



1972 – ACCADEMIA NAVALE – 48° CORSO AUCL DELLA MARINA MILITARE

2002 – RADUNO IN ACCADEMIA PER IL 30° ANNIVERSARIO (Vai al sito del 2002: <http://web.tiscali.it/demiurgos>)

2012 – RADUNO IN ACCADEMIA PER IL 40° ANNIVERSARIO DEL CORSO

Il nuovo sito del 48° AUCL: <http://digilander.libero.it/novus2007/Index.htm>



STORIA DELLA MARINA MILITARE ITALIANA

Dal sito: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>





STORIA DELLA MARINA MILITARE ITALIANA

Sommario

La Bandiera della Marina Militare	3
La Marineria italiana antica	5
La Marina del Regno di Sardegna	6
La Marina Toscana	7
La Marina Pontificia	8
La Marina delle Due Sicilie.....	9
Nascita della Regia marina.....	10
La Battaglia di Lissa (20 luglio 1866)	11
Da Lissa alla Prima Guerra Mondiale.....	13
Nella Grande Guerra	15
Tra le Due Guerre	16
Le unità in servizio alla fine degli Anni '40.....	18
Le unità della Marina Militare dopo il Trattato di Pace:	21
La Seconda Guerra Mondiale	22
La Regia Marina alla fine del conflitto	27
Dal Dopoguerra agli anni '60	29
Il Trattato di Pace e le sue conseguenze.....	30
L'adesione dell'Italia alla NATO	33
La Marina negli Anni '50	35
Il Programma 1958 e le forze navali integrate	39
I programmi e le unità negli Anni '60	42
Le unità della Marina Militare a metà degli anni '60.....	46
Dalla Legge Navale al Golfo Persico	46
La crisi degli Anni '70.....	48
Le unità della Marina Militare a metà degli anni '70.....	51
Verso il Libro Bianco della Marina	52
L'Applicazione della Legge Navale.....	57
La situazione del Mediterraneo negli Anni '80.....	59
Dal Libro Bianco 1985 al Golfo Persico	61
La Marina Militare alla fine degli Anni '80.....	65

La Bandiera della Marina Militare

La bandiera navale della Marina Militare risale al dopoguerra, quando è stata istituita con un decreto dell'allora Capo dello Stato Enrico De Nicola il 9 novembre 1947.

Sul decreto, pubblicato dalla Gazzetta Ufficiale il 29 novembre '47 (n. 275), all'articolo 1 si legge che la Bandiera navale della Marina Militare "è costituita dal Tricolore italiano, caricato, al centro della banda bianca, dall'emblema araldico della Marina militare, rappresentante in quattro parti gli stemmi delle Repubbliche marinare (Venezia, Pisa, Genova, Amalfi), e sormontata da una corona turrata e rostrata".

L'uso del tricolore sulle navi va tuttavia fatto risalire al 1848 quando l'Italia unita era ancora di là da venire. Con il Regio Decreto del 15 aprile di quell'anno, Carlo Alberto dispone "che la stessa bandiera, quale simbolo dell'unione italiana, che



sventola sulle schiere da Noi guidate a liberare il sacro suolo d'Italia, sia inalberata sulle Nostre navi da guerra". Esse "inalbereranno, quale bandiera nazionale, la bandiera tricolore italiana (verde, bianco e rosso) con lo scudo di Savoia al centro. Lo scudo sarà sormontato da una corona.

Il 30 dicembre 1939, il Sottosegretario di Stato per la Marina, Ammiraglio d'Armata Domenico Cavagnari, chiede alla Regia Consulta Araldica del Ministero degli Interni di riconoscere un emblema araldico alla Marina (allora Regia Marina). Emblema che, scrive Cavagnari nella lettera di richiesta, occorre "saldare, gettato in bronzo, sulla prora delle navi" e che riunisce "emblematici della Marina imperiale di Roma, delle Repubbliche Marinare di Venezia, Genova, Pisa e Amalfi e della Marina imperiale. [...] In cuore, sovrapposto ai quattro quarti, lo scudo sabauda affiancato dal fascio littorio. A simboleggiare l'origine della marineria di Roma, lo stemma è sormontato dalla Corona turrata e rostrata, emblema di onore e di valore che il Senato romano conferiva ai duci di imprese navali, conquistatori di terre e città oltremare".





Lo stemma proposto dall'Ammiraglio Cavagnari viene concesso con Regio Decreto durante la guerra, nell'aprile '41. I problemi di applicabilità del decreto derivanti dal conflitto prima e dall'armistizio del '43 poi, fanno dimenticare la questione che viene riaperta solo alla fine del '47 dal Presidente Enrico De Nicola che istituisce la "Bandiera navale" della Marina Militare della Repubblica Italiana epurandola dal blasone sabauda e dai due fasci littori a seguito del Referendum del 1946.

Come è nata la necessità di uno stemma per la Marina Militare?

Per le nostre navi non sarebbe stato sufficiente inalberare la semplice bandiera italiana? La ragione è poco nota: la "disadorna" bandiera tricolore avrebbe potuto generare degli equivoci durante la navigazione perché in tutto conforme all'insegna della Marina del Messico. Si è quindi deciso di adottare l'emblema araldico del '41, poi modificato da De Nicola nel '47 e che campeggia ancora oggi sullo sfondo bianco del tricolore italiano.



La Marineria italiana antica

La posizione geografica dell'Italia, al centro del Mediterraneo, la lunghezza e i ripari offerti dalle sue coste, hanno consentito ai popoli che fin dai tempi antichi si sono successivamente stanziati sui suoi litorali, un rapido sviluppo della navigazione. Etruschi, Siracusani, Tarantini, Anziati hanno percorso per secoli il Mediterraneo con le loro navi da guerra e mercantili, esercitandovi il commercio e la pirateria.



Roma si è affermata anche grazie alle sue navi che sono riuscite a sconfiggere sul mare, il suo elemento, Cartagine. Il declino di Roma è anche dovuto alla decadenza della sua Marina.



Dopo una lunga stasi, alla fine del Medioevo, nuove potenze marittime sorgono a sostegno delle Repubbliche Marinare: Venezia, Genova, Pisa, Amalfi, ma anche Ancona, Cagliari, Gaeta, Palermo, Messina, Bari, Trani ecc. Marinai italiani, spesso al servizio di altre nazioni, sfruttano le loro capacità e le loro conoscenze nautiche effettuando ardite esplorazioni: da Noli, Ca' da Mosto, Pessagno, i due Caboto, [Cristoforo Colombo](#), Amerigo Vespucci, Giovanni Da Verrazzano.

La potenza navale di Venezia la rende a lungo padrona dell'Adriatico e egemone nel Mediterraneo Orientale e la contrappone ai nascenti interessi marittimi dei Turchi. A Lepanto, il 7 ottobre 1571, avviene lo scontro fra le flotte cristiane e quelle mussulmane. Veneziani, genovesi, toscani, napoletani con altri marinai italiani, e numerose navi, partecipano al grande scontro vittorioso.

Con la scoperta delle Americhe il centro di gravitazione del commercio mondiale si sposta verso l'Atlantico dove si affacciano i nuovi nascenti imperi (Spagna, Portogallo, Gran Bretagna, Olanda, Francia). Il Mediterraneo perde d'importanza, ma non per le città che vi si affacciano.

La Marina del Regno di Sardegna

Il "Progetto di Stabilimento per la Regia Marina e di amministrazione per la Medesima" nasce nel 1814 dalla lungimirante visione di Giorgio Andrea Agnes Des Geneys (1761-1839), barone di Fenile e conte di Rinasca.

Tale progetto inizia subito dopo la formale annessione di Genova al Regno di Sardegna (7 gennaio 1815). Sono così a disposizione dei Savoia: un ottimo porto, l'arsenale, la Darsena e i cantieri navali genovesi.

In meno di quattro anni Des Geneys riesce a creare una flotta di tre fregate, una corvetta, due brigantini, due golette, quattro mezze galere, due lancioni, quattro gondole.



Il 9 aprile 1822, al comando di Des Geneys, una divisione composta dalle fregate Maria Teresa, Commercio di Genova, dai brigantini Nereide e Zeffiro e dalla goletta Vigilante, con due mila uomini a bordo, salpa da Genova per il Marocco, per concludere con il Sultano un trattato di commercio fortemente voluto dagli armatori genovesi. Nel 1825 il Des Geneys guidò la Flotta Sarda in un'azione di forza contro Tripoli, contribuendo, così, a scoraggiare ulteriormente l'azione dei barbareschi contro le coste dell'Italia.



I dieci anni del regno di Carlo Felice (1821-1831) rappresentano il periodo di maggiore splendore della Marina Sarda. Il nuovo sovrano, infatti, ne incoraggia il potenziamento per la protezione del commercio marittimo che, dopo la pace con gli stati barbareschi, è in piena espansione.

Durante il regno di Carlo Alberto (1831-1849) l'impulso allo sviluppo della Marina diminuisce. Tuttavia, Des Geneys seguita ad incoraggiare ed assecondare le iniziative commerciali, riuscendo ad ottenere che il governo di Torino si interessi alle intraprendenti colonie liguri dell'America meridionale. Il 25 febbraio 1834, la fregata Des Geneys fa vela per la prima volta oltre l'Atlantico per Rio de Janeiro. Nell'agosto del 1836, la fregata Euridice si reca a Montevideo. L'8 settembre 1838 salpa da Genova la fregata Regina per tentare la circumnavigazione del globo.



L'ammiraglio Des Geneys muore a Genova l'8 gennaio 1839. Il generale Nicola Brancaccio, nel suo "L'esercito del vecchio Piemonte", così commenta: "Morto il Des Geneys nel 1839, mancò la mano ferma che guidasse i destini della marineria".

Con Regio Decreto 11 ottobre 1850 gli affari della Marina sono separati da quelli

Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

della Guerra e passano al ministero dell'agricoltura e del commercio, che assume la denominazione di "ministero della marina, agricoltura e commercio".

Con la creazione di questo dicastero - nella cui competenza rientra anche la nascente industria - il primo ministro Massimo D'Azeglio vuole dar vita a un ente che assicurasse un impulso unitario all'economia nazionale, ponendone a capo l'uomo più appropriato, il conte Camillo Benso di Cavour. Questi si impegna con energia nella ricostruzione della Marina, coadiuvato dal contrammiraglio Filippo Corporandi d'Auvare, comandante generale dal 13 gennaio 1851.



