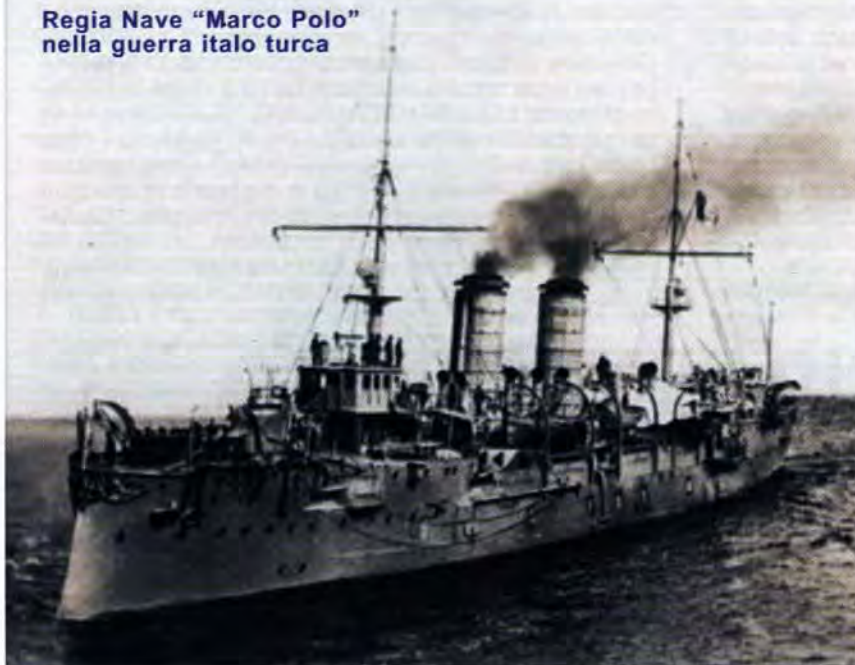


LA REGIA MARINA NELLA GRANDE GUERRA

Regia Nave "Marco Polo"
nella guerra italo turca



Nel titanico scenario rappresentato dalle operazioni militari della grande guerra fin dall'autunno del 1914 le popolazioni dei due schieramenti contrapposti si attesero combattimenti navali aventi carattere risolutore: gli scontri avrebbero dovuto avere per protagonisti le grandi unità di superficie, che costituivano agli inizi della guerra l'elemento qualificante di uno Stato, infatti, ci si poteva ritenere una grande potenza solo se si possedeva una flotta composta da corazzate, le famose *Dreadnoughts*, e incrociatori da battaglia. Non a caso, nel decennio che precedette le ostilità Inghilterra e Germania si erano lanciate in una corsa agli armamenti navali senza precedenti.

Nei pensieri degli strateghi navali, nelle cancellerie dei diplomatici, nelle esperienze degli uomini di mare, ma anche nell'immaginario collettivo delle masse, erano infatti impresse a chiare lettere le vicende della guerra ispano-americana del 1898, quando le navi statunitensi avevano distrutto in sol colpo quelle spagnole nelle Filippine e poi a Cuba, e ancora più icasticamente le vicende della guerra russo-giapponese: la flotta nipponica, dopo avere colato a picco la squadra navale zarista d'Oriente, e posto così le basi dell'occupazione della Manciuria, nel maggio del 1905, con lo scontro di Tsushima, aveva annientato in un sol giorno l'intera flotta russa del Baltico e determinato la fine della guerra!

Ecco perché, impantanatosi il fronte occidentale in una linea ininterrotta di trincee dalla Manica alla Svizzera, tutto il mondo prevedeva di lì a poco uno scontro dalle proporzioni gigantesche sul Mare del Nord fra Inghilterra e Germania che avrebbe potuto decidere le sorti della guerra. Ma non sarà così. Dopo la battaglia di Coronel nelle acque del Cile il 1 novembre 1914, segnata dalla vittoria della Squadra tedesca del Pacifico, poi colata a picco nei pressi delle Falkland nell'Atlantico meridionale l'8 dicembre 1914 da unità inglesi, l'unico serio tentativo della *Hochflotte* germanica di impegnare la *Grand Fleet* avrà luogo fra il 31 maggio e il 1 giugno 1916 nelle acque dello Jutland.

