviglio mercantile non avevano raggiunto punte rilevanti, anche se si registravano gravi insuccessi, come la distruzione nel Canale di Sicilia, nella notte sul 16 aprile, del convoglio "Tarigo", composto da cinque trasporti e da tre cacciatorpediniere di scorta.

I danni limitati erano anche dovuti alle gravi perdite accusate a fine maggio dalla Mediterranean Fleet, durante le drammatiche giornate dell'evacuazione di Creta. Sarebbero rimaste indenni solo due corazzate e tre incrociatori. Il siluramento della *Formidable*, in particolare, avrebbe privato di portaerei la squadra di Alessandria fino all'armistizio italiano. Anche i destroyer (nota 7), dislocati a Malta da aprile, sarebbero stati duramente falciati nelle acque di Creta e le unità scampate non sarebbero più ritornate sull'isola.

Nel periodo giugno-dicembre 1941 il rafforzamento dei britannici nel Mediterraneo non aveva però avuto rallentamenti. Malta era stata opportunamente rinforzata sia con i convogli, provenienti solo da Gibilterra, di fine luglio (operazione "Substance") e di settembre (operazione "Halberd"), non contrastati dalla Regia Marina, sia dagli intensificati lanci di aerei da caccia dalle portaerei (4 aviolanci a giugno e 2 a settembre), sia dai sommergibili che nel periodo avrebbero compiuto sedici approdi nei porti dell'isola.

Tutto il Tirreno, fino a settentrione della Corsica, lo Ionio ed il golfo della Sirte e quasi metà dell'Egeo erano nel raggio d'azione dei bombardieri basati a Malta, mentre gli aerosiluranti decollati da quell'isola arrivavano fino a Tripoli, al canale di Sicilia ed al settore meridionale del Tirreno. Gli aerosiluranti britannici erano ormai dotati di apparati radar che consentivano loro di scoprire i convogli e le navi nemiche a qualunque ora della notte o con nebbia fitta. Alcuni Wellington inoltre erano stati armati di radar da 30 miglia di portata (fascia esplorata di 60 miglia) ed avevano emettitori speciali che consentivano agli aerosiluranti di dirigersi su di loro appena avessero scoperto qualche

obiettivo sulla superficie del mare.

Grazie all'accresciuto livello delle difese dell'isola di Malta, che in autunno poteva contare su un sistema contraerei particolarmente temibile con altri tre radar in aggiunta a quello esistente dall'inizio della guerra, da ottobre l'ammiragliato britannico aveva ricostituito a La Valletta una nuova formazione navale, denominata "Forza K", composta ancora di unità di superficie, tutte provviste di radar. Tale formazione navale si rendeva disponibile grazie alla cooperazione fornita alla Royal Navy nel Nord Atlantico dalla "neutrale" marina statunitense.

In questo scenario, nel secondo semestre del 1941, si era sviluppata la cosiddetta "prima battaglia dei convogli" le cui vicende avrebbero quasi interrotto i rifornimenti dell'Asse per la Libia. Questo periodo era stato caratterizzato da una serie di piccoli scontri aeronavali ed era culminato in un trimestre (settembre-novembre), in cui la marina mercantile italiana aveva registrato la più alta percentuale di perdite di tutta l'intera guerra. Proprio a novembre si scatenava l'offensiva di Auchinleck, dopo due precedenti fallimenti, con la riconquista da parte dei britannici, in soli due mesi, di tutta la Cirenaica (op. Crusader).

Le perdite al naviglio mercantile e militare italiano erano state dovute soprattutto ai reparti aeronavali di Malta. Avevano causato, in particolare, sia la perdita delle grandi motonavi passeggeri adibite a trasporto truppe *Esperia* (agosto), *Oceania* e *Neptunia* (settembre), sia la distruzione dei convogli "Duisburg" e "Maritza" (novembre), contribuendo all'affondamento degli incrociatori *Da Barbiano* e *Di Giussano* carichi di fusti di benzina (dicembre). Il caso di questi incrociatori leggeri è rappresentativo di una situazione di grande necessità che aveva indotto la marina italiana a rischiare navi da guerra in compiti impropri, per l'impellenza di far giungere in Libia i necessari rifornimenti.

A queste azioni offensive britanniche aveva fatto riscontro la passività della Regia Marina che aveva continuato a manifestare un atteggiamento rinunciatario anche nelle situazioni più favorevoli e una deficienza di perspicacia e di intuizione nella condotta delle azioni navali.

	UOMINI	COMB. LIQUIDI (TONNELLATE)	MATERIALI AUTOM. (TONNELLATE)	ARMI E MUNIZIONI (TONNELLATE)	ALTRI MATERIALI (TONNELLATE)
PARTITI	68.930	160.867	44.928	36.092	330.249
ARRIVATI	60.095	112.651	35.709	30.351	263.767
%	87	70	79	84	80

TABELLA 8: trasporti dall'Italia alla Libia nel periodo giugno-novembre 1941.
Elaborazione dei dati dell'USMM (Vol. I - Dati Statistici).

9. LA SECONDA BATTAGLIA DEI CONVOGLI

All'inizio del 1942 la situazione nel Mediterraneo si presentava per l'Asse particolarmente propizia benché il diretto intervento in guerra degli U.S.A., a seguito del proditorio attacco giapponese a Pearl Harbor (7 dicembre 1941), ponesse, in prospettiva, inquietanti interrogativi.

La Mediterranean Fleet, che già non disponeva più di portaerei, era ora rimasta

priva anche di corazzate, per le perdite accusate negli ultimi mesi del 1941 e, tenuto conto delle esigenze sugli altri mari, non aveva potuto ricevere i rinforzi necessari, riducendosi così alla più completa impotenza.

Era accaduto, infatti, che la "Forza K" incappasse su uno sbarramento di mine, a margine delle operazioni che avevano portato al cosiddetto "primo scontro del golfo della Sirte" (17 dicembre). Inoltre, l'attacco subito in porto, 19 dicembre 1941 ad Alessandria, ad opera di tre mezzi d'assalto italiani (siluri a lenta corsa o S.L.C., chiamati "maiali"), aveva privato la Mediterranean Fleet di entrambe le corazzate (la *Queen Elizabeth* e la *Valiant*) allora disponibili, dopo che l'altra (la *Barham*) era stata affondata il mese precedente da un sommergibile tedesco (*U-331*) in mare aperto.

Pertanto, la Regia Marina, inizialmente in maniera inconsapevole, aveva conseguito il controllo virtuale del Mediterraneo centro-orientale con ovvie e proficue ripercussioni sui trasporti marittimi e sulle operazioni in Africa Settentrionale: Rommel con due successive offensive (gennaio-febbraio e maggio-luglio) sarebbe arrivato alle porte di Alessandria minacciando il Medio Oriente, cuore dell'Impero britannico, ponendo in serio pericolo di imbottigliamento l'ormai annichilita Mediterranean Fleet.

La reazione dei britannici non poteva perciò farsi attendere. Tra le due grandi operazioni navali per il rifornimento di Malta, di giugno ("Harpoon") e di agosto ("Pedestal"), i britannici erano passati all'offensiva contro le linee marittime di comunicazione dell'Asse con la Libia.

L'allungamento delle vie di rifornimento, marittime e terrestri, esponeva più facilmente i convogli dell'Asse alle offese avversarie, che non potevano più essere condotte con le navi di superficie, ed erano sostenute dai sommergibili e soprattutto dall'aviazione. I sommergibili britannici erano però costretti ad operare dalla lontana Haifa e solo da fine luglio anche da Malta.

Così mentre aerei, commandos e gruppi autocarrati britannici offendevano la lunga strada delle retrovie libiche, agli inizi dell'estate si accendeva in Mediterraneo la "seconda battaglia dei convogli" (luglio-novembre 1942). La schiacciante superiorità aerea degli Alleati ostacolava efficacemente il traffico marittimo dell'Asse con la Libia. L'autonomia (2.750 km) dei grandi bombardieri statunitensi Liberator era più che esuberante per il Mediterraneo e gli aerosiluranti Bristol-Beaufort, da poco giunti a Malta, avevano un raggio d'azione di quasi 400 miglia.

Nel secondo semestre del 1942 gli affondamenti in Mediterraneo, in porto e in navigazione, delle navi mercantili dell'Asse si erano triplicati rispetto al semestre precedente. Il 90% circa dei successi era da ascrivere, in pari percentuale, a sommergibili ed aerei. Le petroliere avevano costituito la preda preferita, incidendo sensibilmente sugli approvvigionamenti di combustibili liquidi per l'Africa Settentrionale. Tra luglio e novembre – cioè mentre si combattevano in Africa le tre decisive battaglie di el Alamein – era giunto a destinazione circa il 65% dei già esigui combustibili partiti, rispetto al 97% circa del semestre precedente.

L'insufficienza dei rifornimenti era, infatti, solo in parte da imputarsi agli affondamenti, su di essa incideva anche la scarsità delle risorse disponibili (vettori e materiali) per l'invio in Libia e la limitata ricettività dei porti di

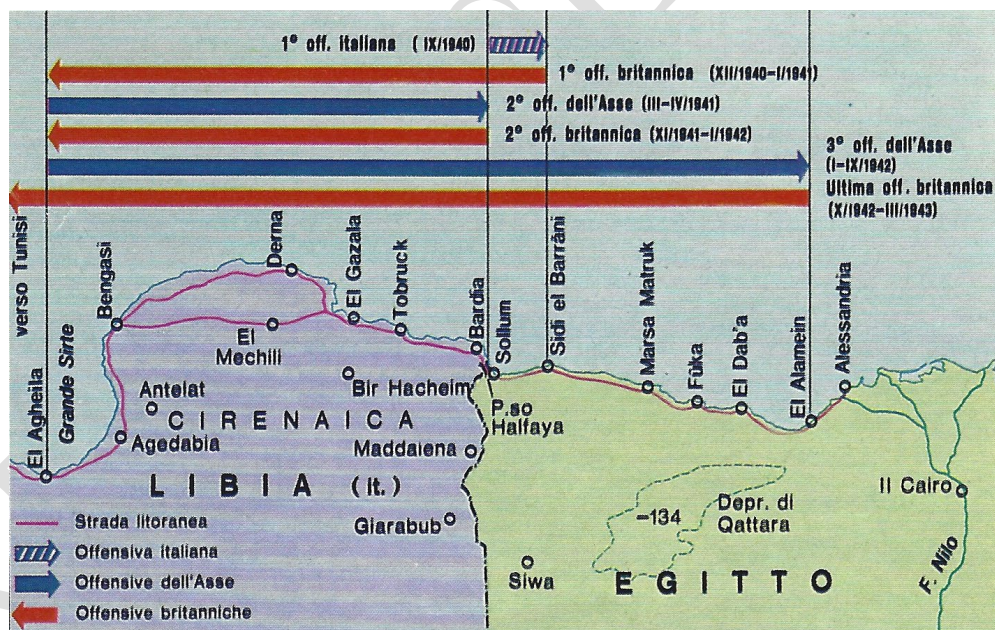
sbarco.

	UOMINI	COMB. LIQUIDI (TONNELLATE)	MATERIALI AUTOM. (TONNELLATE)	ARMI E MUNIZIONI (TONNELLATE)	ALTRI MATERIALI (TONNELLATE)
PARTITI	9.261	171.153	46.673	44.471	179.799
ARRIVATI	7.851	111.501	34.608	37.708	147.289
%	85	65	75	85	82

TABELLA 9: trasporti dall'Italia alla Libia nel periodo luglio-novembre 1942.
Elaborazione dei dati dell'USMM (Vol. I - Dati Statistici).

10. LA TERZA BATTAGLIA DEI CONVOGLI

Dall'11 novembre 1942 iniziava una nuova battaglia dei convogli, combattuta per il rifornimento della Tunisia, che era stata occupata dall'Asse in seguito agli sbarchi degli Alleati in Marocco ed Algeria dell'8 novembre. Nei primi mesi la "terza battaglia dei convogli" (novembre 1942 - maggio 1943) si sarebbe svolta contemporaneamente a quella sempre più circoscritta per il rifornimento della Libia. Settantatre giorni di sovrapposizione: dal 12 novembre, con l'arrivo a Biserta del primo convoglio, fino alla caduta di Tripoli, il 23 gennaio 1943. In seguito allo sfondamento dell'VIII Armata britannica a el Alamein, il 4 novembre, il fronte africano sarebbe indietreggiato, in tre mesi, di 2.500 chilometri verso occidente. Dalla fine di novembre solo il porto libico di Tripoli sarebbe rimasto nelle mani dell'Asse.



13 settembre 1940 - 16 settembre 1940:
8 dicembre 1940 - 9 febbraio 1941:

22 marzo 1941 - 29 aprile 1941:
18 novembre 1941 - 12 gennaio 1942:

21 gennaio 1942 - 5 febbraio 1942:
26 maggio 1942 - 1° luglio 1942:
23 ottobre - 4 novembre 1942:

1ª offensiva italiana: Graziani arriva fino a Sidi el Barrani
1ª offensiva britannica: Wavell conquista di tutta la Cirenaica (op. Compass)
2ª offensiva dell'Asse: Rommel giunge fino al confine egiziano
2ª offensiva britannica: Auchinleck riconquista di tutta la Cirenaica (op. Crusader)
3ª offensiva dell'Asse: prima fase: Rommel giunge a Ain el Gazala
seconda fase: Rommel giunge a el Alamein
ultima offensiva britannica: terza battaglia di el Alamein e sfondamento definitivo di Montgomery (op. Lightfoot e Supercharge).

FIGURA 4: offensive in Africa Settentrionale.

da E. Biagi "La seconda guerra mondiale" - 8. La svolta in Africa, supplemento al n° 15/11/1989 del Corriere della Sera.