Più tardi, Alfonso La Marmora regge il ministero della Marina fino al 1859, salvo la breve parentesi dal 1855 al 1856 in cui guida il corpo di spedizione in Crimea (appoggiato anche dalle navi da guerra sarde), durante la quale fu sostituito da Cavour. Fedele alla linea tracciata da Cavour, La Marmora dichiara che il riordinamento della Marina doveva interamente concentrarsi nel trasferimento a La Spezia. E' di quegli anni il risanamento morale, organizzativo e disciplinare della Marina che gode di una guida ferma e di un'amministrazione efficiente.

Presto il governo decide di riproporre al parlamento il trasferimento della Marina militare a La Spezia. La legge viene approvata nel maggio 1857 e, da quell'anno, cominciano i lavori.

La Marina Toscana

Il Granducato di Toscana non destina grandi risorse alla sua Marina, nonostante nel 1815, con l'annessione di tutta l'Elba e dello Stato dei Presidi, sia stato acquisito il diretto dominio su tutto il litorale toscano, tranne che su Viareggio, che entrerà a far parte del Granducato nel 1847 con l'abdicazione del Duca di Lucca.

A testimonianza di tale scelta è lo sviluppo dato, ancora, ai vecchi sistemi di difesa costiera basati sulle torri e sulle milizie locali e la loro sopravvivenza sino all'unificazione d'Italia.

Nel 1814, Ferdinando III, mentre i mari sono minacciati ancora dai pirati barbareschi, chiede all'Austria la cessione delle navi della ex-flotta italiana, non ottenendole.

Compera ed arma, allora, una galeotta e un feluccone, ordinando anche la messa in cantiere e l'acquisto di altre unità minori cosicché, nel 1816, poteva contare su un brigantino, una goletta, uno sciabecco, quattro cannoniere e tre sponare. La stipula di accordi di tregua con le reggenze musulmane d'Africa negli anni successivi, porta a un radicale ridimensionamento della Marina. Il riordinamento

Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

delle forze armate toscane, seguito alla restaurazione del 1849 e al piano di riarmo voluti dal comandante dell'Esercito, Federico Ferrari da Grado, si estende, nel 1857, anche alla Marina.

La Marina Pontificia

Lo Stato della Chiesa riunisce sotto un'unica amministrazione la Marina da guerra, quella di Finanza e la direzione generale dei piroscafi sul Tevere, che comprendeva quattro navi a vapore.

Nel 1823 si contano la goletta San Pietro, armata con dodici pezzi d'artiglieria; un cutter, adibito a guardaporto a Civitavecchia; una feluca e uno scappavia.

La Finanza, con i suoi timonieri, sottotimonieri e marinai, contrasta il contrabbando lungo le coste adriatiche, con dodici barche guardacoste, armate con due spingarde ciascuna, ripartite in due squadriglie agli ordini di due ufficiali di Marina: otto in Adriatico e quattro nel Tirreno.

Negli anni Quaranta si ha un miglioramento strutturale con Alessandro Cialdi, di Civitavecchia, che dapprima organizza e dirige una spedizione in Egitto, risalendo il Nilo, poi, nel 1842, conduce a Roma dall'Inghilterra tre navi a ruote per la navigazione controcorrente sul Tevere, allora importante via commerciale con i suoi due approdi di Ripa Grande e Ripetta al centro di Roma. A questi tre piroscafi, presto se ne aggiunge un quarto, il Roma che, sotto il comando di Cialdi, prende parte, nel 1848, alla prima guerra d'indipendenza.



Durante la Repubblica Romana, il Roma si distingue nelle acque d'Ancona, sfruttando il vapore nei periodi di bonaccia, per contrastare la flottiglia a vela austriaca che stringe d'assedio la città adriatica.



Nel 1856 vengono unificate la Marina da Guerra, la Marina di Finanza e la Marina del Tevere sotto la denominazione di Marina Militare Pontificia. Nel 1860, agli ordini del tenente colonnello Cialdi, la Marina pontificia ha un certo miglioramento, grazie soprattutto all'entrata in servizio della piroscafo Immacolata Concezione, della quale restano oggi una scialuppa al Museo della scienza e della Tecnica di Milano, ed un modello in scala ridotta e la bandiera, conservati a Museo Storico Vaticano del Palazzo Lateranense.

Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

La Marina delle Due Sicilie

Nel giugno 1815, Ferdinando IV di Napoli ristruttura le Forze armate del Regno della Due Sicilie e, in base al trattato di Casalanza, costituisce una giunta incaricata di organizzare la nuova Marina militare.



Quando comincia a diffondersi il vapore, il re, il 14 gennaio 1817, concede una privativa per la navigazione col nuovo tipo di propulsione e ordina la costruzione di un piroscafo da 200 tonnellate. Battezzato Ferdinando I, varato il 24 giugno 1818, posto al comando dell'Alfiere di Vascello della Marina Reale Giuseppe Libetta, con una velocità di crociera di 4 nodi, parte il 27 settembre per il suo primo viaggio: Napoli, Livorno, Genova, Marsiglia.

Nello stesso anno sono pubblicate le "Ordinanze Generali della Real Marina" relative a tutta la composizione e organizzazione della Marina: si tratta della prima regolamentazione fatta dal regno delle Due Sicilie in ambito marinaro.

Territorialmente la Marina viene ripartita nei tre compartimenti marittimi di Napoli, Palermo e Messina, mentre organicamente si suddivide in due rami distinti: militare e amministrativo, alle dipendenze del Consiglio di Marina.



Nel 1820 la Marina si è considerevolmente rafforzata:

giungendo ad allineare tre divisioni con una settantina di legni da guerra di tutte le stazze, con netta prevalenza di legni leggeri.

Nel biennio 1827-1828, i cantieri di Castellammare di Stabia varano la fregata Regina Isabella da 44 cannoni, la corvetta Cristina da 32 cannoni e i brigantini Principe Carlo e Francesco I. Nel 1830 viene ultimata la scorridora Etna, nel 1832 il brigantino Zeffiro da 18 cannoni, nel 1834 le fregate Partenope da 50 cannoni, e Urania da 46 pezzi.



Re Ferdinando ha una grande passione per la propulsione a vapore applicata alla marina e, per questo, acquista in Gran Bretagna, nel 1834, tre piroscafi (ribattezzati Ferdinando II, Nettuno, San Wenefrido), sostituendone l'originario personale di macchina inglese e istituendo a Pietrarsa il "Real Opificio Meccanico Militare", la prima "Scuola di Ingegneri Meccanici" d'Italia, alla quale viene annessa una fabbrica d'attrezzi e macchine marine per armare le pirofregate napoletane.

Nel 1860, con l'ingresso di Garibaldi a Napoli, si avvia al tramonto la storia della Marina borbonica e dei Marinai delle Due Sicilie che si conclude, definitivamente, con la caduta di Gaeta il 15 febbraio 1861.

Nascita della Regia marina

Nel maggio 1860, Giuseppe Garibaldi parte da Quarto, con i piroscafi Lombardo e Piemonte, per la sua spedizione nel Regno delle Due Sicilie. Cavour dispone che venisse seguito da due navi della Marina sarda al comando dell'ammiraglio Carlo Persano. Quando le navi giungono in vista di Milazzo sono avvistate quattro navi borboniche (il Fulminante, il Guiscardo, l'Ettore Fieramosca e il Tancredi) al comando di Vincenzo Sanlazar. I due comandanti trattano fra di loro e le navi borboniche si allontanano. Garibaldi può far sbarcare i suoi uomini a Marsala e iniziare la vittoriosa spedizione che in breve tempo lo portò a Napoli. Contemporaneamente si sviluppavano gli avvenimenti che portarono ai referendum di annessione dei vari Stati italiani al Regno di Sardegna. Il 17 novembre 1860 vengono unificate le Marine sarda, borbonica, toscana e pontificia e, il 17 marzo 1861, con la proclamazione del Regno d'Italia da parte del Parlamento di Torino, nasce la Regia Marina.



Nel 1861, all'indomani dell'istituzione del nuovo Ministero della Marina, il conte Camillo Benso di Cavour, allora presidente del consiglio e ministro della marina, afferma: *"voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile. [...] Consacrerò tutte le mie forze e ciò che posso aver conquistato d'influenza parlamentare, affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle esigenze del Paese"*.



L'appena nato regno d'Italia dispone di una flotta con un buon numero di legni a vela e a vapore, tuttavia l'Armata Navale, come si chiamava, a quei tempi, la Squadra navale, è il risultato dell'unione di più marine eterogenee: ciò ne limita inizialmente le possibilità e capacità operative.

Cavour elabora un programma che prevede lo scioglimento dei Ministeri di Marina di Napoli e di Sicilia, la riorganizzazione di tutto il personale militare e civile, la costituzione di tre dipartimenti marittimi (Genova, Napoli, Ancona) e la costruzione, a La Spezia, di un moderno ed efficiente arsenale.

Nuove unità sono impostate nei cantieri italiani: le fregate corazzate di 2^a classe Principe di Carignano, Messina, Roma, Venezia, Conte Verde, tutte con scafo in legno. Le due



Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/accadem.aspx>

fregate corazzate di 1^a classe, il Re d'Italia e il Re di Portogallo, sono commissionate negli Stati Uniti. Dai cantieri francesi vengono varate le fregate corazzate Ancona, Castelfidardo, Maria Pia e San Martino; le corvette corazzate Formidabile e Terribile; le cannoniere corazzate Palestro e Varese. In Gran Bretagna è commissionato l'ariete-corazzato Affondatore, una delle prime navi a torri della storia navale.

Tuttavia affioravano ancora gli inconvenienti di una flotta non saldamente unitaria, anche nello spirito

La Battaglia di Lissa (20 luglio 1866)

Tali problemi sono evidenziati da quanto avviene durante la Terza Guerra d'Indipendenza (1866) contro l'Austria. Presidente del consiglio è il barone Bettino Ricasoli, ministro della Marina Agostino Depretis.



Comandante della flotta, l'ammiraglio conte Carlo Pellion di Persano, che riceve l'ordine di "sbarazzare l'Adriatico dalle forze nemiche". Il 15 luglio, Depretis elabora un piano di guerra: Persano deve bombardare l'isola di Lissa, base navale austriaca, e sbarcarvi un corpo di occupazione.