Pur prendendovi parte quasi 250 navi fra unità inglesi e tedesche, lo scontro rimase senza effetti decisivi, anzi la Germania, alla quale spettava l'onere di portare l'offensiva, cambiò strategia: lasciate corazzate e incrociatori nei porti, lanciava contro gli alleati, inglesi, francesi e italiani, la guerra sottomarina che fra la fine del 1916 e i primi del 1917 stava per assicurare agli Imperi centrali la vittoria. Anni di sacrifici economici e centinaia di tonnellate di acciaio diventarono improvvisamente fuori moda e soprattutto inutili per cercare di sconfiggere il nemico.

Le unità francesi e inglesi di stanza nel Mediterraneo, inviate nel febbraio 1915 dinanzi ai Dardanelli per sostenere la spedizione militare contro l'Impero Ottomano, saranno da par loro falciate da cacciatorpediniere, mine e sottomarini nemici tanto da obbligare i comandi alleati a rinunciare alle operazioni navali: la Francia perderà la corazzata *Bouvet* e vedrà messi fuori combattimento gli incrociatori da battaglia *Suffren* e *Gaulois*, mentre la squadra inglese avrà due corazzate affondate, *Irresistible* e *Ocean*, e l'incrociatore da battaglia *Inflexible* fuori

uso. Sommergibili tedeschi silureranno poi le corazzate inglesi *Majestic* e *Triumph* ed un cacciatorpediniere turco la corazzata *Goliath*. La conseguenza fu la decisione di tentare l'invasione della penisola di Gallipoli, risultata alla fine tragicamente fallimentare.

I bollettini della guerra navale divennero sempre più dei lunghi elenchi di unità militari e navi commerciali affondate improvvisamente a causa di mine, o catturate e colate a picco da parte dei sommergibili tedeschi e austriaci.

Nel Mediterraneo, mentre la Francia, dopo la stipula dell'*Entente cordiale* con Londra, aveva concentrato i suoi sforzi sull'esercito, anche l'Italia e l'Austria - Ungheria si erano votate con la stessa concezione strategica di Londra e Berlino a una corsa agli armamenti navali, alla quale il giovane Regno non si sarebbe potuto in ogni caso sottrarre sia per la sua posizione geopolitica che per la tutela dei propri interessi politici ed economici in Africa, in Oriente e nelle Americhe. La flotta italiana, risorta dopo la triste giornata di Lissa per le cure di due grandi ammiragli, Aimone Pacoret de Saint Bon e Benedetto Brin, per tutta la fine dell'800 e i primi del '900 si arricchirà di navi moderne ed efficienti, che lancerà in continue crociere addestrative nei mari di tutto il mondo.

La prova della sua efficienza la si avrà con la guerra italo-turca del 1911 quando la Regia Marina darà il meglio di sé in una serie complessa di operazioni innovative: dal trasporto oltre mare del corpo di spedizione, forte di 15.000 uomini, alla copertura dello sbarco a Tripoli e a Bengasi, prima grande operazione anfibia dell'epoca contemporanea, dal contrasto per tutto il Mediterraneo centrale e orientale della flotta ottomana disseminata dall'Albania al canale di Suez, alle brillanti azioni di Prevesa del 27 novembre 1911 e di San Giovanni di Medua del 5 ottobre, ideate da Luigi di Savoia, e alla violazione dei Dardanelli condotta da Enrico Millo nella notte fra il 18 e il 19 luglio 1912.

Dichiarata la guerra all'Austria Ungheria, gli Italiani

si aspettavano dalla nostra flotta un contributo più che determinante per la vittoria, così come era stato per la guerra di Libia.