Le differenze tra la terza e la seconda battaglia dei convogli non risiedevano però solamente nei porti di destinazione dei rifornimenti (Tunisi e Biserta anziché Tripoli), ma soprattutto nello scenario in cui si combattevano.

La schiacciante superiorità aerea conseguita in concomitanza con l'avanzata in Africa del Nord aveva condotto inevitabilmente gli Alleati alla totale supremazia aeronavale, di cui naturalmente risentivano i traffici marittimi italiani, costretti ad alimentare un esercito ormai in disperata lotta di contenimento.

In questo contesto Malta aveva assunto un ruolo determinante. Dopo circa tre mesi, il 20 novembre del 1942, finalmente l'isola era stata nuovamente raggiunta via mare da un convoglio di quattro mercantili partiti da Alessandria (operazione "Stoneage"). L'ultimo convoglio, per altro falciato, era approdato a Malta ad agosto. Da allora i pochi rifornimenti arrivati sull'isola erano stati dovuti esclusivamente ad azioni isolate di sommergibili ed aerei. Dal mese di novembre Malta aveva quindi potuto incrementare di molto la propria efficienza potendo finalmente contare sulla continuità dei rifornimenti. L'avanzamento del fronte africano verso ovest aveva aperto infatti definitivamente le comunicazioni da Oriente.

L'isola era diventata così la base di partenza per bombardieri ed aerosiluranti sempre più numerosi, cui si erano aggiunti quelli provenienti dalle basi egiziane e poi quelli dalle appena conquistate basi cirenaiche ed algerine. Nell'isola dal 27 novembre era stata nuovamente ricostituita la "Forza K" (incrociatori leggeri *Cleopatra*, *Dido* e *Euryalus* e quattro destroyer) e successivamente vi erano stati dislocati sommergibili e motosiluranti britannici ed americani. Nello stesso periodo, alcuni sommergibili avevano operato anche da basi algerine e nella base di Bona (oggi Annaba) era stata creata una nuova formazione navale, denominata "Forza Q" (incrociatori leggeri *Aurora*, *Sirius* e *Argonaut* e due destroyer).

Invece, la Regia Marina combatteva la "terza battaglia dei convogli" esclusivamente con le unità minori di ogni tipo. Le navi maggiori erano del tutto assenti perché la mancanza di nafta, l'allontanamento dalle basi meridionali e le caratteristiche del nuovo teatro bellico, ne avevano impedito quell'impiego a protezione del traffico che tanto spesso era stato effettuato in Mediterraneo centrale.

Perduta definitivamente la Libia (23 gennaio 1943), le ultime speranze di resistenza in Africa erano state concentrate in Tunisia. Le rotte marittime tra l'Italia e l'Africa erano ora ridotte (150 chilometri dalla Sicilia a Capo Bon per circa 10 ore di navigazione) e godevano di una maggiore distanza da Malta. Su questo "braccio di mare", che separava i reparti del Regio Esercito in terra africana dalla madrepatria si sarebbero consumate, fino al crollo definitivo in Africa (13 maggio 1943), le ultime ed esigue risorse della marina mercantile italiana e delle sempre più assottigliate e logore navi di scorta; per tale ragione sarebbe stato chiamato "rotta della morte" (biblio 26, pag. 48-53).

I convogli per la Tunisia, in partenza da porti obbligati (Napoli o Livorno), dovevano percorrere rotte obbligate fra i campi minati, per alcuni tratti attraverso varchi molto stretti. Ciò aumentava fortemente, malgrado la navigazione avvenisse di notte, le possibilità dell'offesa avversaria che si sviluppava con mezzi ingenti e molteplici.

A nord del Canale di Sicilia, operavano gli aerosiluranti, a ovest della Sicilia, gli incrociatori dotati di radar e, presso Capo Bon e a nord di Biserta, le motosiluranti. I sommergibili agivano, invece, presso i porti di partenza e sulle rotte d'altura. Ovunque incombevano le grandi formazioni di bombardieri.

Nessuna nave poteva sfuggire all'una o all'altra offesa. L'insidia aerea si sarebbe dimostrata la più efficace. Il 67% delle perdite (affondamenti o danneggiamenti) di navi da guerra o di mercantili sarebbe stato causato da attacchi aerei, ai quali è anche da ascrivere la causa della maggior perdita di mercantili nei porti piuttosto che in navigazione.

Le difficoltà manifestate dalla Regia Marina nella protezione del traffico tunisino avevano acuito le incomprensioni con la marina tedesca.

In primavera i tedeschi avevano finalmente ragione delle resistenze dell'alleato mediterraneo in materia di autonomia operativa. Per la specifica esperienza maturata nel Baltico, il viceammiraglio Ruge col suo Stato Maggiore veniva aggregato a Supermarina con responsabilità operative nell'organizzazione del traffico con la Tunisia. Ufficiali e marinai tedeschi sarebbero stati imbarcati su tutte le unità impiegate nel traffico tunisino e altri sarebbero stati assegnati ai comandi Marina di Napoli, Messina, Palermo, Trapani e Tunisi. Ufficiali tedeschi avrebbero assunto, alternativamente a quelli italiani, l'incarico di capo convoglio. Infine, tutte le navi reperibili e idonee per essere assegnate a compiti di scorta sarebbero state requisite, trasformate e prese in consegna dal personale tedesco.

Si trattava di una grave capitolazione di fronte alla sempre meno controllabile arroganza dell'alleato, presagio di quanto di più grave sarebbe accaduto con l'armistizio.

	UOMINI	COMB. LIQUIDI (TONNELLATE)	MATERIALI AUTOM. (TONNELLATE)	ARMI E MUNIZIONI (TONNELLATE)	ALTRI MATERIALI (TONNELLATE)
PARTITI	77.741	132.522	73.870	92.149	127.628
ARRIVATI	72.246	94.472	59.440	62.806	89.814
%	93	71	80	68	70

TABELLA 10: trasporti dall'Italia alla Tunisia nel periodo novembre1942-maggio1943. Elaborazione dei dati dell'USMM (Vol. I - Dati Statistici).

11. IL PROBLEMA LOGISTICO

L'entità e la celerità dei rifornimenti che potevano giungere via mare in Africa settentrionale erano condizionate, oltre che dalla capacità di mantenere aperta la rotta ai mercantili, anche dalla ricettività dei porti di destinazione. Quest'ultima dipendeva dalla capacità logistica (moli, banchine) e dai mezzi tecnici di sbarco/imbarco (gru) disponibili in ogni porto di destinazione e dall'organizzazione preposta sia allo scarico delle navi sia all'invio dei materiali al fronte.

Nel rifornimento soprattutto della Libia, contrariamente alle previsioni d'anteguerra, era stato attuato il piccolo dimensionamento dei convogli (talvolta anche di una sola nave) e la loro moltiplicazione, inducendo diverse tattiche di convogliamento, finalizzate più al tentativo di confondere ed eludere la caccia avversaria che al conseguimento della supremazia delle forze. Il

numero dei mercantili nei convogli era sempre stato limitato e difficilmente aveva raggiunto il numero di sei (biblio 1 pag. 124). Tale miniconvogliamento era dovuto, oltre che alla ricettività dei porti di sbarco, anche alla gravissima carenza di navi scorta, a cominciare dal naviglio sottile antisom e antiaereo. A fine 1942 si osservava che fosse soddisfacente per la difesa antisom di un convoglio un numero di 7 unità di scorta sul davanti del convoglio e tante unità con compito contraereo su ciascuno dei due fianchi quanti erano i piroscafi (biblio 26 pag. 172).

Al sistema di miniconvogliamento si aggiungeva anche il sottocarico delle navi trasporto.

Per comprendere appieno l'entità del sottocarico dei mercantili si può far riferimento ai dati dell'Ufficio Storico della Marina Militare (biblio 25) che forniscono sia le tonnellate di stazza lorda (tsl) dei mercantili-viaggio complessivamente utilizzati sia le tonnellate dei carichi trasportati.

Nella tabella seguente, riferita all'andamento del traffico nei due sensi, è interessante notare il numero di mercantili-viaggio utilizzati e le tonnellate complessive di stazza lorda (tsl), ossia i volumi interni di tali vettori impiegati.

	Libia	Tunisia	Levante	Totale
numero convogli	993	276	3.116	4.385
numero mercantili-viaggio	1.905	438	5.627	7.980
tsl naviglio mercantile impiegato	9.245.171	1.333.297	19.379.786	29.958.354
tsl naviglio mercantile perduto	584.257	371.387	146.140	1.101.784
unità-viaggio naviglio militare per trasporti	326	657	28	1.011

TABELLA 11: Movimenti e impiego del naviglio (Elaborazione dei dati dell'USMM Vol. I - Dati statistici, pag.183).

In particolare, il rapporto tra il numero di mercantili-viaggio e le tonnellate complessive di stazza lorda fornisce il valore medio di tsl per nave mercantile di 4.100 tsl e 3.044 tsl rispettivamente per la Libia e per la Tunisia.

Focalizzando l'analisi alla sola Libia, si evince che il tonnelloaggio mercantile complessivo convogliato nei due sensi è stato di 9.245.171 tsl, mentre quello in solo andata è stato di 5.107.949 tsl (biblio 27 pag. 120). In questo volume lordo (nota 8) erano state caricate nei porti italiani le 2.245.381 tonnellate di materiale inviate in Libia, di cui 599.338 di combustibili liquidi, (biblio 27 pag. 137), comprensive del trascurabile apporto delle unità militari.

La tonnellata di stazza e quella di peso fanno riferimento però a due scale di misura diverse (nota 1). Non è pertanto immediato confrontare i volumi di stazza lorda dei mercantili con i pesi del materiale trasportato, tenendo anche conto che la stazza lorda comprende tutti i volumi interni della nave, compresi gli spazi della sala macchine, dei serbatoi di combustibile, le zone riservate all'equipaggio e non solo quelli destinati al materiale caricato. La conversione del volume lordo (tsl), utilizzato come vettore, in peso del carico trasportabile risente perciò di inevitabili approssimazioni, dovendo effettuare una equivalenza tra le due scale di misura, al netto dei volumi non commerciali.

In definitiva "sulla base dei dati disponibili e della loro analisi si può indicare che il carico medio per piroscafo corrispondeva ad una media oscillante tra il 25% e il 50% della loro reale portata" (biblio 35, pag. 416).

Il carico medio imbarcato per i rifornimenti della Libia (tonnellate di portata netta complessiva) può essere stimato matematicamente con approssimazione ragionevole e cautelativa in circa il 30% di quello potenzialmente trasportabile (nota 9).

La poco sfruttata capacità di carico dei mercantili può essere ricondotta a diverse cause quali:

- la ricettività dei porti di destinazione che teoricamente consentivano di scaricare contemporaneamente un numero complessivo di mercantili (diciannove) inferiore a quello di partenza (ventiquattro) con una capacità di sbarco (biblio 20) dei tre principali porti libici pari a circa 4.000 tonnellate al giorno (2.000 Tripoli, 1.000 Bengasi e un valore intermedio per Tobruch), ridottesi successivamente per le azioni di guerra nemiche,
- la forte carenza di navi idonee ai trasporti speciali (combustibili, armi e munizioni) e della conseguente impossibilità di utilizzare interamente i volumi di navi non idonee a certi carichi,
- la carenza temporanea di materiale da inviare,
- l'urgenza di inviare comunque quanto disponibile, soprattutto durante la terza battaglia dei convogli per la Tunisia,
- la suddivisione cautelativa dei rifornimenti su più mercantili così da ridurre il rischio di perdita totale di quanto veniva inviato.

Le capacità ricettive dei principali porti libici di Tripoli, Bengasi e Tobruch, riferite alla loro agibilità con le attrezzature integre come in tempo di pace erano state definite dal già ricordato studio del 1938 dello Stato Maggiore della Regia Marina (D.G. 10/A2) che presumeva lo scarico contemporaneo al massimo di 11 navi da carico e 8 trasporti truppa.

Tali previsioni non avevano trovato però riscontro nel corso del conflitto. Tripoli era stato per parecchio tempo l'unico terminale dei convogli provenienti dall'Italia a causa della prolungata indisponibilità di Tobruch - in mano britannica dal gennaio 1941 al giugno 1942 - e del possesso discontinuo di Bengasi.

Il possesso discontinuo di Bengasi, Tobruch e Derna, a seguito della fluttuazione del fronte per centinaia di chilometri con un alternarsi di avanzate e ritirate e conseguenti cambi di mano degli approdi, aveva ridotto le capacità logistiche dei porti. Infatti, alle distruzioni causate dalle offese nemiche si aggiungevano quelle provocate dagli occupanti uscenti, che di volta in volta prima di ritirarsi provocavano danni alle infrastrutture portuali per ostacolare i rifornimenti dei nemici subentranti.

Emblematica, inoltre, era la cattiva organizzazione dei porti, con troppi enti con diverse e autonome competenze in conflitto tra di loro. Nei principali porti rimase a lungo la sovrapposizione e il dualismo di poteri tra Commissioni di Allestimento e Imbarco (alle dipendenze dei Comandi territoriali marittimi e con rappresentanti dell'Esercito) e Uffici Imbarchi e Sbarchi (alle dipendenze delle delegazioni territoriali trasporti dell'Esercito e con rappresentanti delle altre Forze Armate). Solo nel maggio del 1943 sarebbero stati creati i Comandi Superiori dei porti, retti da ufficiali di marina, con pieni poteri, e sarebbero

stati militarizzati i lavoratori portuali allo scopo di assicurare la presenza al lavoro del personale addetto al carico e scarico dei piroscafi a garanzia di una più celere messa a terra dei carichi (biblio 8).

Il prolungamento dei tempi di messa a terra dei carichi, una volta a destinazione, non solo esponeva maggiormente agli attacchi aerei nemici sia le navi sotto scarico che quelle eventualmente in attesa in rada o in porto del proprio turno di scarico, ma influenzava anche la tempestività di rifornimento del fronte, acuita dalla cronica carenza di automezzi che causava una prolungata e pericolosa permanenza dei materiali scaricati sulle banchine dei porti africani, esposti all'offesa aerea nemica.