Il 16 luglio, Persano lascia Ancona con trentatré navi (11 corazzate, 7 navi in legno, 3 cannoniere, 7 piroscafi, 4 carboniere) divise in tre squadre. Da un momento all'altro si attende l'arrivo della nave più potente, l'Affondatore, una corazzata con torri mobili e uno sperone di otto metri di lunghezza costruito in Inghilterra, in navigazione per raggiungere la flotta.



Persano manda il suo capo di Stato maggiore D'Amico, a effettuare una ricognizione intorno a Lissa. Si decide di attaccare con tre gruppi di navi i principali ancoraggi: Porto Comica, Porto Manego e Porto San Giorgio. A Nord e Sud dell'isola, con funzione di vedetta, sono dislocate l'Esploratore e la Stella d'Italia.

Le operazioni iniziano all'alba del 18 luglio. Il giorno dopo arriva l'Affondatore, con due pirofregate e una corvetta, a bordo delle quali vi sono centoventicinque fanti di marina. Nel frattempo la flotta austriaca agli ordini dell'ammiraglio Wilhelm von Tegetthoff, parte da Pola per contrastare l'azione della flotta italiana. Tegetthoff ha sette corazzate di ferro, più vecchie e meno veloci di quelle italiane anche se ben armate.

Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

In tutto dispone di ventisette navi e di 178 cannoni a canna liscia, contro i 252 cannoni italiani a canna rigata. L'ammiraglio austriaco divide le sue forze in tre squadre, prende il comando della prima e affida le altre due al capitano di vascello Petz e al capitano di fregata Eberle. Egli, imbarcato sulla corazzata ammiraglia Ferdinand Max, dirige verso Lissa.

Alle 7.50 del 20 luglio, l'Esploratore avvista la flotta austriaca. Alle 8.10 Persano ordina ad [Albini](#) di sospendere le operazioni di sbarco e raduna in fretta le sue navi disperse per contrastare gli austriaci che stanno procedendo in triplice formazione a cuneo. Persano ordina, a sua volta, le navi in tre gruppi: in testa, Principe di Carignano, Castelfidardo e Ancona; al centro Re d'Italia, Palestro e San Martino; infine Re di Portogallo, Terribile, Varese e Maria Pia.



Lo scontro, per una concomitanza di circostanze, incomprensioni e errori commessi, si rivela sfortunato per la flotta italiana che perde due navi, le corazzate Re d'Italia e Palestro, e seicentoquaranta uomini. Si distinguono:

- il capitano di vascello [Emilio Faa' di Bruno](#), comandante del regio legno Re d'Italia, caduto in combattimento dopo lo speronamento e successivo affondamento della sua nave a opera del Ferdinando Max.
- il capitano di fregata di 1a classe [Simone Pacoret di Saint-Bon](#), comandante della pirocorvetta Formidabile
- il capitano di fregata [Alfredo Cappellini](#), comandante della pirocorvetta Palestro.

decorati con la Medaglia d'Oro al Valore Militare. Gli austriaci contarono 38 morti e 138 feriti.





Da Lissa alla Prima Guerra Mondiale

La Terza Guerra d'Indipendenza si conclude, tuttavia, grazie alle vittorie prussiane, con l'unione del Veneto (e Venezia) all'Italia. La sconfitta di Lissa é un durissimo colpo (il fazzoletto nero che i marinai italiani indossano ancor oggi, sta proprio ad indicare il lutto per la battaglia di Lissa) che apre un difficile periodo nella storia della Marina. Il Paese é alle prese con le crisi derivanti dall'unificazioni di realtà molto diverse e deve trovare un proprio posto nel consesso delle Potenze. Le navi sono impegnate a proteggere gli interessi nazionali nelle Americhe e ad allacciare nuovi Trattati di commercio e navigazione con Giappone, Cina, Thailandia, anche in relazione all'apertura del Canale di Suez. Nel 1868 la corvetta Magenta, il cui comandante é l'artefice di alcuni dei suddetti trattati; porta a termine la prima circumnavigazione del globo di un'unità italiana per "mostrare la bandiera nei mari lontani".

Grazie all'operato dei Ministri della Marina, ammiragli, Augusto Riboty, e Benedetto Brin, é possibile gettare le basi per il futuro sviluppo.

Negli anni seguenti la Regia Marina compie formidabili progressi: viene istituita a Livorno, nel 1881 l'Accademia Navale per la formazione degli ufficiali. Vengono costruite nuove corazzate e quelle delle classi Italia e Duilio, sono tra le più moderne dell'epoca tanto da essere definite "rivoluzionarie". Negli stessi anni la Marina sollecita l'installazioni di basi in Mar Rosso e partecipa alla presa di Massaua e alla conseguente fondazione del primo stabilimento coloniale italiano, la Colonia Eritrea. Il successivo sviluppo del progetto coloniale riceve una battuta di arresto con la grave sconfitta di Adua.

A cavallo dell'inizio del secolo, entra a far parte delle grandi marine mondiali, prendendo parte alla campagna di Creta e guidando, con l'ammiraglio Napoleone Canevaro, la prima coalizione internazionale costituita. Nel 1900 navi e marinai italiani prendono parte alla difesa delle Legazioni a Pechino e alle successive operazioni contro i Boxers. Grazie all'iniziativa dell'ammiraglio Candiani l'Italia ottiene la Concessione italiana di Tientsin (che durerà fino al Trattato di

Pace del 1947) e navi e marinai italiani saranno presenti in Cina fino alla fine della seconda guerra mondiale a Pechino, Tientsin, Shanghai, Shan hai kwan, Tang ku.

La Regia Marina contribuisce e partecipa con proprie navi e propri uomini alla nascita e allo sviluppo delle telecomunicazioni. Guglielmo Marconi, a partire dal 1897, compie i suoi esperimenti radio su navi militari messe a disposizione dalla Regia Marina. Nel 1903 personale di Marina installa la prima stazione radio in Cina, consentendo i contatti diretti tra le navi e la terra e con l'Italia.

Nel terremoto e maremoto del 1908 le navi da guerra italiane intervengono in soccorso alla popolazione di Messina e Reggio Calabria, in uno dei primi interventi umanitari e di protezione civile.

La Marina concorre, inoltre, alla nascita e all'evoluzione della aviazione: il primo brevetto di Pilota di Aeroplano é ottenuto nel 1909 da un ufficiale di marina, il tenente di vascello Mario Calderara.

La guerra italo-turca (1911-12) richiede un grande sforzo alla Regia Marina, impegnata nel prevenire azioni navali turche. La prima azione contro Tripoli viene condotta dalle navi e dalle compagnie da sbarco di marinai. Il concorso alle operazioni di sbarco e terrestri frutterà alla Bandiera delle Forze da sbarco della Marina la prima Medaglia d'Oro al Valor Militare. Le forze navali saranno successivamente impegnate in Egeo concorrendo alla conquista delle Sporadi Meridionali, poi note come Dodecaneso, rimasto in mani italiane fino alla fine del Secondo Conflitto Mondiale. Da tali isole avviene l'incursione del 18/19 luglio 1912 con le torpediniere Spica, Centauro, Climene, Perseo ed Astore, all'interno dei Dardanelli, contro la flotta ottomana. Pur se non completamente riuscita, l'azione vale la Medaglia d'oro al Valor Militare al capitano di vascello Enrico Millo, comandante della spedizione, e alle cinque unità.

La Guerra italo-turca sancisce l'elevato livello strutturale e organizzativo ormai raggiunto dalla flotta italiana.





Nella Grande Guerra

L'Italia entra in guerra il 24 maggio 1915, contro gli Imperi Centrali (Germania, Austria-Ungheria, Turchia). Le marine italiana e austriaca sono, per quantità di uomini e mezzi, allo stesso livello, tuttavia gli austriaci hanno il vantaggio di poter sfruttare, per le loro basi, le frastagliate coste dell'Adriatico orientale, ricche di isole e insenature, che offrono una protezione naturale per la flotta.



La Regia Marina é costretta ad adottare una strategia di sorveglianza dell'Adriatico e il blocco del suo accesso attraverso il Canale d'Otranto per impedire il rifornimento via mare dell'Austria-Ungheria. Il controllo delle principali piazze marittime nemiche (Pola, Cattaro ecc.) porta all'impiego principalmente del solo naviglio minore e dei sommergibili.

Tra le più importanti operazioni della Regia Marina vi é il salvataggio dell'Esercito serbo, che sconfitto, si ritira verso le coste balcaniche e viene raccolto dalle navi italiane che salvano circa 260.000 soldati e migliaia di tonnellate di materiale.



Notevole impulso ha, nel corso del conflitto, la componente aerea della Marina che comprende dirigibili, idrovolanti e aerei terrestri. Al termine del conflitto tale componente costituirà un complesso di uomini, basi e mezzi di tutto rispetto.

La Regia Marina, per attaccare le basi navali austriache nell'alto Adriatico, realizza nuovi mezzi: MAS, e mezzi d'assalto. Il MAS (Motoscafo Anti Sommergibile) é un unità leggera, veloce, equipaggiata con una mitragliera pesante, due siluri e bombe anti-sommergibile, che, per le sue ridotte dimensioni, può cogliere di

sorpresa le navi avversarie e può effettuare azioni anche in acque ristrette. Celebri sono le imprese del comandante [Luigi Rizzo](#) che, il 9 dicembre 1917, con due Mas si addentra nel porto di Trieste e vi affonda la corazzata Wien. Il 10 febbraio 1918, ancora Rizzo con tre Mas, con a bordo il poeta Gabriele d'Annunzio e il comandante Costanzo Ciano, entra nel vallone di Buccari e vi affonda quattro piroscafi.

All'alba del 10 giugno 1918, il comandante Rizzo, mentre è all'agguato con i Mas 15 e 21, al largo dell'isola di Premuda, avvista una formazione austriaca diretta verso Otranto allo scopo di distruggere lo sbarramento. Con un attacco improvviso Rizzo si porta a breve distanza dalla corazzata Szent Istvan (Santo Stefano) e l'affonda. Ancora oggi la festa della Marina si celebra il 10 giugno di ogni anno per ricordare l'Impresa di Premuda. Il Mas 15 è conservato a Roma, al [Vittoriano](#) degli italiani.