Allo scoppio del conflitto l'Italia vantava una flotta medio-grande che schierava le super corazzate *Conte di Cavour*, *Giulio Cesare*, *Dante Alighieri*, *Leonardo da Vinci* (cui si unirono nel maggio 1915 la *Duilio* e nel marzo 1916 la *Doria*) le corazzate predreadnoughts *Regina Elena*, *Vittorio Emanuele*, *Napoli*, *Roma*, gli incrociatori corazzati *Pisa*, *Amalfi*, *San Giorgio*, *San Marco*, gli incrociatori protetti *Brin*, *Regina Margherita*, *Varese*, *Garibaldi*, *Ferrucci*, *Pisani*, sette esploratori, ventiquattro cacciatorpediniere delle classi *Indomito*, *Soldato* e *Pilo*, otto sommergibili, mentre il Corpo Reale Equipaggi ascenderà alla cifra di 70.000 uomini. Il grado di preparazione dei marinai italiani era particolarmente elevato sia per la classe degli ufficiali, forgiati da quella magnifica scuola di vita e di armi che era l'Accademia Navale di Livorno, fondata nel 1881, sia per il resto del personale, tratto tradizionalmente dalle popolazioni rivierasche, temprate ed addestrate a vivere sul mare. Sostanziale pari forza contava il nemico.

Ma come per il fronte di terra anche sul mare ci trovavamo in condizioni di oggettiva inferiorità. Diversa è infatti la costa italiana dell'Adriatico da quella dell'allora Impero Asburgico: se questo poteva giovare di porti sicuri come Trieste, Pola, Sebenico e Cattaro, la Regia Marina nelle ben 386 miglia marine di costa adriatica aveva solo due basi poco più che mediocri come Venezia e Brindisi. In un suo saggio, il noto giornalista Tomaso Sillani, già compagno d'accademia di Luigi di Savoia, così descriveva la situazione dell'Adriatico: *"Questo mare stretto e chiuso costituiva la minaccia tremenda di tutta la nazione. Non una base sulla nostra costa orientale: il valore di Venezia ridotto solo a quello di appoggio per una mobile difesa; Ancona trasformata in città aperta; Brindisi frettolosamente allestita per essere un rifugio; Taranto, sull'Jonio .. E dall'altra parte, invece, tutte le coste portuose dell'Istria, con Pola formidabile sul vertice della penisola; il Quarnaro con le sue isole e Fiume; la Dalmazia con Sebenico, Spalato ... Cattaro e il suo possente arcipelago ... Aveva, la flotta degli Asburgo, tutti questi punti d'adunata resi inviolabili dalla natura e dall'arte; aveva i profondi canali che le isole fanno con la terraferma, per spostarsi da un luogo all'altro. Con queste immutate condizioni di inferiorità, dichiarammo la guerra all'Austria ... Poche esperienze avevamo, anche per le ragioni politiche, che rendevano l'Adriatico proibito alle accurate manovre; nè la guerra degli altri, nei mesi che precedettero la nostra, era stata tale da prepararci insegnamenti fecondi, se si pensi che era combattuta, ovunque, in condizioni diverse dalle nostre, e nell'Adriatico le squadre d'Inghilterra e di Francia non avevano fatto che fuggevoli apparizioni, non rispondenti ad alcun piano organico d'attacco contro le forze del nemico".*

Con questo teatro operativo, il necessario dominio del mare non poteva intendersi in modo astratto, ma doveva essere effettivo e, per raggiungere tale obiettivo, la Regia Marina si assunse il compito di svolgere un'attività continuativa di vigilanza che consumerà uomini e mezzi, spesso senza risultati concreti, contro un nemico del tutto restio a uscire dai propri muniti porti per impegnare battaglia. Nei primi tre anni di guerra, a parte gli iniziali bombardamenti costieri, la Flotta austro-ungarica attuerà solo vane operazioni di forzamento (cinque nel 1915, nove nel 1916 e ben dieci nel 1917) dello sbarramento posto nel Canale di Otranto, composto da pescherecci e ostruzioni. Il più imponente

tentativo fu messo in atto il 14 e 15 maggio 1917 quando l'ammiraglio Horty, a capo di una squadra navale forte di tre incrociatori, tre cacciatorpediniere e varie unità minori, cercò di superare lo sbarramento con l'aiuto di un'ampia manovra diversiva nelle acque albanesi. Nonostante lo spiegamento di forze, anch'esso rimase senza esito e gli austro-ungarici rientrarono con diverse perdite.