Ad aggravare il problema dei rifornimenti aveva contribuito anche la localizzazione dei porti a notevole distanza dal fronte che obbligava a trasporti via terra attraverso una sola rotabile, la via Balbia (nota 10), per l'inesistenza di ferrovie, o ad un servizio di cabotaggio assicurato da piccoli natanti verso Derna, Bardia e l'insenatura di Ain-el-Gazala.

L'eccessiva lunghezza delle comunicazioni terrestri - caso estremo la distanza di Tripoli, Bengasi e Tobruch da el Alamein, limite massimo dell'avanzata dell'Asse in Africa, era rispettivamente di circa 2000, 900 e 600 chilometri - comportava che il 10% del carburante sbarcato era consumato per trasportare il restante 90% ai reparti utilizzatori e che il 35% degli autocarri era permanentemente in riparazione a causa della lunghezza dei percorsi (biblio 10).

È evidente come l'ottimale gestione della catena dei rifornimenti, dai porti di partenza al fronte, comportasse un efficace coordinamento tra le tre Forze Armate, aspetto unanimemente ritenuto ampiamente deficitario.

12. IL CONTRIBUTO DELL'AERONAUTICA ALLA PROTEZIONE DEL TRAFFICO

"Quella della protezione aerea al traffico marittimo fu, unitamente all'altra degli aerotrasporti, una delle attività la cui importanza, la cui intensità, le cui difficoltà non erano state esattamente previste e valutate prima dell'inizio delle ostilità ed alla quale, pertanto, l'Aeronautica italiana non si trovò adeguatamente preparata, soprattutto per quanto riguardava il numero e le caratteristiche dei mezzi che per essa sarebbero stati indispensabili" (biblio 53).

Queste considerazioni del generale Santoro, Sottocapo di S.M. della Regia Aeronautica durante tutto l'arco delle ostilità, richiamano alla mente quelle analoghe, precedentemente ricordate, formulate dall'ammiraglio Cavagnari riguardo la Regia Marina. Entrambe finivano per dare ragione alla definizione, attribuita a Mussolini, secondo la quale lo Stato Maggiore è "quell'organo che prepara le guerre di ieri per perdere la vittoria di domani" (biblio 34).

La protezione aerea ad un convoglio doveva opporsi a tre forme di attività del nemico: esplorazione aerea, bombardamento in quota e attacchi di aerosiluranti. Alle tre forme di contrasto si aggiungeva un altro compito della caccia di scorta, quello di segnalare eventuali attacchi di sommergibili.

I caccia di scorta potevano difficilmente opporsi all'azione dei ricognitori nemici che, di solito, agivano a debita distanza dal convoglio ed erano difficilmente

avvistabili. Inoltre, l'intercettazione dei ricognitori avrebbe distolto parte della caccia dalla protezione delle navi.

Invece, per opporsi alle altre due forme di offesa, occorre che il convoglio avesse due distinte formazioni di caccia: una ad alta quota, contro i bombardieri, l'altra a bassa quota, contro gli aerosiluranti.

Nei confronti dei sommergibili la caccia era impotente potendo solo segnalare l'eventuale attacco.

La protezione dei convogli ad opera della caccia era pertanto non solo onerosa ma spesso anche soggetta ad errori. Era onerosa a causa dell'autonomia dei velivoli costretti ad operare solo nelle zone di mare più prossime alle coste nazionali e libiche. Infatti, per coprire completamente la rotta di un convoglio era stato necessario avvicinare più pattuglie, composte di un numero variabile di aerei a seconda dell'importanza attribuita ad ogni singolo convoglio o nave isolata.

Difficoltà nella protezione del convoglio per mancato avvistamento nascevano invece da diverse cause: dalle cattive condizioni atmosferiche, dalla mancata, ritardata o anticipata e non tempestivamente segnalata partenza del convoglio stesso, da improvvise e non segnalate deviazioni di rotta delle navi, dalla diversa composizione del convoglio da quella originariamente indicata, che determinava incertezze nell'identificazione aerea.

Al mancato o non tempestivo intervento aveva contribuito anche l'assenza di un'aviazione imbarcata, argomento tanto controverso e dibattuto prima e dopo la guerra. Infine, nelle ore notturne, dal crepuscolo serale al crepuscolo mattutino, la caccia non aveva potuto operare, per carenze di carattere tecnico e operativo. Questo intervallo temporale sarebbe stato invece preferito dal nemico col crescere delle disponibilità di radar e altre dotazioni.

Dall'11 giugno 1940 all'8 settembre 1943, la Regia Aeronautica aveva effettuato 206.346 voli bellici per complessive 525.000 ore. Nel medesimo periodo, la ricognizione marittima aveva effettuato 31.107 missioni (di cui il 70% antisom) per complessive 125.893 ore di volo. Inoltre, alla data del 10 giugno 1940 i velivoli in reparti operativi della Regia aeronautica erano 3.296 (ad esclusione di quelli in Africa Orientale), di cui 427 idrovolanti. Nel corso del conflitto l'industria aveva prodotto altri 9.288 aerei, di cui il 70% circa di prima linea, cioè 6.500 circa (673 idrovolanti).

Complessivamente, quindi avevano operato 9.800 velivoli, solo 1.265 dei quali erano presenti alla data dell'armistizio. Comparativamente gli idrovolanti operativi erano stati 1.100, dei quali 235 erano presenti all'armistizio. Complessivamente l'idroaviazione con l'iniziale 13% circa della forza aerea combattente aveva assicurato il 24% di tutte le missioni della Regia Aeronautica (biblio 38).

Anche i reparti dell'Aeronautica avevano svolto missioni a protezione di unità navali in navigazione. Bombardieri, aerosiluranti e ricognitori strategici avevano svolto complessivamente 3.730 voli per scorta antisommergibile e 11.390 per esplorazioni e per ricognizioni mentre i caccia 33.930 voli per la scorta antiaerea e 2.120 per esplorazioni e per ricognizioni (biblio 55, pag. 436).

Confrontando i circa 37.000 voli di scorta aerea effettuati con tutti i tipi di velivoli e i circa 4.400 convogli navali da e per i porti italiani d'oltremare si ottiene una media di circa 8 velivoli per convoglio. Nel caso limite che tutti i voli di scorta aerea fossero andati a beneficio dei circa 1.250 convogli per l'Africa settentrionale si otterrebbe un rapporto di 30. Valori molto bassi. Infatti, considerando il traffico per la Libia e il caso più favorevole di un convoglio diretto a Tripoli per la rotta di ponente con la scorta di velivoli M.C. 200, sarebbero occorse "10 pattuglie, utilizzando soltanto Pantelleria e per 8 ore, e 13, utilizzando Pantelleria e Lampedusa e per 12 ore e mezza: con pattuglie di 6 velivoli ciascuna, 60 o 78 velivoli complessivi, rispettivamente" (biblio 55, pag. 441).

"Appare pertanto difficile attribuire alla copertura aerea con velivoli da caccia un ruolo decisivo nell'ambito della difesa del traffico italo-tedesco alla volta dell'Africa" (biblio 15).

13. I TRASPORTI AEREI

Gli aerotrasporti, che avrebbero dovuto avere carattere eccezionale e che invece avevano finito con l'assumere carattere di normalità e di continuità, sarebbero risultati fondamentali alle "battaglie dei convogli" specie per il trasporto di personale.

Allo scoppio delle ostilità, quasi tutti gli aeromobili civili delle tre compagnie nazionali (Ala Littoria, LATI e ALI) erano stati militarizzati ed erano passati alle dipendenze del Comando Servizi Aerei Speciali (S.A.S.) appositamente costituito presso la Regia Aeronautica. I S.A.S. avevano due compiti, uno specificatamente civile per il mantenimento dei collegamenti nei cieli nazionali e dei paesi alleati e neutrali ed uno più propriamente militare per il trasporto truppe e materiali nell'Impero e negli altri possedimenti oltremare. Perciò i reparti S.A.S. erano stati divisi in due settori: i Nuclei di Comunicazione per i collegamenti di tipo commerciale e i Reparti Trasporto T per i collegamenti militari sui vari fronti. Le esigenze della guerra avrebbero reso solo formale questa differenziazione e ben presto anche i Nuclei di Comunicazione sarebbero stati impiegati in voli di guerra.

Erano stati costituiti tre Nuclei Comunicazione, uno per ogni compagnia aerea. La composizione iniziale al 10 giugno 1940 della flotta dei Nuclei di Comunicazione era eterogenea, come è riportato nella tabella seguente.

Nucleo Ala Littoria	n°	Nucleo LATI	n°	Nucleo ALI	n°
SM 75	6	SM 83	13	Fiat G 12	3
DC 2	1	SM 75	2	Fiat G 18V	6
DC 3	1	SM 82	2	DC2	1
SM 71	2			APR	1
Fokker 7	1			SM 73	1
Junkers 52	6				
CANTZ 506 (idro)	4				
SM 87 (idro)	1				
SM 86	1				
MC 94 (idro)	6				
MC 100 (idro)	4				

TABELLA 12: composizione dei Nuclei Comunicazione all'inizio della guerra.
Dati elaborati da: Civoli M. "S.A.S. I Servizi Aerei Speciali della Regia Aeronautica 1940-1943" - Gribaudo 2000.

Invece, sempre alla data del 10 giugno 1940, i Reparti Trasporto T erano formati da 3 Gruppi e 4 Squadriglie autonome, la cui composizione è riportata nelle tabelle seguenti.

147° Gruppo T	n°
SM 75	13
148° Gruppo T	
SM 73	13
149° Gruppo T	
SM 82	12

604^a Sq.	n°
SM 75	6
610^a Sq.	
SM 75	8
611^a Sq.	
Ba 44	5
615^a Sq.	
SM 83	8

TABELLA 13: composizione dei Reparti Trasporto T all'inizio della guerra.
Dati elaborati da: Civoli M. "S.A.S. I Servizi Aerei Speciali della Regia Aeronautica 1940-1943" - Gribaudo 2000.

Questa embrionale composizione sarebbe cresciuta e sarebbe diventata di fatto nel corso della guerra (inizio 1942) una Grande Unità costituita da 4 Stormi Trasporti (44°, 45°, 18° e 48°), oltre ai 3 Nuclei Comunicazione.

Le perdite subite ad opera del nemico e per incidenti sarebbero state ripianate continuamente. Gli iniziali problemi di tempestività ed efficacia delle operazioni collegate all'aerotrasporti, quali la disponibilità dei carichi, il carico e lo scarico dei materiali e la sistemazione logistica degli equipaggi, sarebbero stati risolti in maniera soddisfacente da specifici provvedimenti tecnico-organizzativi, dimostrando l'importanza del ruolo dei S.A.S. nella valutazione dei comandi superiori della Regia Aeronautica.

Sull'attività dei S.A.S. manca e non è possibile ricostruire una documentazione statistica completa, precisa e sicura. Nei trentacinque mesi di guerra i S.A.S. avevano trasportato in Africa Settentrionale circa 20.000 tonnellate di merci, dal carburante, ai viveri, alla posta, ai siluri, alle armi e circa 240.000 uomini, comprese intere divisioni (Folgore, Pistoia, La Spezia).

Relativamente ai trasporti aerei italiani per la Tunisia (novembre 1942 - maggio 1943) non è disponibile il dato sul rapporto delle perdite di uomini rispetto a quelli inviati. È stato stimato nel 2% (biblio 41). Circa un terzo rispetto al 7% registrato sul mare (vedi tabella 10) a conferma della giustezza delle decisioni assunte in quelle circostanze che privilegiavano il trasporto del personale per via aerea. Tale percentuale è stata ottenuta considerando solo gli apparecchi da trasporto abbattuti in volo (47 tra S.82, G.12 e S.75, secondo le fonti italiane) dalla caccia o coinvolti in incidenti di volo rispetto alla totalità di 82 velivoli perduti e ipotizzando che i diversi apparecchi utilizzati fossero tutti a pieno carico.

Ai trasporti aerei per l'Africa settentrionale avevano contribuito anche i tedeschi, con un impegno sempre maggiore a partire dal momento in cui erano intervenuti in soccorso degli italiani (febbraio 1941). Il trasporto aereo rispetto a quello navale, pur limitato nei volumi, era più rapido e consentiva ai tedeschi di effettuarlo in totale autonomia rispetto all'alleato. Oltre agli onnipresenti Junkers Ju 52 erano utilizzati anche gli idrovolanti esamotori Blohm & Voss BV 222 "Wiking" e i giganteschi esamotori Messerschmitt Me 323 "Gigant", dotati di enorme capacità di carico ma estremamente vulnerabili. Ad esempio, il 22 aprile 1943 vicino a Capo Bon, diversi squadroni di Spitfire e di P-40 Kittyhawk

attaccarono 21 Me 323 e la loro scorta. Tutti i cargo vennero abbattuti con la perdita di tutti gli equipaggi e di circa 210 tonnellate di benzina in latte.

Nel corso della campagna di Tunisia, per il trasporto aereo di uomini e materiali l'impegno dei Transportgruppen tedeschi, in affiancamento ai S.A.S., aveva raggiunto il suo apice, con circa 40.000 uomini e 14.000 tonnellate di materiali. Durante la campagna tunisina, secondo le valutazioni Alleate, i tedeschi avrebbero perduto in volo 218 apparecchi da trasporto (biblio 41). Non sono disponibili però i dati sulle percentuali di perdite umane e materiali.

destinazione	periodo	uomini	Materiali (ton.)
Libia	11 giugno 40-gennaio 41	8.469	1.061
Libia	febbraio 41-dicembre 41	17.658	2.177
Libia	gennaio 42-dicembre 1942	142.986	12.391
Tunisia (S.A.S.)	novembre 42-maggio 43	71.892	5.126
Totale S.A.S.		241.005	20.755
Tunisia (Transportgruppen) *	novembre 42-maggio 43	40.000	14.000

TABELLA 14: trasporti dei S.A.S e Transportgruppen per l'Africa Settentrionale.