La Marina realizza anche alcuni mezzi d'assalto, fra cui la "mignatta", una sorta di siluro guidato e dotato di due cariche esplosive. Proprio con uno di questi nuovi mezzi, il maggiore G.N. [Raffaele Rossetti](#) e il ten. medico [Raffaele Paolucci](#), la notte sul primo novembre 1918, forzano il porto di Pola, raggiungono la corazzata Viribus Unitis e la minano, provocandone l'affondamento. I due operatori vengono catturati e saranno liberati all'arrivo degli italiani, pochi giorni dopo.



La Regia Marina dà un importante contributo alla guerra sul Fronte terrestre. Dapprima prendono parte alle operazioni solo le artiglierie messe a terra o su pontoni, che combatte al fianco della 3a Armata del duca d'Aosta. Dopo la sconfitta di Caporetto reparti di marinai sono inviati a terra, per proteggere Venezia; successivamente sarà costituito un Reggimento marinai e il complesso della Marina sarà denominato Brigata Marina. Al termine della guerra il Reggimento, al quale Venezia aveva voluto dare la propria bandiera con il leone di San Marco, assume il nome di [Reggimento Marina San Marco](#); ancora oggi i Fucilieri di Marina sono inquadrati in tale reggimento.



Tra le Due Guerre

Il 4 novembre 1918, alla proclamazione dell'armistizio che pone termine alle operazioni della Grande Guerra, la Marina si rivolge alla rapida occupazione dei territori costieri ed insulari

Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

lungo la sponda orientale dell'Adriatico. Le navi e i reparti da sbarco raggiungono Trieste, Pola, Fiume, Zara, Spalato, Sebenico e molte delle isole dalmate.

La Regia Marina avverte di avere precise responsabilità: per la difesa degli interessi nazionali in Istria, Dalmazia, nel Levante e nell'Egeo. Il Ministero della Marina ritiene necessario riprendere, se pur in scala minore rispetto al passato, le campagne d'oltremare allo scopo di dimostrare all'estero che l'Italia, pur con molte difficoltà, sta recuperando la sua posizione, la sua immagine e la saldezza delle sue istituzioni migliori, tra le quali la Marina.

Nel febbraio del 1922, alcuni mesi prima dell'avvento del fascismo, si conclude la Conferenza di Washington per il disarmo navale che sancisce la parità tra le Marine italiana e francese sulla quota di navi da battaglia (175.000 tonnellate) e di navi portaerei (60.000 tonnellate).

La nascita della Regia Aeronautica (1923) priva la Marina del controllo diretto e del comando di una componente essenziale della moderna guerra sul mare. Mezzi, basi e uomini passano dalla Marina all'Aeronautica. Molti degli uomini che danno lustro alla nuova Forza Armata (de Pinedo, Maddalena, Guidoni, Pellegrini, Ferrarin, Biseo, Del Prete ecc.) provengono dalle fila della Marina. Uomini e navi della Marina prendono parte significativa alle grandi imprese aeronautiche: crociere nel Mediterraneo occidentale e orientale, voli di massa nell'America meridionale e settentrionale, sorvoli polari. La scarsità delle risorse disponibili e la non lungimiranza portano ad uno sviluppo della sola componente navale, trascurando quella aerea (relegata alla sola osservazione) anche nei suoi aspetti di coordinamento e di addestramento.



Lo sviluppo della flotta italiana in questi anni è rivolto, principalmente, a mantenere equilibrato il rapporto di forze navali con la Francia. Fra la fine degli anni '20 e i primi anni '30 si dà il via alla costruzione degli incrociatori pesanti da 10.000 tonnellate. A partire dal 1934 si registra un grande sviluppo dei programmi di costruzione di cacciatorpediniere e sommergibili. In particolare, la flotta subacquea raggiunge, nel giugno del 1940, la quota di 113 battelli, collocandosi al secondo posto mondiale dopo la flotta statunitense per tonnellaggio complessivo. Sono inoltre impostate le grandi corazzate della classe Vittorio Veneto.

Nel 1935 l'Italia si impegna nell'ultima impresa coloniale in Etiopia. La Marina si adopera per fornire il proprio sostegno all'imponente sforzo logistico che permette di trasportare in Africa Orientale ingenti quantità di uomini, di materiali e di



approvvigionamenti.

I contrasti con le nazioni occidentali si radicalizzano ancor più dopo la partecipazione delle Forze Armate italiane alla guerra civile spagnola dove la Marina si impegna nell'assicurare la protezione dei convogli e il blocco delle coste iberiche con circa 870 missioni di navi e sommergibili.

Alla vigilia del secondo conflitto mondiale la Marina Italiana si presenta parzialmente logorata nei mezzi a causa delle intense attività condotte in Africa e in Spagna, anche se con un buon grado di preparazione. Peraltro, la politica navale orientata a favorire la costruzione delle grandi navi da battaglia, trascurando del tutto le portaerei, influenzerà in modo determinante l'andamento delle operazioni navali che di lì a poco si sarebbero sviluppati nelle acque del Mediterraneo contro la Marina Britannica.

Le unità in servizio alla fine degli Anni '40

In seguito all'applicazione delle clausole del Protocollo Navale annesso al Trattato di Pace, le forze della Marina Militare a metà del '47 erano quelle elencate nella tabella sotto riportata.

Le due corazzate furono impiegate prevalentemente a fini addestrativi e radiate nel 1956, dopo l'incrociatore Luigi Cadorna posto in disarmo nel 1951. Il gruppo di naviglio più moderno era costituito dalle corvette e dalle torpediniere; l'attività delle prime (classe Gabbiano) venne rivolta al dragaggio d'altura lungo l'esteso sviluppo costiero nazionale, che si concluse nel 1950 e che costituì un notevole onere per la Marina, anche se a tutto vantaggio della ripresa economica e sociale del Paese.



Delle 14 torpediniere una metà, appartenenti alla classe Spica, erano state realizzate nell'ambito di un programma prebellico (1934-38) comprendente un totale di 32 esemplari, leggermente differenti fra loro in quanto provenienti da 5 cantieri diversi. Concepite per l'interdizione in determinate aree marittime, le loro armi principali erano rappresentate dal siluro e dall'elevata velocità. Lo scafo (poco più di 1000 tonnellate di dislocamento a pieno carico) era ben avviato e

non presentava grosse sovrastrutture (due tughe di ridotte dimensioni, fra cui erano sistemati i 4 tubi lanciasiluri da 450 mm); l'apparato motore era formato da due caldaie Yarrow che azionavano altrettanti gruppi turboriduttori Tosi per 19000 hp totali e 34 nodi di velocità, mentre l'armamento era completato da tre pezzi da 100/47 mm e da un numero variabile di mitragliere da 20 mm, associate (ma non su tutte le unità) ad apparecchiature di scoperta e condotta del tiro di tipo antiquato.

Le 20 corvette classe Gabbiano erano frutto di un progetto del 1941, nato per sopperire alla mancanza di unità adatte alla scorta antiaerea e antisom dei convogli; erano caratterizzate da uno scafo con un lungo castello e un buon cavallino prodiero, che assicurava una ottima tenuta al mare nonostante le ridotte dimensioni (il dislocamento a pieno carico era di circa 740 tonnellate). Benché realizzato con acciaio di qualità scadente, questo naviglio figura tra le migliori realizzazioni italiane del periodo bellico ed ha prestato servizio per lunghi anni anche dopo la fine delle ostilità, in compiti operativi e soprattutto per il dragaggio e l'addestramento. Nel 1947 l'armamento antisom concentrato nella zona poppiera venne sostituito con apparecchiature per il dragaggio (il cannone prodiero da 100/47 mm ed i pezzi minori da 20/56 mm furono invece mantenuti), e vennero imbarcate alcune apparecchiature elettroniche relativamente moderne.



Le corazzate *Doria* e *Duilio*, risalenti al periodo della prima guerra mondiale, erano state trasformate e ammodernate a metà degli anni '30 sulla scorta delle esperienze progettuali della classe *Vittorio Veneto*, con un deciso potenziamento delle artiglierie principali (da 320/44 mm) e secondarie (da 135/45 mm e da 90/50 mm) e il rafforzamento della protezione subacquea, modificata con l'adozione dei famosi cilindri assorbitori "Pugliese". Dopo il conflitto, sul *Duilio* vennero montati due radar di provenienza americana ed eseguiti alcuni limitati interventi migliorativi che consentirono alla corazzata di espletare, fino agli anni '50 e



insieme al *Doria*, un'attività prevalentemente addestrativa.

Gli incrociatori *Giuseppe Garibaldi* e *Duca degli Abruzzi*, evoluzione finale della classe "Condottieri" (l'innovazione principale era rappresentata dai nuovi cannoni da 152/55 mm Mod. Ansaldo 1934), furono unanimemente riconosciuti come le migliori unità italiane di questa categoria. A metà del 1947 il Duca degli Abruzzi iniziò un turno lavori, conclusosi poco meno di due anni dopo, che vide fra l'altro l'imbarco di un radar di scoperta aerea tipo SK 42 (di provenienza britannica) e l'introduzione di alcune modifiche minori all'armamento. A queste due unità si aggiungeva il Montecuccoli, anch'esso evoluzione della classe "Condottieri", che con 120 missioni era stato protagonista della più intensa attività bellica per le navi



italiane della sua categoria. Con un dislocamento di poco superiore alle 7.000 tonnellate e una velocità massima di ben 38 nodi, il Montecuccoli era stato completato nel 1936 e dal 1949 sino alla radiazione, intervenuta nel 1964, fu impiegato nell'attività addestrativa a favore degli Allievi dell'Accademia Navale.