Il comando dell'Armata Navale era stato assegnato al vice ammiraglio Luigi di Savoia, duca degli Abruzzi, che innalzò le proprie insegne sulla corazzata *Conte di Cavour*, al suo fianco aveva uomini a lui legati con esperienze e competenze acquisite spesso assieme: il contrammiraglio Umberto Cagni (il compagno di tutte le spedizioni esplorative in Africa, in Alaska, sull'Himalaya, e che aveva diretto gli sbarchi delle nostre truppe in Libia) al comando della IV Divisione Navale a Venezia, l'ammiraglio Enrico Millo al comando della I Divisione Navale della I Squadra, il capitano di vascello Guido Biscaretti di Ruffia (l'eroe delle imprese di Prevesa e San Giovanni di Medua), al comando della *Dante*, il contrammiraglio *Paolo Emilio Thaon de Revel*, Capo di Stato Maggiore della Marina, distintosi egregiamente sempre nella guerra italo-turca. Dal Comandante in Capo all'ultimo marinaio, tutti avrebbero voluto affrontare in uno scontro aperto *"La cautissima flotta austriaca occupata a covare senza fine dentro i porti sicuri la gloria di Lissa"*, come argutamente scriverà Gabriele D'Annunzio nel messaggio lasciato al nemico nel corso della famosa "beffa" di Buccari nel febbraio del 1918.

Luigi di Savoia imposta quindi la strategia della flotta italiana tutta all'attacco: nulla fu tralasciato per contrastare il nemico e attirarlo verso quella grande battaglia che avrebbe potuto dare una svolta alle operazioni militari anche sul nostro fronte, tragicamente impantanatosi nelle trincee del Carso e sulle gioaie delle Alpi. Tale compito offensivo era già stato bene assolto nel dicembre del 1914 facendo sbarcare a Valona nostri reparti per impedire che la zona circostante fosse recuperata dall'Impero Ottomano. La mossa del Duca degli Abruzzi aveva assicurato all'Italia, ancora per poco neutrale, il controllo della costa albanese e quindi piena libertà di manovra nel canale di Otranto che delimita a sud l'Adriatico. Scoppiata la guerra, nulla resterà di intentato per battere il nemico: dai bombardamenti costieri di ferrovie e installazioni militari all'occupazione delle isole di Pelagosa e Lagosta, da manovre navali dinanzi ai principali porti nemici a logoranti servizi di



La "Viribus Unitis" affonda nel porto di Pola

crociera e di agguati, pagati a caro prezzo con la perdita di varie navi. Nel luglio 1915 i sommergibili nemici silureranno l'*Amalfi* al largo di Venezia e il *Garibaldi* al largo delle coste dalmate; nel dicembre 1916 la *Regina Margherita*, finita su mine, colerà a picco nelle acque di Valona. Ma nessuna reazione sostanziale venne dalla flotta avversaria. Così scriverà nel dicembre del 1916 Luigi di Savoia al fratello Emanuele Filiberto, comandante della III Armata: " *Qui sempre nulla! Per quanto li stuzzichi non si riesce a stararli. Malgrado ciò non è che si stia inattivi. Anzi! Servizio duro e senza compenso, in cui gli uomini si stancano e le unità si logorano per niente: specialmente le siluranti. Questa caccia alla posta non è divertente e temo durerà a lungo*".

Un intermezzo degno di nota sarà quello compiuto fra il dicembre del 1915 e il febbraio del 1916. Sotto il comando diretto di Luigi di Savoia la nostra flotta svolse ben 584 crociere per proteggere i 202 viaggi occorsi a 45 piroscafi italiani, 11 inglesi e 25 navigli leggeri francesi per trasportare dalle inospitali terre albanesi in Italia e a Corfù 260.000 profughi militari e civili serbi, 20.000 prigionieri austro-ungarici, 10.000 cavalli e diverse migliaia di tonnellate di materiali.