Dati elaborati da: Santoro G. "L'Aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale" - Vol. I e II - Edizioni Esse 1957.

* Dati elaborati da: Pedriali F. "Operazione Flax" Storia Militare, febbraio 2004.

14. IL CONTRIBUTO DEL REGIO ESERCITO ALLA PROTEZIONE DEL TRAFFICO

Il 5 luglio 1941 il Comando Supremo, vista la crescente minaccia dei sommergibili nemici specie nel Tirreno e constatata la situazione della ricognizione marittima falciata in un anno di operazioni, aveva consigliato di far concorrere la ricognizione terrestre (Osservazione Aerea) alla esplorazione, limitatamente alle rotte costiere.

L'adesione di Esercitavia, l'Aviazione per il Regio Esercito, non poteva mancare, anche perché sul suolo metropolitano stazionavano inoperose varie squadriglie O.A. Il 18 luglio veniva concordata una vigilanza antisom fino a 10 miglia dalla costa con l'impiego dei bimotori Ca.311 (in quanto capaci di trasportare un carico bellico) e proponendo per gli osservatori la frequenza d'un breve corso ad hoc.

Si instaurava così un'altra prassi che, al pari di tanti casi analoghi in altri settori dello sforzo bellico, sarebbe andata al di là delle iniziali limitazioni, tanto in durata quanto nell'impiego dei mezzi, protraendosi sino al termine delle ostilità e vedendovi impegnati anche i biplani Ro.37 ben oltre le 10 miglia dalla costa.

Il contributo dell'Osservazione Aerea alle "battaglie dei convogli" sarebbe stato comunque trascurabile: complessivamente avrebbe accumulato 9.330 ore di volo per missioni belliche, tra il 10 giugno 1940 e il 30 aprile 1942 (biblio 55, pag. 459).

15. I MEZZI DI CONTRASTO BRITANNICO

Per il contrasto ai convogli italiani nel Mediterraneo i britannici avevano impiegato massicciamente soprattutto sommergibili ed aerei, provenienti non solo da Malta ma anche da Gibilterra, Creta, Alessandria, dal Medio Oriente e, in alcuni periodi, dalla Cirenaica.

Il Mediterraneo sarebbe stato il principale campo d'azione dell'arma subacquea della Royal Navy, basata ad Alessandria e a Malta, con la perdita di 41 battelli

a cui si sarebbero aggiunti tre greci e uno "de gaullista" sotto controllo britannico. Il contributo alla guerra mediterranea dei paesi occupati dall'Asse, con battelli riparati in Gran Bretagna o con equipaggi che armavano unità cedute dai britannici, non sarebbe stato trascurabile. Fino all'armistizio italiano avrebbero operato in Mediterraneo 6 sommergibili con bandiera greca, 2 con quella polacca, 4 olandese e 5 con quella francese delle FNFL (Forces Navales Françaises Libres), uno operante già dal 1940 e perduto nel dicembre dello stesso anno, gli altri 4 dal novembre 1942.

Il consolidamento di Malta nel dispositivo offensivo britannico avrebbe determinato, tra dicembre 1940 e gennaio 1941, il completo rinnovamento dell'iniziale distaccamento di sommergibili, con la sostituzione dei superstiti tre grandi della classe "T", inviati a Gibilterra a costituire la nuova VIII flottiglia, con sei più piccoli della classe "U". Successivamente dall'1 settembre 1941, il distaccamento sarebbe divenuto la nuova X flottiglia, non dipendente più dalla I flottiglia di Alessandria.

La Royal Navy aveva impiegato unità navali di superficie, anche con bandiera di paesi occupati dall'Asse, essenzialmente da Malta e solo per brevi periodi (aprile-maggio 1941, ottobre-dicembre 1941 e dal novembre 1942). Si era trattato però di poche unità navali leggere (cacciatorpediniere e incrociatori) che però, anche grazie alla fonte informativa Ultra, avevano conseguito cospicui risultati.

Il contributo degli aerosiluranti imbarcati, per quanto discontinuo, era terminato alla fine di maggio 1941, quando con il danneggiamento della *Formidable* tutta l'attività sarebbe ricaduta fino ad ottobre sull'unico reparto (squadron) dislocato a terra, a Malta. Successivamente avrebbero operato al massimo cinque squadron contemporaneamente tra Malta e l'Egitto (in confronto, a fine 1942 la Regia Aeronautica disponeva di 9 gruppi siluranti equivalenti agli squadron britannici).

Dall'autunno del 1942 i britannici avevano beneficiato del supporto strategico dell'aviazione degli Stati Uniti alla "guerra dei convogli" che aveva reso possibile l'allargamento dell'offensiva contro i rifornimenti dell'Asse sul fronte libico, includendo tra i possibili bersagli le principali basi di partenza dei convogli navali che facevano la spola tra la penisola e la "quarta sponda". La 9ª Air Force dell'USAAF, dopo un primo ciclo di missioni sui porti della Libia (Bengasi e Tripoli), dal 4 dicembre 1942 aveva iniziato ad operare sul territorio italiano bombardando il porto di Napoli. Tale contributo si sarebbe concluso con la caduta della Tunisia il 13 maggio 1943.

Rispetto al totale del tonnellaggio mercantile dell'Asse affondato dagli Alleati (1.278 unità), i sommergibili erano stati (biblio 27) la prima causa dei successi (36,5%), seguiti (23%) dai bombardieri e (10,8%) dagli aerosiluranti (due terzi attribuibili ai velivoli dislocati a Malta).

La maggior parte degli affondamenti con bombe era invece avvenuto in porto (16,5%), e circa il 10% dal novembre del 1942, cioè dalla comparsa degli Americani nel Mediterraneo. Alle unità navali di superficie è invece attribuibile una percentuale molto bassa di affondamenti (5%).

Restringendo il campo ai soli affondamenti in navigazione, ai sommergibili spetta, come già ricordato, più della metà dei successi, mentre alle navi di superficie è attribuibile il 9,6% (esclusi autoaffondamenti e cause accidentali).

		navi militari affondate			navi mercantili affondate		
		ad opera di sommergibili	ad opera di aerosiluranti	ad opera di bombardieri	ad opera di sommergibili	ad opera di aerosiluranti	ad opera di bombardieri
successi Alleati	unità	44	9	128	325	61	396
	% di tonn.	-	-	-	36,5	10,8	23,1

TABELLA 15: naviglio italiano perduto in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 all'8 settembre 1943. Elaborazione dei dati da "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale" - Volume I "Dati statistici" - U.S.M.M. 1972, (pag. 214-226 e 230-239).

16. L'IMPATTO DELLE ATTIVITÀ DI INTELLIGENCE SULLE BATTAGLIE DEI CONVOGLI

Nella guerra nel Mediterraneo italiani e tedeschi avevano utilizzato macchine cifranti a protezione delle proprie comunicazioni. In particolare, i Comandi Centrali della Regia Marina, utilizzando le macchine Enigma o, più spesso, le Hagelin (C38 m), avevano informato i porti libici o tunisini di destinazione dei convogli su orari, velocità, rotta, carico e scorta, per permettere la predisposizione delle idonee misure di protezione in arrivo e l'organizzazione delle attività di scarico.



FIGURA 5: macchina Enigma.

La necessità di ricorrere alle comunicazioni via etere era stata dovuta al taglio, avvenuto ad agosto del 1940 ad opera di sommergibili britannici, di uno - quello per Tripoli - dei due collegamenti via cavo tra Siracusa e la Libia. Invece, le grandi profondità del bacino centrale del Mediterraneo avrebbero impedito che anche il collegamento con Bengasi subisse la stessa sorte. Comunque, quest'ultimo collegamento sarebbe stato sempre precario sia per il sovraccarico di traffico telegrafico su di esso convogliato sia per le interruzioni causate dall'oscillazione della linea del fronte in Cirenaica.



FIGURA 6: Hagelin C38m (da E. Cernuschi "Molto rumore per nulla" - Rivista Marittima, giugno 2020).

Mentre da una parte si cercava di rendere più impenetrabile il segreto delle comunicazioni, dall'altra si perfezionavano i mezzi per violare questo segreto.

Infatti, i servizi britannici di Intelligence - decentrati dal settembre del 1939 nella cittadina di Bletchley a circa 80 chilometri a nord di Londra - sulla base di specifici pregressi successi crittografici polacchi e con l'ausilio dei calcolatori elettromeccanici chiamati "bombe" e "nightingale" (dovuti all'intuizione visionaria di Turing e perfezionati alla fine del 1943 con il Colossus, primo calcolatore elettronico) avevano costituito una specifica organizzazione denominata ULTRA Intelligence dedicata a "violare" i radiomessaggi cifrati dell'Asse con Enigma e Hagelin.

Come l'elettromeccanica Enigma e la meccanica Hagelin avevano rappresentato l'automazione del processo di cifratura, così "bombe" e "nightingale" esprimevano l'automatismo della decifrazione.

Dall'ottobre del 1940, cioè prima dell'intervento tedesco nel Mediterraneo, l'Intelligence britannica aveva conseguito i primi successi crittografici anche ai danni della Marina italiana, "penetrando" innanzi tutto le radiocomunicazioni riguardanti la flotta sottomarina, agevolata in ciò dalla cattura tra il giugno e l'ottobre 1940 di codici e cifrari a bordo dei sommergibili *Galilei*, *Uebi Scebeli* e *Durbo*. Le radiocomunicazioni riguardanti la flotta da battaglia italiana erano state penetrate dall'ULTRA a partire dalla battaglia di Matapan del marzo del 1941, mentre dal giugno dello stesso anno erano cominciate le costanti e decisive decrittazioni britanniche relative ai movimenti dei convogli italiani diretti prima in Libia e poi in Tunisia: circa 37.800 fino al settembre 1943, cioè oltre la metà dell'intero traffico radio su macchine cifranti della Regia Marina nello stesso periodo (biblio 1, pag. 140, biblio 48 e biblio 54).

Matapan rappresenta il più clamoroso successo di ULTRA. È risaputo come i britannici fossero venuti a conoscenza, con due giorni di anticipo, attraverso la fonte ULTRA (nel caso specifico decrittazione di radiomessaggi tra Roma e Rodi), delle intenzioni offensive della Regia Marina in Egeo. Le informazioni non avevano consentito di predire la natura dell'operazione e la consistenza della squadra navale italiana, tuttavia, erano risultate sufficienti per tendere la trappola. All'affondamento di tre incrociatori pesanti (*Fiume*, *Pola* e *Zara*) e di due cacciatorpediniere e al siluramento del *Vittorio Veneto*, non si erano contrapposte perdite britanniche.

Solamente dall'ottobre del 1941 ULTRA avrebbe ottenuto successi non più episodici ma continuativi ai danni dei codici navali italiani, sia per una maggiore attenzione al settore mediterraneo, sia per un migliore coordinamento tra le fonti informative in Gran Bretagna e gli strumenti offensivi in Mediterraneo in grado di sfruttare tempestivamente le informazioni carpite. Risale a quel periodo il potenziamento di Malta come base aeronavale con la costituzione in particolare della "Forza K".

A ULTRA va attribuita una quota significativa delle perdite subite in mare dall'Asse in Mediterraneo, naturalmente tenendo presente la parte avuta dalle forze navali ed aeree che quelle perdite avevano inflitto. Dal momento in cui i traffici mediterranei erano stati presi di mira dai decrittatori britannici - dal giugno 1941 al gennaio 1943 - il peso che ULTRA ha avuto sulle navi affondate in mare, quindi, non in porto ed escludendo inoltre tra le cause le mine, è stato documentato nel 44,2% (54 unità per 222.578 tsl) e 50,8% (32 unità per 134.120 tsl) relativamente al traffico libico e a quello tunisino (biblio 50 pag. 271). Laddove possibile i mezzi offensivi britannici erano stati concentrati contro i bersagli più appetibili e non sempre avevano avuto successo, come nel caso del convoglio "Oceania" primo documentato anche se infruttuoso esempio di pedinamento ULTRA.

I successi erano stati ottenuti grazie alle potenzialità offensive della base maltese e resi possibili dalla mai violata segretezza di ULTRA, realizzata grazie all'adozione di precauzioni quali l'utilizzo della ricognizione aerea e navale appositamente inviata a copertura della reale fonte informativa. Per ottenere tali successi i britannici si erano avvalsi soprattutto dei decrittati radiomessaggi della Regia Marina, e solo in via secondaria e del tutto marginale dei radiomessaggi tedeschi, in particolare della Luftwaffe (biblio 49 e biblio 50 pag.

269).

I limiti ai successi di ULTRA erano derivati in generale sia dalla sua parziale penetrazione informativa, anche per l'utilizzo da parte del nemico di altri mezzi di comunicazione (corriere, telefono, telescrivente o telegrafo), sia dai tempi necessari alla decrittazione e alla diramazione delle informazioni ricavate dai radiomessaggi nemici, non sempre talmente tempestivi da poter essere proficuamente utilizzati. La continua sofisticazione delle macchine Enigma e l'introduzione da parte dei tedeschi di nuovi codici aveva inoltre ostacolato l'efficacia di ULTRA. Infine, i mezzi offensivi britannici spesso non avevano risposto alle aspettative: per mancata intercettazione dei convogli, per inefficacia totale o parziale, e per indisponibilità degli stessi.