Il quadro del naviglio maggiore era completato dai caccia *Carabiniere* e *Granatiere* (appartenenti alla classe "Soldati") e dal *Grecale*. Progettati come ultima evoluzione di un tipo di caccia idoneo ad operare congiuntamente alle corazzate e agli incrociatori, i "Soldati" facevano parte di un programma avviato nel 1937 e che avrebbe dovuto proseguire dopo la scoppio del conflitto con un'altra serie, peraltro mai completata. Caratterizzato da uno scafo estremamente affinato per permettere lo sviluppo di elevate velocità, questo naviglio era dotato di prora tipo "schooner". L'armamento postbellico presentava rispetto alla configurazione originaria alcune modifiche, frutto dell'esperienza accumulata durante il conflitto: *Carabiniere*, e *Granatiere* erano infatti equipaggiati con due complessi binati da 120/50 mm, due pezzi singoli da 37/54 mm, un numero variabile di mitragliere da 20/56 mm e due complessi lanciasiluri tripli da 533 mm sistemati per chiglia. Anche queste unità vennero attrezzate col radar LWS ed impiegate in vari compiti addestrativi e di squadra. Il *Grecale*, appartenente alla classe *Maestrale* di progetto prebellico, fu nel dopoguerra la prima unità ad essere ammodernata presso l'Arsenale di La Spezia. Nel corso dei lavori, conclusi alla fine del 1948, vennero imbarcati impianti da 120/50 mm di nuovo tipo, sei affusti antiaerei singoli da 37/54 mm e un radar LWS, installato su un albero a traliccio di nuova realizzazione.

Questa era, per sommi capi, la situazione delle forze navali italiane nell'ultimo scorcio degli anni '40. I limitati fondi a disposizione vennero destinati in via prioritaria a ripristinare l'efficienza delle infrastrutture arsenali devastate dai bombardamenti, devolvendo una minima aliquota del bilancio agli interventi migliorativi sul naviglio. Alcune unità, scampate in qualche modo alle clausole del Trattato di Pace e risultate recuperabili malgrado fossero state sabotate dai tedeschi nel 1945, furono momentaneamente accantonate in attesa delle maggiori disponibilità finanziarie necessarie al loro ammodernamento. In questo contesto merita attenzione la vicenda dei due sommergibili *Vortice* e *Giada*, destinati dal Trattato alla demolizione. Rimasti a Taranto e radiati ufficialmente il 1° febbraio 1948, i due battelli vennero riclassificati pontoni veloci per la ricarica delle batterie, con le designazioni V. 1 e V.2. Nel clima d'incertezza internazionale di quel periodo si decise di ricostituire in seno alla Marina Militare la specialità sommergibilistica, e poiché oltre all'addestramento teorico occorreva effettuare delle esercitazioni pratiche venne stabilito d'impiegare a questo scopo, in condizioni di massima segretezza, i due battelli superstiti. Grazie alla presenza di un apparato propulsivo in discrete condizioni, le unità uscivano in mare durante le ore notturne con una sorta di camuffamento (sovrastutture posticce, che venivano furtivamente sbarcate al Pontile Chiapparò dopo l'uscita dal canale navigabile di

Taranto), effettuando immersioni, emersioni e brevi crociere che consentirono di formare le nuove leve di sommergibilisti, oltre che di allenare le unità di scorta alle operazioni di ricerca e caccia antisom. Da ricordare infine i primi contributi alleati, sotto forma di cessione di diversi esemplari di naviglio minore fra cui i 16 dragamine meccanici tipo "300" (ex-britannici classe "Isles", noti anche come trawlers), 17 dragamine costieri ex-US Navy tipo YMS (da 320 tonnellate di dislocamento, ribattezzati classe "Fiori") e un certo numero di motosiluranti tipo Higgins da 23 metri (caratterizzate da eccellenti qualità generali ed armate con due tubi lanciasiluri da 450 mm). Il quadro del naviglio sottile era completato dalle 13 unità ex-britanniche tipo Vosper 72', entrate in servizio a partire dal 1948 e classificate GIS (Galleggianti Inseguimento Siluri).

Furono proprio queste navi le protagoniste nella prima crisi che vide l'impegno della Marina, a causa del confronto fra unità navali britanniche e reparti della difesa costiera albanese; l'Adriatico divenne così il fronte a mare che necessitava di più urgenti provvedimenti, che si concretizzarono nel rischieramento della flotta a Taranto e a Brindisi. In un più ampio contesto strategico di impiego del dispositivo militare nazionale in quel delicato scacchiere marittimo, la Marina elaborò una serie di piani mirati alla difesa del territorio nazionale e delle linee di comunicazione fra l'Adriatico e il Mediterraneo; le più concrete consistettero in crociere di vigilanza svolte dal naviglio sottile nel Golfo di Venezia e in un'attiva presenza nel Canale d'Otranto.

Le unità della Marina Militare dopo il Trattato di Pace:

Corazzate Andrea Doria (1956), Caio Duilio (1952)

Incrociatori Giuseppe Garibaldi (1971), Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi (1961), Raimondo Montecuccoli (1964), Luigi Cadorna (1951)

Cacciatorpediniere Carabiniere (1959), Granatiere (1965), Grecale (1964), Nicolosi da Recco (1948)

Avvisi scorta Orsa (1964), Orione (1965)

Torpediniere Mozambano (1948), Ernesto Giovannini (1950), Giacinto Carini (1958), Nicola Fabrizi (1958), Antonio Mosto (1958), Rosolino Pilo (1954), Giuseppe Cesare Abba (1958), Aretusa (1958), Calliope (1958), Cassiopea (1959), Clio (1959), Sirio (1959), Libra (1964), Sagittario (1964)

Corvette Gabbiano (1971), Ape (1979), Chimera (1977), Baionetta (1971), Cormorano (1971), Danaide (1968), Triade (1966), Fenice (1965), Flora (1970), Folaga (1965), Gru (1971), Ibis (1971), Minerva (1969), Pellicano (1969), Pomona (1965), Scimitarra (1971), Sfinge (1977), Sibilla (1973), Urania (1974), Bombarda (1974)

Note Fra parentesi è indicato l'anno di radiazione o disarmo. Il quadro del naviglio minore combattente era completato da 8 vedette antisom, 17 dragamine e da un centinaio di unità ausiliarie e minori fra le quali vanno citate, oltre all'Amerigo Vespucci e al Giuseppe Miraglia, 5 navi da trasporto e 14 navi cisterna nafta e/o acqua, la nave officina Stromboli, altre unità di supporto d'altura ed una cinquantina di unità d'uso locale.

Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

La Seconda Guerra Mondiale

Dopo una neutralità di nove mesi, l'Italia entra in guerra il 10 giugno 1940, contro la Francia e la Gran Bretagna. La rapida uscita dal conflitto della Francia, trasforma lo scontro in una contrapposta difesa del traffico nelle direttrici Nord-Sud (per l'Italia) e Est-Ovest per la Gran Bretagna, forte delle basi di Alessandria d'Egitto e Malta (Mediterranean Fleet) e Gibilterra (Force H).



La flotta italiana dispone di due corazzate rimodernate (Conte di Cavour e Giulio Cesare) - al momento dell'entrata in guerra, le corazzate Littorio, Vittorio Veneto, Caio Duilio e Andrea Doria sono ancora in fase di addestramento - 7 incrociatori pesanti, 12 incrociatori leggeri, un centinaio tra cacciatorpediniere e torpediniere e più di 100 sommergibili.

Gli scontri navali di Punta Stilo e Capo Spada, si risolvono con lievi perdite per le navi italiane e sconfitte tattiche non influenti. L'attacco italiano alla Grecia (28 ottobre 1940), in quella che è nota come "guerra parallela" (fra Germania e Italia) aggiunge un nuovo impegno alla Marina che deve assicurare i rifornimenti al Fronte greco-albanese.



Nella notte del 12 ottobre 1940 gli incrociatori Ajax, Orion, York e Sidney affondano le torpediniere italiane Airone, Ariel e Artigliere. Al termine di questo scontro i britannici soccorrono i naufraghi italiani nonostante l'avvicinarsi del resto della flotta italiana.

Per questo comportamento l'ammiraglio inglese Cunningham fu ripreso dal suo governo, dal momento che, proprio in quei giorni, Londra veniva bombardata dalla Luftwaffe tedesca. Cunningham, tuttavia, rispose che gli equipaggi italiani si erano battuti valorosamente nonostante la disparità di forze e, per questo, meritavano assistenza.

La notte dell'11 novembre 1940, 6 corazzate italiane si trovano nella rada di Taranto e gli inglesi conducono un'incursione con due attacchi degli aerosiluranti Swordfish decollati dalla portaerei Illustrious.



Le corazzate Conte di Cavour, Caio Duilio e Littorio vengono colpite dai siluri e solo due dei venti Swordfish sono abbattuti. Il Cavour non rientra più in linea. Littorio e Duilio sono riparati dopo qualche mese di lavori.

Il 27 novembre, a Capo Teulada, le navi italiane colpiscono l'incrociatore Berwick

e gli inglesi danneggiano il cacciatorpediniere Lanciere.

L'assenza di traffico mercantile nel Mediterraneo, consiglia Supermarina a inviare alcuni sommergibili italiani in Atlantico per partecipare alla battaglia dei convogli. I sommergibili italiani sono basati a Bordeaux, nella Base denominata Betasom. Pur con le difficoltà tecniche derivanti dalle loro caratteristiche strutturali, i sommergibili italiani prendono parte attiva alla lotta al traffico mercantile britannico e, quindi, anche americano dopo l'entrata in guerra degli USA.



Intanto, riprendendo la tradizione nata nella Grande guerra, i nuovi mezzi d'assalto della Marina, siluri a lenta corsa (o maiali), motoscafi veloci, nuotatori, inquadrati nella [X Flottiglia MAS](#), conducono le loro azioni contro le principali basi britanniche, particolarmente Gibilterra e Alessandria d'Egitto.

La notte del 25 marzo 1941, i due caccia Crispi e Sella si avvicinano alla baia di Suda e mettono in acqua 6 barchini esplosivi guidati dal tenente di vascello [Luigi Faggioni](#) che riescono a colpire l'incrociatore York e danneggiano una petroliera.



Il 28 marzo 1941, una squadra italiana agli ordini dell'ammiraglio Angelo Iachino, costituita dal Veneto, 8 incrociatori e 13 caccia dirige per Creta per bloccare il traffico mercantile inglese tra l'Egitto e la Grecia. Gli italiani ingaggiano un estenuante inseguimento di 4 incrociatori leggeri e 8 caccia britannici, che tuttavia sono solo l'avanguardia della Mediterranean fleet, costituita dalle corazzate Warspite, Valiant, e Barham, dalla portaerei Formidable, e da 9 caccia.