Una pagina anch'essa poco nota che coinvolse la Marina fu quella della guerra di spie che costerà alla nostra flotta l'affondamento in porto della *Brin* (il 27 settembre 1915) e della *Leonardo da Vinci* (il 2 agosto 1916): si trattò di due avvenimenti quanto mai traumatici, che sollevarono polemiche e dubbi sull'efficienza della nostra Marina, e che solo nel 1917, a seguito di una brillante operazione del nostro controspionaggio in Svizzera, saranno ricondotti appunto all'azione di sabotaggio austriaca.

Vista l'assenza di risultati concreti la strategia doveva pertanto cambiare. Anche nell'Adriatico si imporrà così la guerra del naviglio leggero di superficie, che per



L'Impresa di Premuda

l'Italia si compendia nel Motoscafo Armato Silurante M.A.S., nei cacciatorpedinieri, nei cosiddetti "barchini saltatori", nelle "mignatte", nell'idro-aviazione, nei dirigibili: una vasta gamma di mezzi assai redditizi e congeniali a una Marina, come quella italiana, che spiccava per le doti di iniziativa individuale e di ardimento dei suoi uomini. Ma la nuova strategia comporterà anche un cambio al vertice della Marina e Luigi di Savoia, nel febbraio del 1917, cederà il comando a Thaon de Revel.

I lunghi anni di preparazione, i sacrifici di uomini e mezzi, gli ardimenti oscuri nelle spesso monotone crociere di perlustrazione, finalmente nel 1917, e soprattutto nel 1918, daranno alla Regia Marina quelle vittorie che oggi noi con fierezza celebriamo: dall'affondamento nel porto di Trieste della corazzata *Wien* il 10 dicembre 1917 a quello della *Santo Stefano* a Premuda il 10 giugno 1918, sempre per mano di Luigi Rizzo, all'affondamento della *Viribus Unitis* nel porto per opera dei siluri a lenta corsa di Rossetti e Paolucci il 1 novembre 1918. Il 12 novembre Thaon de Revel emanava il bollettino della vittoria navale che sanciva il successo delle nostre armi anche sul mare.

avv. **Francesco Atanasio**
(Presidente della Federazione di Siracusa)

BOLLETTINO DELLA VITTORIA NAVALE

Comando in Capo delle Forze Navali mobilitate

Ordine del giorno n.38

Marinai: la guerra marittima condotta in Adriatico in unione a reparti degli Alleati e degli Stati Uniti col più costante e sagace ardimento nella ricerca dell'avversario in mare aperto e dentro i muniti porti è finita entro Pola con uno dei più luminosi esempi dell'eroismo italiano. Dal primo all'ultimo giorno, Voi avete perseverato in una lotta senza tregua supplendo al difetto dei mezzi e alla gravità dei molteplici compiti, con una vigoria, con una audacia sempre più pronte e ferme. Tutti gli italiani conoscono i nomi dei singoli eroi e delle vittorie fulminee, ma non a tutti è nota l'opera silenziosa, aspra, generosa, compiuta in ogni ora, in ogni evento, in ogni fortuna, quando solamente una assoluta dedizione al dovere poteva superare l'imparità delle condizioni e la durezza degli ostacoli. Sappia oggi la Patria, di quanti sforzi ed eroismi ignoti è fatta questa sua immensa Gloria. Consideri come due volte la Vittoria abbia preso il volo e l'augurio dal gorgo ove le più potenti navi nemiche scomparivano: da Premuda al Piave, da Pola a Trieste e Trento. La grande nave colata a picco nel porto di Pola fu più che un presagio. Nel suo nome stesso ostentava la vecchia menzogna delle forze, non riunite ma coatte. La duplice dissoluzione è avvenuta. Come più non esiste l'esercito, così la flotta imperiale non esiste più. Onore sempre a Voi tutti onesti e prodi Marinai d'Italia.

Brindisi, XII novembre MCMXVIII
Il Comandante in Capo delle Forze Navali Mobilitate
THAON DI REVEL