Anche l'efficacia bellica della Regia Aeronautica, al pari della Regia Marina, era stata variabilmente condizionata dall'ULTRA Intelligence, pur essendo i metodi di cifratura usati dai Comandi aeronautici italiani in guerra prevalentemente manuali, cioè utilizzando i classici codici e le tavole di sopracifratura. Tra il giugno 1940 e l'8 settembre 1943 risultano decrittati da ULTRA migliaia di messaggi della Regia Aeronautica, di cui una parte con contenuti strategici (più di 17.200 radiocifrati) e una parte con finalità maggiormente tattiche (biblio 54), che coinvolgevano i reparti oltremare (dell'Africa Settentrionale, dell'Egeo e dell'Africa Orientale). Infatti, le comunicazioni tra i vari comandi aeronautici ubicati in Italia e soprattutto in Sicilia non erano intercettabili perché correvano prevalentemente su filo. Pertanto, i britannici avevano potuto ottenere costanti e circostanziate informazioni sulla consistenza e i movimenti dei reparti aerei italiani d'oltremare, ma altre informazioni, come quelle sulla campagna aerea scatenata dall'Asse su Malta, erano rimaste invece precluse.

Solo dopo la guerra, negli anni Settanta del secolo scorso (cfr. F. W. Winterbotham: *The Ultra Secret*, Londra, Weidentfeld and Nicolson 1974), sarebbe stata svelata l'esistenza dell'organizzazione britannica ULTRA e la sua capacità di decrittare i messaggi cifrati con la macchina Enigma utilizzata dall'Asse.

Anche se in maniera occasionale, anche l'Asse aveva ottenuto successi nel decrittare i codici avversari in Mediterraneo. Tra il 10 giugno 1940 e l'8 settembre 1943 il Reparto Informazioni della Regia Marina (dal giugno 1942 Servizio Informazioni Segrete - S.I.S.) aveva decrittato più di 36.000 messaggi radio britannici (biblio 17, parte I). Le scarse risorse umane e materiali a disposizione non avevano però consentito quella necessaria tempestività di decrittazione, impedendo l'uso in sede tattica delle informazioni ma soltanto un apprezzamento della situazione nei suoi contorni generali. Nel Mediterraneo, per le limitate distanze in gioco, il tempo era un fattore determinante per lo sfruttamento delle informazioni.

17. VITTORIA ?

Sulla "Battaglia dei convogli", sin dal dopoguerra si è sviluppato un acceso e periodicamente ravvivato dibattito tra studiosi, memorialisti e storici sul tema della presunta vittoria della Regia Marina nel sostegno del fronte africano. Le posizioni espresse hanno determinato la costituzione di due fazioni contrapposte che appaiono inconciliabili tra loro basandosi su differenti

interpretazioni dei dati, ma che comunque trascendono dal mettere in discussione l'abnegazione e il valore di quanti si sono sacrificati su quelle rotte. In primo luogo, e in linea di principio a molti appare comunque improprio parlare di vittoria visto l'esito del conflitto. Paradossalmente se fosse vera la tesi della vittoria si dovrebbe concludere che a perdere la guerra sarebbero state esclusivamente le altre due Forze Armate e che la guerra marittima non avrebbe avuto alcuna influenza sull'andamento del conflitto nel Mediterraneo, dato che poi, nel 1943, gli Alleati erano riusciti a sbarcare in Sicilia e a costringere l'Italia alla resa. Viceversa, il merito della presunta vittoria andrebbe condiviso sia con tutte le Forze Armate nazionali e tedesche, coinvolte nell'organizzazione e nella difesa dei traffici marittimi, sia con la Marina Mercantile (biblio 9).

Messo da parte questo ostacolo di principio, il tema del dibattito si circoscrive all'analisi dei rifornimenti giunti in Africa settentrionale ed al ruolo svolto dalla flotta da guerra per garantirne l'afflusso. I metodi d'analisi dei rifornimenti si basano su dati che sono generalmente o percentuali (di carichi giunti rispetto a quelli partiti) o medie di carichi giunti; entrambi incorrono però nelle approssimazioni dei grandi numeri tipiche della statistica. Della statistica, di questo servizievole fantasma si dice, non del tutto a torto, che intrattenga una certa complicità con la menzogna.

Se alcuni studiosi enfatizzano i risultati conseguiti in termini di percentuali (l'85,9% di materiali e il 91,6% di uomini per la Libia e il 71% di materiali e il 93% di uomini per la Tunisia giunti rispetto ai partiti) per dimostrare la tesi del successo o della vittoria, altri li contestano sottolineando che si tratta comunque di dati statistici, di per sé poco decifrabili.

L'interpretazione costituirebbe pertanto solo "una vittoria statistica". Vi erano stati, infatti, alcuni periodi cruciali nei quali i rifornimenti erano stati gravemente decurtati dall'offesa nemica, proprio in coincidenza con cicli operativi importanti sul fronte terrestre africano e, spesso, con l'efficace intervento delle forze aeronavali di Malta. Tali periodi si erano avuti in occasione dell'inizio delle offensive britanniche della fine del 1940 (quasi l'11% di carichi complessivi persi nel dicembre), della fine del 1941 (più del 62% di carichi complessivi persi nel mese di novembre, tra cui oltre il 90% dei combustibili) e della fine del 1942 (più del 44% dei carichi complessivi persi nell'ottobre, tra cui oltre il 52% di combustibili).

	Durata (mesi)	Periodo	Tonnellate di materiali arrivati a destinazione	
	12	Giugno 1940 - Maggio 1941		669.298
Prima battaglia dei convogli	6	Giugno 1941 - Novembre 1941	442.278	
	7	Dicembre 1941 - Giugno 1942		480.970
Seconda battaglia dei convogli	5	Luglio 1942 - Novembre 1942	331.106	
	2	Dicembre 1942 - Gennaio 1943		6.303
Terza battaglia dei convogli	7	Novembre 1942 - Maggio 1943	306.532	
			1.079.916	1.156.571
TOTALI			2.236.487	

TABELLA 16: trasporti via mare dall'Italia in Africa Settentrionale. Elaborazione dei dati dell'USMM (Vol. I - Dati Statistici).

Non diversamente appare semplicistico anche l'altro metodo utilizzato per supportare la tesi dell'ipotetica vittoria conseguita dalla Regia Marina e basato sulla presunta coincidenza della media degli afflussi effettivi fino a maggio 1943 (1.929.955 per la Libia e 306.532 per la Tunisia in 35 mesi) con le stime di fabbisogno (biblio 16).

Comunque, sia le percentuali che le medie si presterebbero ad almeno tre contestazioni: non discriminano le necessità (il carico di combustibile non pervenuto durante una specifica settimana può non essere compensabile da un quantitativo doppio giunto la settimana seguente), non considerano i picchi di fabbisogno in specifici periodi (durante i cicli operativi sulla terraferma le necessità erano necessariamente maggiori), ignorano le inevitabili perdite dai porti di sbarco al fronte. Su quest'ultimo punto, inoltre, si è acceso un ulteriore dibattito in merito alle responsabilità della Marina.

Secondo l'opinione di molti commentatori storici, la valutazione dei risultati non può essere limitata alla sola attraversata via mare dei rifornimenti ma deve estendersi su tutto l'arco di responsabilità. Le statistiche, infatti, sono riferite al naviglio mercantile giunto nei porti di arrivo e non tengono conto delle perdite per offesa area dei materiali in attesa di essere scaricati nei porti o giacenti sulle banchine. Anche nelle operazioni di scarico, lunghe e complesse per la limitata capacità dei porti di arrivo, la Marina aveva la sua parte di responsabilità nell'organizzazione e nella difesa antiaerea dei porti e nelle operazioni di carico e di scarico delle navi, con propri organismi.

Tali motivazioni inficerebbero ancora di più la tesi della vittoria sollevando una ulteriore questione. Il fatto che la flotta fosse vincolata dalla difesa al traffico tra la madrepatria e i fronti d'oltremare, compito che si voleva assolto grazie alla semplice permanenza nei porti della squadra da battaglia, secondo la teoria della "fleet in being", ha portato al paradosso della Regia Marina vincitrice nella sua unica battaglia. Il successo complessivo riportato nella battaglia dei convogli ha, infatti, alimentato tale impropria interpretazione dei fatti che taluni addebitano al tentativo di rivalutare la Forza Armata attraverso la svalutazione di quella flotta da battaglia sulla quale si addensavano le maggiori delusioni e polemiche dalla battaglia di Lissa della III guerra d'indipendenza all'armistizio del 1943.

Il maggior addebito che viene mosso alla Regia Marina è quello di non aver saputo contenere le perdite umane e materiali che le sintetiche elaborazioni statistiche non possono evidenziare nella loro dimensione e drammaticità. La Royal Navy, marina da guerra di un paese non rivierasco, partendo da basi agli estremi del Mediterraneo (distanti più di 800 miglia dal teatro operativo), era riuscita a causare gravi perdite, ostacolando o inibendo in alcuni periodi i rifornimenti dell'Asse per l'Africa settentrionale e alimentando l'avanzato ed inviolato caposaldo di Malta, distante meno di 50 miglia dalla Sicilia.

Indipendentemente dai dati numerici diversamente elaborati, le sensazioni che si traggono dalla lettura degli avvenimenti, così come sono descritti nelle molteplici pubblicazioni sulla guerra mediterranea, sono tutt'altro che trionfistiche dal punto di vista italiano. Quelle pagine di storia suscitano sentimenti di profondo rispetto e riconoscenza verso quegli uomini che le hanno vissute, ma anche grande disappunto per come gli avvenimenti si sono

svolti. Quest'ultimo sentimento spesso spinge a cercare un orgoglioso riscatto nelle statistiche inducendo a opportune rielaborazioni di dati pur di dimostrare il raggiungimento di obiettivi seppur minimali. Il nobile sentimento d'amore per la propria bandiera non deve far perdere di vista l'obiettività dell'analisi storica, che non è fine a sé stessa ma che dovrebbe permettere di trarre i corretti insegnamenti.

18. I CONVOGLI BRITANNICI

Il Mediterraneo, che per la sua estensione (circa 2,5 milioni di kmq pari allo 0,7% delle acque del globo) è una quarantina di volte più piccolo dell'Atlantico e potrebbe essere compreso settantadue volte nella superficie del Pacifico, è un mare interno del quale la Gran Bretagna, paese marittimo per eccellenza, non è rivierasco, ma nel quale all'epoca possedeva basi a Gibilterra, Malta, Cipro, Palestina ed Egitto.

Nel secondo conflitto mondiale questo teatro rappresentava per i britannici un settore marginale che solo la determinazione di Churchill aveva evitato di abbandonare trasformando il presidio di Malta in caposaldo avanzato nella difesa di Suez, porta dell'Impero.

Nell'analisi complessiva della guerra del Mediterraneo si deve tener presente che le due Marine mercantili contrapposte avevano agito in contesti differenti in cui, mentre per la Marina italiana questo mare era stata la via obbligata, per quella britannica invece aveva rappresentato solo la via eccezionale più breve seppure più pericolosa.

In tal senso l'impegno della Regia Marina a sostegno delle proprie linee di comunicazione non può essere paragonato a quello sostenuto nello stesso teatro dalla Royal Navy. I convogli britannici, infatti, avevano potuto beneficiare anche delle rotte alternative transoceaniche, soprattutto per le comunicazioni con l'Egitto. Però la rotta per il Mediterraneo consentiva di realizzare una economia di 8.511 miglia (16.000 chilometri). Da Londra ad Alessandria, via Città del Capo, la distanza è di 11.608 miglia (21.500 chilometri), pari all'epoca ad un mese e mezzo di navigazione per i convogli più rapidi, due mesi e mezzo per quelli più lenti.

D'altro canto, la Royal Navy, benché fosse all'epoca la più grande marina al mondo, era assorbita dal sostegno del vasto Impero britannico e dalla difesa delle rotte marittime oceaniche (atlantiche ed artiche) dall'insidia dei "corsari", delle corazzate tascabili e dei sommergibili della Marina tedesca, e dalla minaccia nipponica, che le imponevano una dispersione di forze.

La Royal Navy, a differenza della Regia Marina, aveva quindi molteplici e diversificati obiettivi il cui conseguimento o meno rientrava comunque in un bilanciamento complessivo.

Fino ai primi di dicembre del 1942 il rifornimento di Malta era stato realizzato dai britannici attraverso solo sedici convogli e da venticinque missioni di aviolancio di caccia destinati all'Egitto e a Malta, effettuate dalle portaerei britanniche dalle acque a sud delle Baleari. Lo sbarco in Marocco ed Algeria dell'8 novembre 1942 rappresenta lo spartiacque nella guerra mediterranea per l'arrivo delle forze statunitensi a supporto dei britannici.

Meno strategici sotto il profilo storico benché coronati da successo, possono

essere considerati i complessivi 15 convogli bisettimanali (operazione "Lustre") che dal 4 marzo al 24 aprile avevano permesso il trasporto dall'Egitto in Grecia dei reparti e degli equipaggiamenti britannici. Solo 7 dei 25 mercantili perduti (più un incrociatore) erano stati affondati in mare, i restanti invece erano stati affondati nei porti greci.

Infine, non meno importante era stato il contributo dell'eterogenea divisione navale (Force W, dal 5 gennaio del 1941 Inshore squadron), costituita dai britannici in Africa settentrionale dal settembre del 1940 come supporto all'Esercito dal mare, ma utilizzata anche per il trasporto di materiali urgenti fin sulle linee del fronte terrestre e la scorta di piccoli convogli costieri.

In occasione del primo assedio di Tobruch (dall'11 aprile al 9 dicembre 1941) i rifornimenti della piazzaforte (distante da Alessandria circa 300 miglia) per mezzo dell'Inshore squadron erano stati integrati da trasporti per l'avvicendamento dei reparti assediati composti prevalentemente da due posamine veloci e altrettanti cacciatorpediniere (quattro operazioni da settembre a novembre di circa dieci viaggi ciascuna). Complessivamente nel periodo dell'assedio erano andate perdute 27 unità da guerra o ausiliarie e 5 mercantili.