Dopo un attacco di aerei della Formidable e provenienti da basi a terra, l'ammiraglio Iachino decide di ripiegare anche per il mancato e inutilmente atteso intervento dei velivoli della Luftwaffe. Al tramonto, nei pressi di **Capo Matapan**, si sviluppa un nuovo attacco, contrastato anche dalle emissioni di cortine fumogene, l'incrociatore pesante Pola, colpito da un siluro, si ferma. Iachino, ritenendo le navi britanniche ancora lontane, ordina agli incrociatori pesanti Zara e Fiume e a 4 cacciatorpediniere di prestare soccorso al Pola. Nella notte le navi britanniche scoprono, a breve distanza, le navi italiane aprono il fuoco a brucia

pelo e affondano gli incrociatori Fiume, Zara e i due cacciatorpediniere Alfieri e Carducci. Successivamente anche il Pola è affondato. Nel frattempo, il sommergibile italiano Ambra affonda l'incrociatore Bonaventure.

Dopo la battaglia di Capo Matapan, la Royal Navy si dispose al soccorso dei sopravvissuti italiani ma deve ritirarsi perché solo in quel momento arrivano gli aerei tedeschi. Gli inglesi comunicano comunque la posizione dei naufraghi a Supermarina che invia le navi ospedale italiane. Nell'agosto 1952, su una spiaggia nei pressi di Cagliari, è trovata una bottiglia con dentro questo messaggio: "Regia Nave Fiume - Vi prego, Signore, di informare la mia cara madre che io muoio per la Patria. Marinaio Chirico Francesco da Futani, Salerno. Grazie Signore - Italia!" La madre venne informata e suo figlio ricevette la Medaglia di Bronzo al Valor Militare alla memoria.

Il 14 aprile, mentre scortano un convoglio per l'Africa, i cacciatorpediniere italiani Tarigo, Lampo e Baleno vengono attaccati da 4 cacciatorpediniere britannici.

Il comandante del Tarigo, capitano di fregata [Pietro de Cristofaro](#), ha una gamba dilaniata da un'esplosione ma continua a comandare i suoi uomini sotto il fuoco avversario. Il Tarigo fu quasi distrutto ed era prossimo all'affondamento quando il tenente di vascello Besagno e il sottocapo Marchetti riescono a lanciare 3 siluri che affondano il cacciatorpediniere Mohawk.



Nel luglio 1941, la Xa Flottiglia Mas tenta di violare il porto di Malta con un'azione combinata di maiali e motoscafi. La presenza del radar fa fallire l'attacco nel quale perdono la vita l'ideatore del siluro a lenta corsa, maggiore del Genio Navale [Teseo Tesei](#), e molti altri operatori e lo stesso comandante della X MAS, Capitano di fregata [Moccagatta](#).



Il 19 settembre, la X Flottiglia Mas con i Maiali attacca il porto di Gibilterra e i Tenenti di Vascello Catalano, Vesco e [Visintini](#) affondano 4 mercantili inglesi.

La notte del 1 dicembre 1941, la Forza H inglese attacca un convoglio scortato dal cacciatorpediniere Da Mosto che viene affondato dopo una strenua lotta nel tentativo di salvare i mercantili dalle navi e dagli aerei inglesi.

A metà dicembre del 1941 ha luogo la prima battaglia della Sirte: un convoglio inviato per rifornire le truppe che combattono in Africa. Una squadra composta dal Duilio, 3 incrociatori e 4 cacciatorpediniere viene predisposta come scorta, con l'appoggio del Littorio, Doria, Cesare, 2 incrociatori pesanti e 10 caccia. Questa imponente forza navale viene a contatto con una squadra inglese che, in quel frangente, scorta un convoglio diretto a Malta.

L'ammiraglio Iachino, comandante delle unità italiane, decide di cambiare rotta per tutelare meglio il convoglio e evitare un confronto notturno con l'avversario munito di radar. Alcune ore dopo però attacca i britannici sorprendendoli e giunge illeso a destinazione con le sue unità.



La notte tra il 18 e il 19 dicembre 1941 il porto di Alessandria viene assaltato da tre siluri a lenta corsa, messi a mare in prossimità della base, dal sommergibile Sciré. Le coppie di operatori formate da [Durand De La Penne - Bianchi](#), [Martellotta - Marino](#), [Marceglia - Schergat](#) attaccano le corazzate Valiant e Queen Elizabeth, rese inutilizzabili per vari mesi, mentre viene affondata una petroliera. Winston Churchill "così commentò l'episodio: *"Uno straordinario esempio di coraggio e genialità"*.

Il 19 dicembre l'incrociatore Neptune e il cacciatorpediniere Kandahar affondano su un campo minato italiano; gli incrociatori Aurora e Penelope sono danneggiati.



All'inizio del 1942 la Regia Marina invia Littorio, 2 incrociatori pesanti, uno leggero e 8 caccia con lo scopo di intercettare un grande convoglio inglese e d'indebolire Malta in vista di una sua invasione. L'ammiraglio Iachino si mantiene con la sua squadra tra il convoglio e Malta aspettando il momento utile per attaccare, ma giunte la notte che salvò gli inglesi. Per il maltempo, il convoglio britannico viene rallentato e attaccato, la mattina successiva, dagli aerei tedeschi, e ben pochi rifornimenti raggiunsero Malta. E' questa la seconda battaglia della Sirte.



Il 14 aprile, la torpediniera Pegaso riesce ad affondare il famoso sommergibile Upholder, comandato da uno dei migliori sommergibilisti britannici, il comandante David Wanklyn. A metà giugno si verificano una serie di scontri navali che coinvolgono i convogli della Royal Navy e della Regia Marina con alterne vicende.

Tra questi, un convoglio inglese composto da 6 mercantili con una scorta ravvicinata di una corazzata, due portaerei e 8 caccia, prende il largo da Gibilterra per raggiungere Malta. Gli italiani rispondono, schierando le navi maggiori vicino a Pantelleria, e inviando le unità leggere, supportate da forze aeree e incrociatori, contro il convoglio. Solamente 2 mercantili inglesi sopravvivono all'attacco e riescono a portare i loro materiali a Malta.

Forze navali italiane (MAS, mini sommergibili CB e uomini e mezzi della X Flottiglia MAS) operano in Mar Nero, a fianco dei tedeschi, conseguendo qualche risultato positivo contro le navi militari e mercantili sovietiche.

Il 14 luglio, la Xa Flottiglia Mas assalta nuovamente la rada di Gibilterra affondando 4 mercantili. Il 4 agosto, il sommergibile Scirè é affondato mentre tenta di portare assaltatori contro il porto di Haifa. Il 12 agosto, i britannici perdono l'incrociatore Cairo (affondato dal sommergibile italiano Axum) e l'incrociatore Manchester (affondato da una motosilurante). In quei giorni, durante una lunga caccia, la torpediniera italiana Circe affonda il sommergibile britannico P38, uno dei più temuti battelli britannici nel Mediterraneo. Lo stesso Circe, però, assieme al Lupo vengono affondati dalla Royal Navy poco tempo dopo. Il 4 dicembre bombardieri Liberators americani affondano l'incrociatore Attendolo. Il 12 dicembre la Xa Flottiglia Mas entra nel porto di Algeri con i Maiali e gli Uomini-Gamma affondando 4 mercantili.



Nel frattempo la campagna in Africa Settentrionale giunge al suo apice (tre battaglie di el Alamein e operazione Torch). Nel novembre '42, lo sbarco anglo-americano in Africa occidentale e l'attacco finale della 8a Armata a el Alamein costringono le forze dell'Asse a retrocedere e si conclude in Tunisia nel maggio 1943.

I marinai di tre battaglioni del reggimento Marina San Marco ammainano l'ultima bandiera italiana in Africa. Il 10 luglio 1943, gli alleati invadono la Sicilia che cade ai primi di agosto.



Il 16 aprile 1943 le torpediniere italiane Cigno e Cassiopea ingaggiano battaglia con 2 cacciatorpediniere britannici: l'italiano Cigno e il britannico Pakenham affondano.

Durante i drammatici giorni dell'armistizio, la Marina si mantiene unita dando prova di ammirevole disciplina. L'[Ammiraglio Carlo Bergamini](#) a bordo dell'ammiraglia [Corazzata Roma](#) salpa da la Spezia con le Forze Navali da Battaglia per raggiungere gli alleati con tutte le sue navi obbedendo agli ordini di Supermarina. La flotta è attaccata da aerei tedeschi e due bombe FX-1400 affondano la Roma: in quel momento l'ammiraglio Bergamini trova la morte con gran parte dell'equipaggio. Viene insignito della Medaglia d'Oro al valore militare. Per tutto il mese di settembre i marinai sulle navi e a terra, si oppongono, come possono, all'attacco dei tedeschi: a Roma, Genova, Livorno, Bastia, La Maddalena, Piombino, Portoferraio, Napoli, Castellammare di Stabia, Bari, Spalato, Teodo, Cefalonia, Corfù, Rodi, Stampalia, Lero, che resisterà per ben cinquantacinque giorni, e Samo. I caduti ammontano a oltre 4.000. La resistenza in Egeo si protrae fin quasi alla fine del novembre 1943.



Un accordo di cooperazione con gli alleati permette ai

marinai italiani di continuare a combattere. Essi meritano il rispetto e l'ammirazione degli ex-nemici e danno un significativo contributo alla liberazione d'Italia operando nel loro elemento e partecipando alle operazioni sul fronte terrestre e alla lotta partigiana. Nuotatori paracadutisti del San Marco sono fra le prime truppe ad entrare a Venezia.

Il Trattato di Pace impone all'Italia severe restrizioni nel costruire o possedere naviglio da guerra (in particolare sommergibili e mezzi d'assalto) e prevede la cessione ai vincitori di una aliquota significativa della Flotta. In tale quadro la nave scuola Cristoforo Colombo, gemella dell'Amerigo Vespucci, deve essere ceduta all'Urss e trasformata in una chiatta porta carbone.

Durante la tragedia della seconda guerra mondiale quasi 36 mila marinai italiani perdono la vita, e circa 8.500 i feriti. Il naviglio perduto ammonta a quasi 700.000 tonnellate, 477.000 le tonnellate di naviglio nemico affondate.