Durante il secondo assedio di Tobruch (dal 5 febbraio al 21 giugno 1942) il rifornimento della piazzaforte via mare da Alessandria era avvenuto attraverso 49 convogli nei due sensi (denominati AT e TA) ed aveva comportato la perdita di 6 navi da guerra o ausiliarie e di 9 mercantili.

19. UN BILANCIO DELLA GUERRA AERONAVALE

Le "battaglie dei convogli" sono solo uno degli aspetti dell'intera guerra nel Mediterraneo. Non può essere compresa la portata delle "battaglie dei convogli" senza prendere in considerazione gli altri avvenimenti che contestualmente si erano svolti nell'area e che le avevano condizionate o che ne erano stati condizionati.

L'abbandono dell'Africa, il 13 maggio del 1943, aveva posto fine a quello che per 35 mesi era stato l'impegno principale della Regia Marina: sostenere l'esercito combattente in Africa settentrionale. A quel tempo gli Alleati ormai minacciavano direttamente la penisola ma la Regia Marina non sembrava poter e voler prendere iniziative, pertanto, gli avvenimenti successivi sarebbero stati irrilevanti sotto il profilo aeronavale pur richiedendo ulteriori sacrifici. La guerra aeronavale, anche se formalmente sarebbe durata fino all'8 settembre, era perciò virtualmente conclusa.

Il rifornimento dell'Africa settentrionale era stato più gravoso di quello del fronte greco-albanese. Quest'ultimo non solo era più vicino ai porti della madrepatria, ma le rotte marittime erano anche al di fuori della portata della componente aerea nemica basata a Malta. Sul totale di 4.385 convogli organizzati nei due sensi durante l'intero conflitto, 3.116 erano stati destinati verso l'Albania, la Grecia e l'Egeo, portando a destinazione tutto o quasi.

L'obiettivo di garantire le proprie linee di rifornimento, impedendo quelle del nemico era stato il motivo dominante della guerra. La Royal Navy, infatti, si era trovata nell'analoga necessità di sostenere soprattutto il caposaldo maltese, diventato ben presto il cardine del dispositivo per annientare i

rifornimenti italiani per l'Africa settentrionale.

Tutte le azioni aeronavali italiane, tranne che in due circostanze (Capo Spada e Gaudo-Matapan, provocate da due iniziative di attacco alle comunicazioni britanniche tra la Grecia e l'Egitto), erano state la conclusione di iniziative tese ad ostacolare le intermittenti necessità britanniche di rifornire Malta, tuttavia, non erano riuscite ad annientare la resistenza dell'isola.

L'analisi dei risultati conseguiti da ciascuno schieramento nel contrasto delle linee di rifornimento dell'avversario deve necessariamente far riferimento a tre periodi distinti, in relazione allo svolgersi degli avvenimenti. Fino all'8 settembre del 1943, per il calcolo delle perdite complessive subite, fino al maggio del 1943, per le comunicazioni italiane verso l'Africa settentrionale, e fino al novembre del 1942, per quelle britanniche verso Malta.

Da un punto di vista quantitativo, fino all'8 settembre 1943, l'esito della guerra aeronavale in termini di perdite materiali accusate da entrambi gli schieramenti militari (affondamenti o danneggiamenti) sarebbe stato sostanzialmente pari. Se il tonnellaggio perduto complessivamente dalla Royal Navy risulta largamente superiore a quello della Regia Marina, per la concorrenza di unità di maggior dislocamento, numericamente si è verificato il contrario. Tra l'altro, circa la metà del dislocamento perso in Mediterraneo dalla Royal Navy e, comunque, le navi maggiori affondate (*Ark Royal*, *Barham* e *Eagle*), erano state appannaggio delle forze aeronavali tedesche.

Dal punto di vista degli obiettivi conseguiti dagli italiani nella guerra aeronavale nel Mediterraneo l'analisi deve essere circoscritta agli avvenimenti legati alla difesa del traffico con l'Africa settentrionale giacché la flotta da guerra italiana era stata impiegata quasi esclusivamente a questo scopo. Se per quanto riguarda la Regia Marina era mancato infatti l'uso strategico della flotta, non tanto come ricerca della battaglia, piuttosto come blocco delle comunicazioni avversarie e pressione sul fronte terrestre, per la Royal Navy non vi era stata questa limitazione. Le incursioni navali della Mediterranean fleet contro le basi costiere cirenaiche e perfino tripolitane, condotte anche con le unità maggiori, erano state numerose ed erano iniziate già nei primissimi giorni della guerra nel Mediterraneo, prendendo di mira non soli i porti e le installazioni costiere litoranee, ma anche le più importanti città costiere, fino a Tripoli.

I convogli effettuati nei due sensi dagli italiani erano stati 993 per la Libia (fino a gennaio 1943) e 276 per la Tunisia (novembre 1942 - maggio 1943): numero di gran lunga superiore a quello dei convogli britannici. Mediamente ogni convoglio italiano era stato composto da due navi, rivelando un sistema di miniconvogliamento a cui si aggiungeva il sottocarico delle navi trasporto (mediamente fino al 50% della portata reale). Questo quasi costante sistema di traffico risultava solo parzialmente giustificabile dalle urgenze, dai modesti quantitativi di rifornimenti disponibili, dalla suddivisione del rischio su più bersagli e dalla scarsa ricettività dei porti di destinazione. Comunque, era in contraddizione con quanto previsto prima della guerra (studio D.G. 10/A2 del 1938), quando era stato previsto che i trasporti con la Libia in caso di guerra avrebbero richiesto grandi convogli a lunghi intervalli tra loro e scortati dal grosso delle forze navali.

Alle tre battaglie dei convogli, combattute per sostenere le linee di rifornimento

italiane per l’Africa Settentrionale, si erano contrapposte operazioni britanniche meno frequenti ma non meno indispensabili, in alcuni casi effettuate contestualmente. Queste erano state sia i “Malta Convoys”, ossia i convogli britannici per il rifornimento della piazzaforte mediterranea, sia le venticinque missioni di aviolancio effettuate dalle portaerei britanniche per l’Egitto e per Malta (operazioni apparentemente secondarie in realtà fondamentali per la difesa dell’isola), sia gli sporadici convogli di rifornimento destinati all’VIII Armata britannica in Africa Settentrionale.

I britannici erano ricorsi alla via mediterranea solo in condizioni di emergenza per rifornire soprattutto l’isola di Malta, disponendo in alternativa della via del Capo, più lunga ma più sicura, per rifornire l’Africa settentrionale o della rotta aerea dall’approdo di Takoradi (in Costa d’Oro oggi Ghana).

La prima non permetteva, però, di raggiungere con sicurezza Malta, per la facilità di intercettazione dei convogli da Oriente, da parte della squadra navale italiana dislocata a Taranto.

La seconda, che in sei giorni consentiva di superare circa quattromila miglia, sarebbe diventata pienamente operativa solamente nel 1941, risultando sempre più importante. Al momento dell’offensiva di Rommel nel 1942, l’Egitto sarebbe stato salvato anche grazie a questa rotta aerea.

Infatti, la rotta di Takoradi sarebbe diventata anche la parte terminale di quella transoceanica (denominata “Atlantic bridge”) che avrebbe consentito il diretto trasferimento sul fronte africano degli aerei concessi dagli U.S.A. ai britannici con la legge “affitti e prestiti”. Tale rotta avrebbe costituito l’alternativa più vantaggiosa alle due settentrionali più lunghe e climaticamente più scomode, che dal Canada giungevano in Scozia (Prestwick), con scalo intermedio a Terranova (Gander), per gli aerei con più ampia autonomia, o in Labrador (Goose) e Islanda (Reykjavik). Dalla Gran Bretagna gli aerei poi proseguivano per Gibilterra e Malta per giungere infine al Cairo. Invece, partendo da Dorval (Canada), la rotta meridionale si snodava per Nassau (Bermude), Piarco (Trinidad), Belem e Natal (Brasile) e Ascension (Gran Bretagna) fino a giungere ad Accra o Lagos per poi proseguire per gli scali africani.

Fino ai primi di dicembre del 1942 il rifornimento di Malta, a parte lo sporadico ricorso ad isolate navi da guerra (posamine veloci classe “Abdiel”), sommergibili (51 missioni) o singoli mercantili isolati o comunque scortati, era stato realizzato dai britannici attraverso sedici convogli, spesso nell’ambito di complesse operazioni su più direttrici di rifornimento. Dall’11 dicembre 1942 altri convogli avrebbero raggiunto l’isola ma non si sarebbe trattato più di operazioni concepite e condotte esclusivamente per il rifornimento della piazzaforte: essi erano diretti a Bengasi o a Tripoli, oramai in mano britannica, e solo alcune delle navi erano destinate a Malta. Un numero quasi analogo di

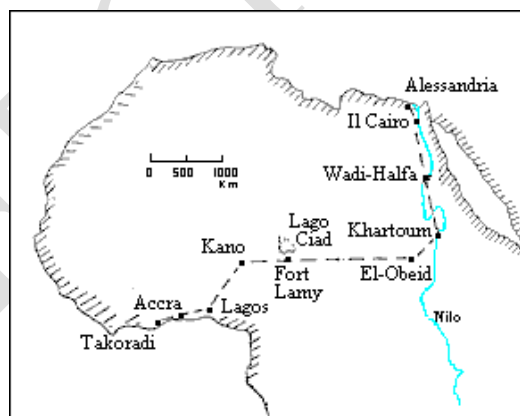


FIGURA 7: rotta aerea di Takoradi.
Elaborazione da: R. De Belot R. “La guerra aeronavale nel Mediterraneo 1939 - 1945” - Longanesi 1971.

convogli di navi scariche aveva percorso il Mediterraneo in direzione inversa.

All'esiguità dei convogli britannici transitati attraverso il Mediterraneo in circa 27 mesi (dal settembre 1940 al dicembre 1942) fa riscontro l'elevato numero di questi giunti a destinazione senza perdite e talvolta senza contrasto. Solamente a fine settembre del 1941, durante l'Operazione Harberd, cioè in occasione del decimo "Malta Convoys", i britannici avevano perduto la prima unità da carico sulle rotte per Malta. Successivamente, solo durante le operazioni del 1942 di metà giugno (operazione "Harpoon") e di metà agosto (operazione "Pedestal") avrebbero subito rilevanti perdite di unità da carico, rispettivamente 4 su 6 mercantili e 9 su 14.

Dalle figure seguenti si evince l'oneroso andamento delle perdite di materiali subite dai convogli italiani per la Libia e per la Tunisia, ossia nel corso delle tre battaglie dei convogli (luglio-novembre, sia del 1941 sia del 1942, e dicembre 1942-maggio 1943).

Non altrettanto alte erano state, invece, le perdite nei convogli britannici. Se da un lato è plausibile considerare perdite commisurate alla alta densità di traffico italiano, dall'altra invece risulta incomprensibile che rari convogli britannici non abbiano risentito della potenziale concentrazione offensiva nemica.

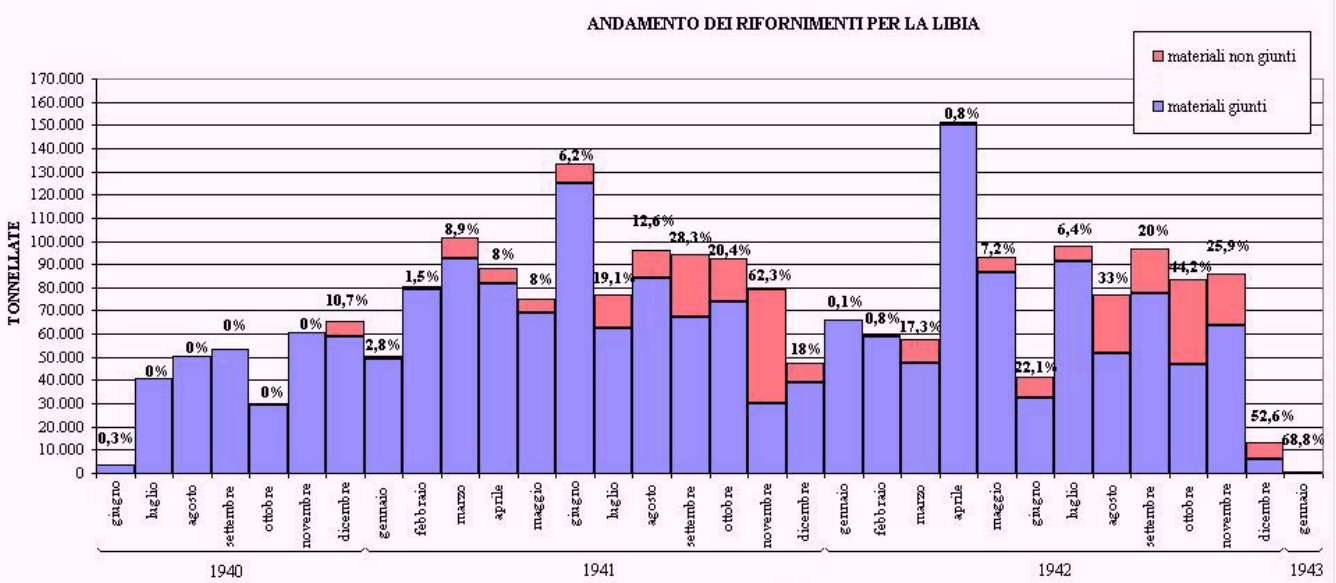
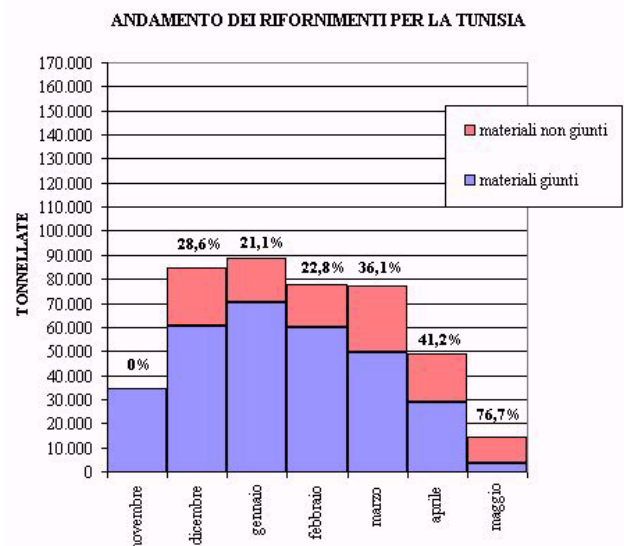


FIGURA 8: Tonnellate di materiali, compresi i combustibili liquidi, partiti e non giunti in Libia e Tunisia. Le percentuali si riferiscono ai materiali non giunti rispetto a quelli partiti. Elaborazione dei dati dell'USMM (Dati Statistici).



20. CONCLUSIONI

Sono passati circa ottant'anni dagli eventi, tutti i principali protagonisti sono ormai scomparsi, eppure gli storici e comunque gli appassionati della storia patria sono ancora divisi nel giudicare il comportamento delle forze aero-navali italiane, soprattutto in particolari momenti della guerra.

Il confronto dialettico tra l'interpretazione "istituzionale" della vittoria nella "battaglia dei convogli" sostenuta, rivedendo la precedente ed opposta opinione, dall'ammiraglio Cocchia, medaglia d'oro protagonista degli avvenimenti e poi Capo dell'USMM, e ripresa da altri storici, e quella "revisionista" di questi ultimi anni, si è esteso poi a tutti gli altri aspetti della guerra aeronavale, ritenuta dai più comunque insoddisfacente sotto il profilo militare.

L'iniziale isolamento della Gran Bretagna, la posizione centrale della penisola italiana nel Mediterraneo, la ristrettezza del Canale di Sicilia, ed i non trascurabili mezzi aeronavali a disposizione dell'Italia, tutti concentrati nel teatro bellico a differenza dell'avversario, sono riportati come esempi di vantaggi non sfruttati opportunamente. L'impreparazione, la mancanza del radar e di portaerei, la teoria della "fleet in being", la decrittazione dei messaggi segreti), la penuria di combustibili, ecc., sono invece invocati a giustificazione dei risultati. Molti interrogativi ancora aperti sul piano storico, ma anche molti veli da sollevare. Sono ancora molte le tessere da comporre per cercare di fare maggiore chiarezza nel mosaico della guerra italiana che ancora oggi suscita atteggiamenti contraddittori tra celebrazione del valore e del sacrificio dei soldati e compiacimento per la loro sconfitta, quest'ultima come condizione per la caduta del fascismo.

NOTE

(1) La locuzione "quarta sponda" fu coniata da Gabriele D'Annunzio nel 1912 ("La canzone di Mario Bianco", libro IV Merope, Laudi del cielo del mare della terra e degli eroi):

(...)

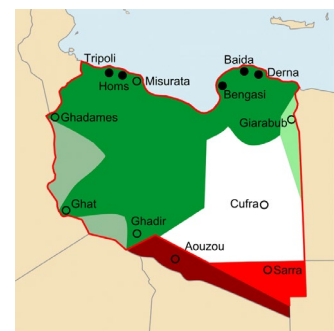
Non nelle antiche ombre, ne' lunghi chiostri / dei cimiteri, tra gli usati avelli, / dove profusa la pietà si prostri; / ma novel tumulo ad eroi novelli / diamo, oltremare, su la quarta sponda; / e ciascun nome in pietra si scarpelli; / e sien pietre angolari che profonda- / mente radichi in terra ad opra forte / il costruttore, il saldo eroe che fonda.

(...)

(2) Con la guerra italo-turca (1911-12) il Regno d'Italia aveva acquisito, in base al primo trattato di Losanna del 1912, il Vilayet di Tripoli (comprendente il Fezzan) e la provincia (Mutessarifik) di Bengasi/Barca (area in verde nella figura).

I confini della Libia furono consolidati dal Regno d'Italia nel 1935 al termine della riconquista della colonia e con la progressiva sottoscrizione di trattati bilaterali. Infatti, prima era stato necessario assoggettare le popolazioni arabe della Cirenaica e della Tripolitania che, con il supporto dei turchi, non si erano rassegnate all'occupazione italiana e avevano proseguito le azioni di guerriglia. La sovranità italiana si era ben presto ridotta, anche a causa del contemporaneo impegno nella guerra mondiale in corso, ai centri urbani principali lungo la stretta fascia costiera e fu ristabilita gradualmente dal 1922 con complesse azioni belliche che durarono fino al 1931.

Invece, la vittoria italiana a fianco della Triplice Intesa, al termine della prima guerra mondiale, avrebbe dovuto arricchire i possedimenti coloniali: l'art. 13 del Patto di Londra disciplinava cessioni territoriali da parte di Francia e Gran Bretagna, se queste avessero ottenuto le colonie tedesche. Nel 1919 Africa Occidentale tedesca, Africa Orientale tedesca e Africa del Sud-Ovest passarono in mano agli anglo-francesi, che se



DA: IT.WIKIPEDIA.ORG

le spartirono (complessivamente erano 2.412.300 km²). Solo dopo faticose trattative, l'Italia avrebbe ottenuto delle compensazioni: nel 1919 alcune porzioni di deserto dall'Algeria e dall'Africa occidentale francesi (oasi di el-Bárqat e Fehwet e la regione tra Ghat, Ghadames e Tummo) annesse alla Libia (accordi Bonin Longare-Pichon), nel 1923 il riconoscimento della sovranità sulla Tripolitania e Cirenaica e sul Dodecaneso (secondo trattato di Losanna), nel 1924 l'Oltregiuba per la Somalia dalla colonia britannica del Kenya, nel 1925 dall'Egitto (trattato del Cairo) l'oasi di Giarabub e il territorio di Cufra (nominalmente egiziano ma amministrato di fatto dalla confraternita dei senussi), nel 1934 il triangolo di Sarra per la Libia dal Sudan Anglo-Egiziano e nel 1935 la Striscia di Aouzou dal Ciad francese per la Libia (accordi Mussolini-Laval).

(3) Il dislocamento è il peso dell'acqua spostata dalla parte immersa di una nave che, per il principio di Archimede, è uguale al peso totale della nave (peso proprio e peso dei carichi) in quella determinata condizione. Il termine è utilizzato esclusivamente per le navi militari da guerra. Per le navi mercantili si utilizza la stazza che, invece, rappresenta una misura di volume, o la portata.

Sia il dislocamento che la stazza hanno, però, come unità di misura la tonnellata. Questa contraddizione trae origine da fatto che nel Medio Evo la capacità di una nave mercantile veniva indicata in base al numero di botti che essa poteva trasportare (botti, in francese tonneaux, modificato in tonnes e poi tons in inglese). Alla fine del secolo XVIII, quando fu introdotto il sistema metrico decimale, venne adottato il termine tonne per uno dei multipli dell'unità di peso, e cioè la tonnellata, multiplo del grammo.

Nella marina italiana dal 1930 il dislocamento è espresso in long ton (in breve ton o tons), come in uso nei paesi anglosassoni, pari a 1.016 kg, e non più in tonnellate metriche (1.000 kg).

(4) I cacciatorpediniere, nati per combattere le torpediniere (da torpedine ossia siluro), finirono per assorbiti nei compiti determinandone la scomparsa da quasi tutte le flotte. Nella marina italiana il termine torpediniera sarebbe rimasto, ma solo per indicare una sottoclasse di cacciatorpediniere.

In base ad una disposizione del 1929, le siluranti da mille a tremila tonnellate erano chiamate cacciatorpediniere, quelle di dislocamento inferiore erano denominate torpediniere. Nel 1938 le unità fino ad allora denominate "esploratori" furono declassate a cacciatorpediniere, mentre gli "avvisi" e alcuni vecchi cacciatorpediniere, di dislocamento superiore alle mille tonnellate, furono declassati a torpediniere.

(5) Il 3 settembre 1939, giorno della dichiarazione di guerra britannica e francese alla Germania, 406 navi mercantili tedesche d'altura, su un totale generale di 858, si trovavano in porti stranieri o in alto mare. Nell'ambito di questa perdita secca del 35,46% del tonnellaggio della flotta commerciale del Reich, 56 unità, per complessive 203,512 tsl, raggiunsero l'Italia. Altri 14 mercantili ripararono nell'Africa Orientale Italiana (biblio 18, parte V - aprile 2011).

(6) Fin verso il 1930 le navi da guerra italiane erano considerate di genere femminile o, almeno, quelle la cui categoria era femminile: corazzate, torpediniere, cannoniere. Da allora, invece, anche le corazzate e le altre categorie sono tutte maschili: perciò quella che per esempio era "la" *Cavour* divenne "il" *Cavour*.

Nella Royal Navy invece è sempre utilizzato il femminile per i nomi delle unità navali, preceduti dall'acronimo HMS, contrazione di Her/His Majesty's Ship ossia al "servizio di Sua Maestà".

(7) Destroyer, contrazione di "torpedo boat destroyers", è un termine inglese, in uso anche presso la marina francese, col quale venivano classificate le siluranti corrispondenti ai cacciatorpediniere italiani.

(8) Le cifre relative alle navigazioni di ritorno sono generalmente inferiori a quelle delle navigazioni di andata anche se dalle prime si sottraggono le perdite subite sulla rotta Italia-Libia; ciò dipende da un complesso di fatti, fra i quali i mancati ritorni delle unità trattenute per il cabotaggio libico e di quelle affondate o gravemente danneggiate per attacchi aerei od altre cause nei porti di arrivo (biblio 25 pag. 113).

(9) Eliminando dal conteggio gli spazi non commerciali, la stazza netta di un mercantile è valutabile approssimativamente in circa il 45% della stazza lorda. Pertanto, ai 5.107.949 di tsl complessive convogliate in Libia nel corso della guerra corrisponderebbero i 2.298.577 di tonnellate di stazza netta, cioè 6.504.973 m³ (1 tonnellata di stazza equivale a 2,83 m³ di volume). Tale valore complessivo di volume in m³ avrebbe permesso il carico di un ugual valore di tonnellate di peso di una combinazione di materiali aventi una densità media pari a 1.000 (densità = massa in Kg / volume in m³). I 2.245.381 di tonnellate di carichi trasportati complessivamente in Libia corrispondono quindi a poco più del 30% dei 6.504.973 di tonnellate potenzialmente trasportabili. Al crescere della densità del materiale o della combinazione dei materiali trasportati (dalla benzina con un valore di circa 700 kg/m³ al ferro con circa 7.800 kg/m³) cresce, a parità di volume disponibile, il valore delle tonnellate di portata netta e di conseguenza diminuisce la percentuale del carico trasportato in Libia rispetto a quello imbarcabile sui mercantili.

(10) La via Balbia è una strada costiera libica che, passando per il centro di Tripoli, collega la Tunisia con l'Egitto e misura all'incirca 1.822 chilometri. Attualmente è conosciuta anche con il nome di strada costiera nazionale. Il km 0 si trovava a Ras Ajdir al confine con la Tunisia, mentre il km 1.822 era a Musaid, nelle vicinanze dei villaggi egiziani di Musaid e Sollum.

Inaugurata da Benito Mussolini nel 1937, la strada, originariamente nota come "litoranea libica", venne rinominata così in onore di Italo Balbo, all'epoca governatore della Libia, vittima del fuoco amico che abbatté il suo aereo nel cielo di Tobruh il 28 giugno 1940.

NOTE BIOGRAFICHE

Cavagnari Domenico (Genova, 20 luglio 1876 – Roma, 2 novembre 1966)

Entrato all'Accademia navale di Livorno nel novembre 1889 consegue la nomina a guardiamarina nel 1895. Partecipa alla guerra di Libia e al primo conflitto mondiale guadagnandosi tre Medaglie d'Argento al comando di siluranti. Nel 1917-18 è Comandante in seconda della Difesa Militare Marittima di Venezia e dal 1922 al 1925 Capo di gabinetto al Ministero della Marina, incarichi ricoperti in sottordine all'Ammiraglio Thaon di Revel. Dal 1929 al 1932 assume il comando dell'Accademia Navale e successivamente della II Divisione navale. Sottosegretario alla Marina dall'8 novembre 1933 e Capo di Stato Maggiore dal 1° giugno 1934 riunisce di fatto nelle sue mani sia la massima responsabilità militare che quella politica. Mantiene entrambi gli incarichi fino all'8 dicembre 1940 quando è sostituito, a causa dell'insoddisfacente andamento della guerra, dall'ammiraglio Arturo Riccardi. È l'artefice di un grande programma di costruzioni navali concentrato sulle navi da battaglia. A tal riguardo è oggi deprecata la sua decisione di ricostruire le quattro obsolete corazzate delle classi Cavour e Duilio, rimaste sempre inferiori per armamento (320 mm contro i 381 mm) e protezione alle coeve francesi e britanniche, sottraendo preziose risorse economiche ed industriali ad altri progetti ritenuti più opportuni.

Carriera militare: Sottotenente di vascello (1897), Tenente di vascello (1900), Capitano di corvetta (1912), Capitano di fregata (1918), Capitano di vascello (1922), Contrammiraglio (1927), Ammiraglio di divisione (1930), Ammiraglio di squadra (1934), Ammiraglio d'armata (1936). Collocato in ausiliaria nel 1945 e in congedo assoluto nel 1954.