MM



La Regia Marina alla fine del conflitto

Era così naturale che alla fine delle ostilità in Europa (8 maggio 1945) la Marina si presentasse, in un paese devastato da 5 anni di guerra, come l'unica organizzazione garante della continuità di spirito e d'intenti. Anche la Marina versava però in condizioni drammatiche: le infrastrutture e le installazioni erano in gran parte inutilizzabili, e i porti e le basi inagibili perché minati o ingombri di relitti affondati. Le unità navali disponibili erano comunque in numero sufficiente per dar vita ad uno strumento idoneo ad affrontare le esigenze operative di un dopoguerra nel quale già traspariva la futura contrapposizione fra un blocco Occidentale e uno Orientale.

Alle due navi da battaglia (Italia e Vittorio Veneto) internate ai Laghi Amari sin dal periodo armistiziale si aggiungevano le tre corazzate rimaste in Italia (Andrea Doria, Caio Duilio, Giulio Cesare) che, pur risalendo alla prima guerra mondiale, erano state ammodernate nella seconda metà del decennio precedente. Vi

Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

erano poi 9 incrociatori, fra i quali le unità più moderne erano i tre esemplari della classe "Capitani Romani" (Attilio Regolo, Scipione Africano e Pompeo Magno), mentre una parte dei rimanenti risaliva a circa 10 anni prima.

I cacciatorpediniere superstiti erano 11, fra i quali il gruppo più numeroso e moderno era formato dalle sette unità classe "Soldati", entrate in servizio fra il 1938 e il 1942.



I sommergibili costituivano il gruppo più omogeneo di naviglio militare, con 36 battelli di varie categorie e classi costruiti in maggioranza durante il conflitto; le unità di scorta e le corvette ammontavano rispettivamente a 22 e 19 esemplari.

Il quadro del naviglio combattente era completato da 44 unità veloci costiere (suddivise fra motosiluranti e vedette antisommergibili), 50 dragamine (fra cui numerosi esemplari ceduti dalla Royal Navy durante la cobelligeranza) e 16 motozattere da sbarco. A queste forze si aggiungevano le unità ausiliare d'altura e costiere, oltre ad un centinaio di piattaforme di vario tipo e dimensioni fra cui le due navi scuola Amerigo Vespucci e Cristoforo Colombo e la nave appoggio/trasporto aerei Giuseppe Miraglia.

Un complesso di forze rilevante, il cui stato di efficienza risentiva tuttavia profondamente dell'usura bellica e dell'anzianità di servizio, mentre sulle caratteristiche tecniche del naviglio subacqueo e delle corazzate pesavano gran parte degli insuccessi registrati durante il conflitto. A tutto ciò bisognava aggiungere l'impraticabilità delle principali basi (a meno di Taranto, dove nel periodo della cobelligeranza erano già state riparate oltre 2000 unità navali di vario tipo) e la cronica scarsità di combustibili e dei materiali indispensabili per mantenere in efficienza una sia pur minima aliquota di naviglio.



In un periodo di palesi difficoltà finanziarie, i magri bilanci destinati alla Marina nel biennio 1945-47 (in totale poco più di 80 miliardi, a fronte dei 272 del bilancio globale delle Forze Armate) consentirono un'attività principalmente rivolta allo sminamento e allo sgombero di porti e infrastrutture, permettendo così all'economia nazionale di intraprendere quella fase di rinascita che non poteva prescindere dall'importazione via mare delle più indispensabili materie prime.

Il primo Capo di Stato Maggiore del dopoguerra fu l'ammiraglio Raffaele de Courten, che fu contemporaneamente Ministro della Marina sino al





luglio del '46 (successivamente, nell'ambito dell'unificazione dei precedenti Ministeri separati di Forza Armata in un unico dicastero della Difesa, questo incarico venne affidato ad un esponente politico, Giuseppe Micheli). De Courten si prodigò nell'opera di riorganizzazione generale e di ripresa addestrativa, in una fase della storia italiana caratterizzata soprattutto dal cambiamento istituzionale della Nazione e dalla progressiva smobilitazione dell'apparato militare. In questo contesto, e tenendo soprattutto conto delle disponibilità di bilancio, lo Stato Maggiore della nuova Marina Militare (MM) elaborò una serie di studi sulla futura struttura dello strumento navale, ipotizzando un complesso di forze strutturato sulle due navi da battaglia classe Italia, su 7 moderni incrociatori e 9 cacciatorpediniere, sulla totalità del naviglio minore allora in linea e su alcuni sommergibili; si ipotizzò inoltre la trasformazione di un certo numero di navi cisterna in portaerei leggere, dimostrando così la volontà di porre rimedio a quella che era stata forse la più grave delle deficienze tecnico-operative palesate durante il conflitto, ovvero la capacità di protezione AA ed AS dei convogli.

In merito all'organizzazione generale le forze navali furono suddivise fra comandi superiori specialistici che raggruppavano unità di categorie omogenee, mentre la creazione di idonei Ispettorati e la ripresa dell'attività addestrativa degli Istituti (Accademia Navale e Scuole Sottufficiali) permisero alla Marina di muoversi verso l'obiettivo di una graduale riduzione degli effettivi (all'epoca oltre 64000 uomini) verso un'aliquota più contenuta, idonea a soddisfare in maniera più razionale le future esigenze di funzionamento.

Le speranze della Marina erano tuttavia destinate ad infrangersi contro la realtà della Conferenza di pace, i cui lavori preparatori, iniziati a Parigi nel luglio del 1946, si conclusero con la firma, il 10 febbraio 1947, di quello che venne unanimemente riconosciuto come un diktat nei confronti dell'Italia; il Trattato di Pace, al di là delle cessioni territoriali e materiali, era infatti da considerarsi eccessivamente gravoso per la Marina soprattutto perché contrastava con le intenzioni precedentemente manifestate dagli Alleati.

Dal Dopoguerra agli anni '60

Alla fine della seconda guerra mondiale l'Italia cessava di esistere come potenza navale; trentanove mesi di conflitto duro e logorante avevano provocato numerose perdite di uomini e materiali, e alle sofferenze patite durante le ostilità contro gli Alleati si aggiungevano i problemi scaturiti dall'armistizio dell'8 settembre 1943 e dalla divisione delle forze armate fra il Sud monarchico e il Nord repubblicano.

Per illustrare sinteticamente l'attività svolta dalla Regia Marina nel periodo giugno 1940 - settembre 1943 basterà ricordare i tre milioni di ore di moto e i 37 milioni di miglia percorse, la perdita di 270.000 tonnellate di naviglio militare e le 412.000 tonnellate di naviglio avversario affondato.



Fu proprio a questo bagaglio d'impegno e di sacrificio che la Marina italiana poté rappresentare, in un momento di svolta per le sorti del conflitto e del Paese, la pietra angolare sulla quale, così come profetizzare dall'ammiraglio Bergamini, la Nazione avrebbe potuto pazientemente riedificare le proprie fortune.

L'accordo di cooperazione siglato a Taranto il 23 settembre 1943 fra l'ammiraglio Raffaele de Courten e il comandante in capo delle flotte alleate nel Mediterraneo, ammiraglio Cunningham, permise alla Marina di avviare, dopo le vicende armistiziali, il lungo e difficile processo di ricostruzione.

Lo Stato Maggiore e gli Enti centrali si ricostituirono a Taranto, e durante la cobelligeranza il contributo delle forze navali italiane permise agli Alleati di distogliere progressivamente le proprie unità dalla scorta al traffico nel Mediterraneo, garantendo contemporaneamente lo svolgimento di attività di diverso tipo quali il rilascio/recupero di informatori, l'addestramento delle unità antisom e la ricognizione delle coste controllate dal nemico.

Il Trattato di Pace e le sue conseguenze

Le restrizioni generali di carattere militare (Art. 51) imponevano all'Italia di non possedere, costruire o sperimentare armi atomiche, proiettili ad autopropulsione e i relativi dispositivi di lancio (ad eccezione dei siluri e dei tubi di lancio ad essi associati presenti sul naviglio concesso dal Trattato); era altresì vietato il possesso di cannoni con gittate superiori ai 30 km., di mine e di siluri provvisti di congegni di attivazione ad influenza. Nel gruppo delle clausole limitative di carattere militare figurava inoltre il divieto di mettere in opera installazioni militari nelle isole di Pantelleria e Pianosa e nell'arcipelago delle Pelagie (Art.49).



Le restrizioni riguardanti la Marina Militare, elencate nell'Art. 59, vietavano la costruzione, l'acquisto e la sostituzione di navi da battaglia, oltre all'utilizzazione e alla sperimentazione di unità portaerei, naviglio subacqueo, motosiluranti e mezzi

Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

d'assalto di qualsiasi tipo. Il dislocamento totale del naviglio militare (in servizio ed in costruzione), eccettuate le navi da battaglia, non doveva superare le 67.500 tonnellate, mentre il personale effettivo non poteva eccedere le 25.000 unità.

Il protocollo navale delle 4 potenze del 10 febbraio 1947 impegnava inoltre l'Italia a mettere a disposizione delle Nazioni vincitrici (in particolare Stati Uniti, Unione Sovietica, Regno Unito, Francia, Jugoslavia, Albania e Grecia) le seguenti unità navali in conto riparazioni:



- navi da battaglia : Italia, Vittorio Veneto e Giulio Cesare;
- incrociatori ed esploratori : Emanuele Filiberto duca d'Aosta, Attilio Regolo, Scipione Africano, Eugenio di Savoia ed Eritrea;
- cacciatorpediniere : 5 unità classe "Soldati", più l'Augusto Riboty e l'Alfredo Oriani;
- torpediniere : 6 unità appartenenti a varie classi, fra cui le moderne Aliseo e Fortunale;
- sommergibili : 8 battelli, di cui 3 appartenenti alla recente classe Acciaio;
- navi scuola : Cristoforo Colombo.

Anche se la firma del Trattato di Pace poté considerarsi un successo per la diplomazia occidentale (in quanto si evitarono all'Italia condizioni ben più dure, analoghe a quelle imposte a Germania e Giappone), le clausole militari si dimostrarono dolorose quanto quelle che provocarono la perdita di territori e popolazioni italiane.