Iachino Angelo (Sanremo, 24 aprile 1889 – Roma, 3 dicembre 1976)

Entrato all'Accademia navale di Livorno nel 1904 è nominato guardiamarina nel 1907. Combatte nella guerra italo-turca e poi nella prima guerra mondiale, alla fine della quale si distingue al comando di una torpediniera. Dal 1923 è destinato in Cina come comandante del distaccamento Marina e poi come addetto navale presso la legazione italiana. È addetto navale a Londra dal 1931 al 1934. Dal giugno del 1939 al luglio del 1940 è nominato comandante dell'Accademia navale. Il 26 luglio 1940 assume il comando della 2ª squadra e il 10 dicembre 1940 quello della squadra navale che lascia il 5 aprile 1943, sostituito dall'ammiraglio Carlo Bergamini.

A Iachino, che ha comandato la Flotta italiana in quasi tutti gli scontri navali della seconda guerra mondiale, è addebitata la sfiducia non solo verso le portaerei ma anche nei riguardi del radar. Infatti, nel periodo in cui è comandante dell'Accademia Navale Iachino ha volutamente ignorato gli studi sui primi prototipi di radar nazionale portati avanti dall'ingegnere Tiberio nella stessa Accademia.

Carriera militare: Sottotenente di vascello (1910), Tenente di vascello (1914), Capitano di corvetta (1920), Capitano di fregata (1926), Capitano di vascello (1932), Contrammiraglio (1936), Ammiraglio di divisione (1938), Ammiraglio di squadra (1939), Ammiraglio di squadra designato d'armata (1942), Ammiraglio d'armata (1943). In posizione ausiliaria nel 1945, dopo ricorso riprende servizio tre anni dopo. Nuovamente in posizione ausiliaria il 24 aprile 1954. In congedo assoluto dal 25 aprile 1962.

Riccardi Arturo (Pavia, 30 ottobre 1878 – Roma, 20 dicembre 1966)

Entrato all'Accademia navale di Livorno nel novembre 1892 ha conseguito la nomina a guardiamarina nel 1897. Dopo i consueti imbarchi nei gradi di ufficiale subalterno è destinato dal 1904 per tre anni in Estremo Oriente. Durante la I guerra mondiale assume il comando di siluranti, quindi è nominato Sottocapo di Stato Maggiore della Divisione Navale dell'Alto Adriatico. Dal 1919 al 1922 è destinato presso l'Accademia di Livorno. Dal febbraio al maggio del 1925 assume la carica di Capo di gabinetto di Thaon di Revel al Ministero della Marina. Dal 1925 al 1928 è membro ordinario del Comitato Progetti Navi. Nel 1934-35, dopo incarichi al Ministero Marina e all'Arsenale di Taranto, assume il comando della IV divisione navale. Dal febbraio 1938 al 25 agosto 1939 ha il comando della I Squadra navale. È nominato senatore il 25 marzo 1939. Dall'8 dicembre 1940, succedendo a Cavagnari, assume contemporaneamente le cariche di Sottosegretario di stato e Capo di Stato Maggiore della Marina, conservandole fino alla caduta del fascismo, il 25 luglio 1943, quando è sostituito dall'ammiraglio Raffaele de Courten.

Riccardi nel periodo in cui assume la responsabilità della Forza Armata persegue con coerenza le proprie idee maturate dai primi anni Venti e cioè che la difesa del traffico costituiva, sulla base dell'esperienza inglese post-Jutland, il vero e principale compito della Marina.

Carriera militare: Sottotenente di vascello (1899), Tenente di vascello (1903), I Tenente di Vascello (1915), Capitano di corvetta (1916), Capitano di fregata (1918), Capitano di vascello (1924), Contrammiraglio (1931), Ammiraglio di divisione (1932), Ammiraglio di squadra (1935), Ammiraglio d'armata (1942). In ausiliaria dall'ottobre 1943.

Thaon di Revel Paolo (Torino, 10 giugno 1859 – Roma, 24 marzo 1948)

Entrato nel 1873 alla Scuola di Marina di Napoli e due anni dopo a quella di Genova, dove nel 1877 consegue la nomina a guardiamarina.

Dopo vari imbarchi e comandi, dal 1905 al 1907 assume il comando dell'Accademia Navale di Livorno. Ha partecipato alla guerra di Libia come comandante della IV divisione navale e nel marzo 1913 è nominato Capo di Stato Maggiore della Marina.

Durante la Prima Guerra Mondiale, a causa di divergenze in merito alla condotta delle operazioni in Adriatico con il Comandante in Capo della flotta, il viceammiraglio Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, nell'ottobre 1915 ottiene di essere sostituito nel suo incarico per assumere il Comando in Capo delle Forze Navali dell'Alto Adriatico e della Piazza di Venezia.

Nominato nuovamente Capo di Stato Maggiore della Marina nel febbraio 1917 assume contemporaneamente il Comando in Capo delle Forze Navali mobilitate. Nello stesso mese è nominato Senatore. Il 24 novembre 1919 dà le dimissioni da Capo di Stato Maggiore della Marina per contrasti sulla politica italiana in Adriatico, vista come troppo arrendevole verso gli Alleati.

Durante la Grande Guerra, sotto la guida di Thaon di Revel, l'opera della Marina è stata mirata al conseguimento di due obiettivi strategici fondamentali: la protezione delle linee di rifornimento nazionali sul mare e il blocco navale degli Imperi Centrali, attraverso una guerriglia navale condotta con mezzi sottili e insidiosi.

Nominato Ministro della Marina nell'ottobre del 1922, nel maggio del 1925 rassegna le dimissioni per divergenze riguardanti l'istituzione del Capo di Stato Maggiore Generale.

Insignito nel 1923 del titolo di Duca (cui nel 1940 è aggiunto il predicato del "del mare"), nel 1924 gli è conferito il titolo onorifico di Grande Ammiraglio, equipollente a quello di Maresciallo d'Italia.

In virtù del titolo di Grande Ammiraglio il Revel è rimasto sempre in servizio senza alcun limite di età e con un proprio ufficio al Ministero e, per il grande carisma posseduto, ha sempre esercitato una forte influenza sulla Forza Armata.

Carriera militare: Sottotenente di vascello (1880), Tenente di vascello (1886), Capitano di corvetta (1895), Capitano di fregata (1899), Capitano di vascello (1904), Contrammiraglio (1910), Viceammiraglio (1913) Ammiraglio (1918), Grande Ammiraglio (1924).

BIBLIOGRAFIA

1. AA.VV. "La battaglia dei convogli 1940-1943" - U.S.M.M. 1994.
2. Bagnasco E., Cernuschi E. "Le navi da guerra italiane 1940 - 1945" - Ermanno Albertelli Editore 2003.
3. Bagnasco E., Bargoni F. "Cacciasommersibili" - Storia Militare, settembre 2009.
4. Bertini M. "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale" - Volume XIII Tomo I "I sommergibili in Mediterraneo" - U.S.M.M. 1972.
5. Bertini M. "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale" - Volume XIII Tomo II "I sommergibili in Mediterraneo" - U.S.M.M. 1972.
6. Bragadin M. "Il dramma della marina Italiana 1940-1945" - Mondadori 1972.
7. Botti F. "Problemi logistici del secondo anno di guerra - aspetti interforze" L'Italia in guerra il secondo anno - 1941 - Commissione Italiana di Storia Militare - U.S.M.M. 1992.
8. Botti F. "Strategia e logistica in un'ottica interforze" L'Italia in guerra il terzo anno - 1942 - Commissione Italiana di Storia Militare - U.S.M.M. 1993.
9. Botti F. "La guerra dei convogli 1940-1943" Storia Militare, febbraio 2005.
10. Bovio O. "In alto la bandiera. Storia del Regio Esercito" - Bastogi 1999.
11. Caruana J. "I rifornimenti d'emergenza per Malta" - Storia Militare, maggio 1996.
12. Caruana J. "I convogli britannici per Malta" - Storia Militare, aprile 1997.
13. Caruana J. "Caccia per Malta" - Storia Militare, marzo 1999.
14. Cernuschi E. "Domenico Cavagnari storia di un ammiraglio" - supplemento Rivista Marittima, febbraio 2001.
15. Cernuschi E. "...Sulla battaglia dei convogli 1940-1943" - Storia Militare, aprile 2005.
16. Cernuschi E. "Fecero tutti il loro dovere" - supplemento Rivista Marittima, novembre 2006.
17. Cernuschi E. "Le decrittazioni della Regia Marina" - Storia Militare, parti I e II aprile-maggio 2007
18. Cernuschi E. "La Marina tedesca nel Mediterraneo, 1941-1945 - parti I-V" - Storia Militare, luglio-agosto 2010, gennaio 2011, marzo-aprile 2011.
19. Civoli M. "S.A.S. I Servizi Aerei Speciali della Regia Aeronautica 1940-1943" - Gribaudo 2000.
20. Cocchia A. "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale" - Volume VI "La difesa del traffico con l'Africa settentrionale dal 10 giugno 1940 al 30 settembre 1941" - U.S.M.M. 1978.
21. Cocchia A. "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale" - Volume VII "La difesa del traffico con l'Africa settentrionale dal 1° ottobre 1941 al 30 settembre 1942" - U.S.M.M. 1976.
22. De Belot R. "La guerra aeronavale nel Mediterraneo 1939 - 1945" - Longanesi 1971.
23. De Felice R. "Mussolini l'alleato" vol. II - Einaudi 1996.
24. De La Sierra L. "La guerra navale nel Mediterraneo 1940-1943" - Mursia 1976.
25. De Toro A. "La difesa del traffico e la flotta italiana in guerra" - Storia Militare, settembre 1994.
26. Fioravanzo G. "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale" - Volume VIII "La difesa del traffico con l'Africa settentrionale dal 1° ottobre 1942 alla caduta della Tunisia" - U.S.M.M. 1964.
27. Fioravanzo G. "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale" - Volume I "Dati statistici" - U.S.M.M. 1972.
28. Fioravanzo G. "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale" - Volume II "Navi militari perdute" - U.S.M.M. 1975.
29. Fioravanzo G. "L'organizzazione della marina durante il conflitto" - Volume XXI Tomo II - U.S.M.M. 1975.
30. Fioravanzo G. "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale" - Volume IV "Le azioni navali in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941" - U.S.M.M. 1976.
31. Fioravanzo G. "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale" - Volume V "Le azioni navali in Mediterraneo dal 1° aprile 1941 all'8 settembre 1943" - U.S.M.M. 1970.
32. Fraccaroli A. "Italian warship of world war II" - Ian Allan 1968.
33. Giorgerini G. "La battaglia dei convogli in Mediterraneo" - Mursia 1977.
34. Giorgerini G. "Da Matapan al Golfo Persico" - Mondadori 1989.
35. Giorgerini G. "La guerra per mare e il problema dei convogli" L'Italia in guerra il secondo anno - 1941 - Commissione Italiana di Storia Militare - U.S.M.M. 1992.
36. Giorgerini G. "La guerra italiana sul mare" - Mondadori 2001.
37. Lupinacci P. "La Marina Italiana nella seconda guerra mondiale" - Volume IX "La difesa del traffico con l'Albania, la Grecia e l'Egeo" - U.S.M.M. 1965.
38. Mancini R. "I porti della Libia" parte 1ª - Storia Militare, febbraio 1998.
39. Mancini R. "I porti della Libia" parte 2ª - Storia Militare, marzo 1998.
40. Marcon T. "L'idroaviazione italiana nella 2ª Guerra Mondiale" - RID, febbraio 1985.
41. Marcon T. "Gli aerotrasporti dell'Asse per la Tunisia" - Storia Militare, marzo 1994.
42. Marcon T. "L'aviazione per il Regio Esercito" - Storia Militare, agosto 1995.
43. Marcon T. "Sul rendimento degli aerosiluranti italiani" - Storia Militare, dicembre 1997.
44. Marcon T. "L'aviazione antisom in Mediterraneo - parte 1ª" - Storia Militare, luglio 1999.
45. Mattesini F. Cermelli M. "Le direttive tecnico-operative di Superaereo (Gennaio 1942 - Settembre 1943)" Volume II Tomo I - U.S.S.M.A. 1992.
46. Pedriali F. "Operazione Flax" Storia Militare, febbraio 2004
47. Petacco A. "Le battaglie navali del Mediterraneo nella seconda guerra mondiale" - Mondadori 1976.
48. Rizza C. "Breaking Hagelin" - Rivista Marittima, novembre 2019.

49. Rizza C. "Revelata Quaestio" - Bollettino d'Archivio, U.S.M.M. luglio-settembre 2021.
50. Santoni A. "Il vero traditore" - Mursia 1981
51. Santoni A. "La politica delle costruzioni navali del fascismo" - Storia Militare, agosto 1994.
52. Santoni A., Mattesini F. "La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo 1940-1945" - Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri 1980.
53. Santoni A. "Tobruk run" - Storia Militare, marzo 2007.
54. Santoni A. "L'Ultra vola in alto" - Storia Militare, luglio 2007.
55. Santoro G. "L'Aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale" - Vol. I e II - Edizioni Esse 1957.
56. Woodman R. "Malta convoys 1940-1943" - John Murray 2000.
57. www.uboat.net

Enrico Paradies © 2008 – 2024

L'autore

Enrico Paradies, nato a Bari nel 1954, è laureato in Ingegneria elettrotecnica e ha conseguito un Master in General Management. Ha assolto il servizio di leva come sottotenente di complemento del Corpo Tecnico di Artiglieria dell'Esercito Italiano. Dal 1985 si è trasferito a Roma per lavoro. Ha svolto la sua attività professionale prevalentemente in una primaria società italiana di informatica dedicandosi negli ultimi anni al coordinamento della redazione di offerte tecniche in risposta a bandi di gara pubblici e privati. Dal 2021 è in pensione. Appassionato di storia sin dagli anni giovanili, possiede una ricca libreria, costituita da oltre 500 monografie e periodici specialistici, inerente soprattutto argomenti sulla guerra aeronavale in Mediterraneo nella seconda guerra mondiale e sulla storia della Marina Militare italiana.

REGIO ESERCITO