In base al Trattato la Marina Militare rimaneva con le due vecchie corazzate Doria e Duilio (in discrete condizioni generali, ma ormai obsolete), 4 incrociatori (i due classe Duca degli Abruzzi e il Raimondo Montecuccoli in buone condizioni, più il Cadorna, subito declassato a pontone scuola e quindi radiato nel '51), altrettanti cacciatorpediniere (di cui uno il Nicoloso da Recco, in mediocri condizioni e posto quasi subito in disarmo) e 36 fra torpediniere e corvette (fra cui le 20 unità classe Gabbiano, dotate di buone caratteristiche generali). Il panorama era completato dal naviglio minore (una ventina di unità fra vedette antisom, dragamine e posamine) e da oltre 100 navi ausiliarie e d'uso locale. Di tutte queste unità, l'unica superstite ancora oggi in servizio è la nave scuola Amerigo Vespucci.

Se da un punto di vista tecnico-qualitativo la cessione di naviglio in gran parte superato o in precarie condizioni di efficienza non costituiva una grande perdita, sotto l'aspetto morale l'evento era colmo di significati negativi, al punto da far emergere dubbi sull'opportunità o meno di ratificare il Trattato o addirittura di autoaffondare le navi, rifacendosi ai precedenti di Scapa Flow (1919) e di Tolone

(1942). Per protesta contro le gravi decisioni della Conferenza di Parigi (già note con le prime fasi dei colloqui), l'ammiraglio De Courten aveva rassegnato le dimissioni dall'incarico di Capo di Stato Maggiore della Marina sin dal dicembre 1946. Come successore venne nominato l'ammiraglio Francesco Maugeri, mentre - dopo una serie di avvicendamenti di breve durata - dal 23 maggio 1948 il Ministero della Difesa venne affidato a Randolpho Pacciardi, esponente politico con esperienza militare e personaggio di notevoli doti amministrative, che resse l'incarico oltre 5 anni contribuendo in maniera decisiva al processo di rafforzamento e di ammodernamento delle Forze Armate.

Le urgenti problematiche di un'Italia da ricostruire e la percezione dei grossi mutamenti in atto nella situazione politica internazionale convinsero le potenze vincitrici dell'opportunità di recedere dai drastici propositi sopra menzionati, mitigando in qualche misura le pretese riguardo alla cessione di unità militari; Gran Bretagna e Stati Uniti rinunciarono così alle loro aliquote di naviglio, imitati in piccola parte anche dalla Francia. L'URSS pretese invece la consegna della corazzata Giulio Cesare e della massima parte delle altre unità ad essa attribuite, ad eccezione del cacciatorpediniere Riboty e di alcune motosiluranti e rimorchiatori completamente inefficienti.

Gli incrociatori Attilio Regolo e Scipione Africano divennero i francesi Chateaufrenault e Guichen, mentre l'Eugenio di Savoia prese il nome di Helli nella marina greca. Una minima parte delle unità non trasferite per la rinuncia degli assegnatari poté essere incorporata nella Marina Militare, mentre il naviglio in peggiori condizioni e tutto quello appartenente alle categorie vietate dal Trattato venne demolito. Gran Bretagna e Stati Uniti rinunciarono alla consegna delle unità maggiori (le corazzate Italia e Vittorio Veneto), ma i tentativi della Marina per mantenerle in servizio, anche solo simbolicamente, fallirono; già nel '46 era stato imposto il taglio dei cannoni da 381 mm, mentre lo smantellamento definitivo ebbe luogo a La Spezia fra il '48 e il '55.



Si è già accennato a come sin dagli anni dell'immediato dopoguerra la situazione internazionale avesse cominciato a cambiare, delineando le intenzioni e le mire espansionistiche di Stalin nei confronti dell'Europa orientale; le iniziative politico-propagandistiche dell'URSS, supportate dal mantenimento di un massiccio potenziale militare, erano dirette soprattutto verso quelle nazioni e territori provvisoriamente retti da governi di unità nazionale.

Speciale attenzione era rivolta ai paesi del bacino mediterraneo, dove Mosca voleva estendere la propria influenza per poter disporre, in un secondo momento, di stabili punti d'appoggio per le proprie forze navali. La reazione americana a queste iniziative si manifestò



chiaramente a partire dal marzo '46, quando una formazione navale (composta dalla corazzata Missouri e dall'incrociatore Providence, e successivamente integrata dalla portaerei Roosevelt e da altre unità) venne ridislocata nel Mediterraneo orientale, con la chiara intenzione di esercitare una deterrenza nei confronti delle mire espansionistiche sovietiche: l'ex "mare nostrum" iniziava a diventare scenario principale di un confronto fra le grandi potenze (nel bacino erano presenti anche consistenti forze navali britanniche) che si sarebbe protratto per vari decenni e avrebbe coinvolto praticamente tutte le nazioni rivierasche, riaffermando ancora una volta l'importanza sia della posizione geografica della penisola italiana e dei suoi approdi, sia dei difficili compiti che la Marina Militare era chiamata ad assolvere.

L'adesione dell'Italia alla NATO

Il nuovo governo che si formò dopo le elezioni del '48 dovette prendere atto che l'Europa era ormai divisa in due blocchi contrapposti, e che la sicurezza di un paese dipendeva dall'appartenenza all'uno o all'altro schieramento. Era da poco stata formulata la cosiddetta "dottrina Truman" (marzo 1948), in base alla quale gli Stati Uniti proponevano di aiutare economicamente i paesi europei in difficoltà attraverso il Piano Marshall, ed in questo contesto iniziò una serie di contatti con gli USA per ottenere garanzie di sicurezza in caso di attacco, essendo le Forze Armate nazionali tuttora lontane da una reale credibilità. Il governo di Washington, spinto da motivazioni di carattere politico ma al tempo stesso interessato a mantenere proprie basi nella penisola, d'importanza strategica per il controllo aeronavale del Mediterraneo, convinse l'Italia - già incline ad una scelta in senso occidentale - ad intavolare colloqui per l'inserimento in un'alleanza difensiva. L'Italia aveva scarse possibilità di partecipare attivamente ad un sistema militare integrato, a causa della precaria situazione economica e delle perduranti clausole restrittive del Trattato di Pace; la conseguenza più immediata dei contatti con gli Stati Uniti fu perciò un allentamento dei vincoli del Trattato e l'inserimento delle forze armate nazionali nel programma MDAP (Mutual Defense Assistance Programme) di aiuti militari americani.

Nel frattempo lo Stato Maggiore della Marina - al cui vertice era stato nominato, nel novembre 1948, l'ammiraglio Emilio Ferreri - si era indirizzato a privilegiare l'attività operativa dello scarso naviglio esistente, piuttosto che il potenziamento o l'ammodernamento organico dei materiali disponibili; sotto il profilo



Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storia/cultura/Pagine/derauli.aspx>

strategico il Paese rimaneva ancora vincolato a vecchi schemi, con una forza armata dominante e le altre due chiamate a svolgere un ruolo secondario di supporto, pur in un contesto storico che aveva appena ribadito l'importanza del potere aeronavale. Il 4 aprile 1949 l'Italia sottoscrisse il Trattato del Nord Atlantico, che affrontò la sua prima crisi a seguito dell'invasione della Corea meridionale e di una possibile analoga iniziativa in Europa da parte sovietica: la conseguente "strategia avanzata" adottata dall'Alleanza, che esigeva il potenziamento militare di ciascun membro, consentì all'Italia di ribadire la propria impossibilità a contribuire attivamente se non dopo la revoca delle clausole restrittive del Trattato di Pace. Il consenso delle altre nazioni occidentali alla richiesta italiana segnò l'avvio di colloqui diplomatici che portarono, sul finire del 1951, alla decadenza delle restrizioni.

L'adesione alla NATO significò per la Marina Militare il riconoscimento e l'attribuzione di compiti ben determinati e commisurati alle potenzialità esprimibili all'epoca, in un contesto geografico di svantaggio dovuto ad un'estensione costiera di oltre 8.000 km da sorvegliare e proteggere. Alla MM vennero assegnati il controllo del bacino adriatico e del Canale d'Otranto e la difesa delle linee di comunicazione marittime nel Tirreno, mentre nella zona centrale del Mediterraneo il ruolo era di cooperazione e sostegno alle operazioni dell'US Navy e della marina britannica, per ribadire la volontà di presenza occidentale in un bacino dove non si erano ancora manifestate serie minacce.



Il programma navale destinato a procurare gli strumenti necessari ad assolvere questi compiti prese le mosse nel novembre 1949 con la compilazione di uno "Studio sul potenziamento della Marina italiana in relazione al Patto Atlantico", la cui innovazione principale riguardava l'impiego di reparti aerei della Marina per le operazioni in Adriatico e per la protezione dei traffici. Il documento individuava anche la struttura delle forze necessarie: un complesso di unità suddivisibile in due gruppi operativi d'altura comprendenti in totale due portaerei di scorta, quattro incrociatori a primaria vocazione antiaerea, 12 cacciatorpediniere e 16 unità di scorta (fregate). Per soddisfare anche le esigenze di difesa anfibia nell'alto Adriatico, della guerra di mine e della lotta AS, questo complesso di piattaforme navali avrebbe dovuto essere integrato da una cospicua componente aerea (oltre 500 velivoli) e di contromisure mine e da numerose unità minori e logistiche.

Poiché la realizzazione di quanto teoricamente previsto esigeva un onere finanziario palesemente impossibile da sostenere, si decise di seguire un approccio articolato su due direttrici parallele :

- una, nazionale, basata sulla ricostruzione/trasformazione di due incrociatori leggeri classe "Capitani Romani" sopravvissuti al conflitto, sulla realizzazione ex-novo di 2 cacciatorpediniere, 2 fregate, 12 dragamine costieri (classe

Agave) e 2 unità minori e infine sulla grande opera di chirurgia navale cui fu sottoposto il, naviglio di ogni tipo allora in servizio, riequipaggiato con materiali di provenienza americana;

- una, esterna, imperniata invece sulla richiesta di cessione in conto MDAP da parte degli USA del rimanente naviglio necessario per raggiungere il complesso globale di forze sopra menzionato, ivi inclusi un totale di 128 velivoli da ricognizione, pattugliamento e lotta antisommergibile.

Le speranze di portare a compimento ambedue i programmi si infransero da un lato contro la realtà economico-sociale di un Paese in piena ricostruzione, e dall'altro contro le riserve espresse da alcuni governi europei di fronte alla prospettiva di veder risorgere una Marina Militare in grado di contrastare in qualche modo gli interessi di altre forze navali occidentali.



Il programma di costruzioni navali nazionale progredì con estrema lentezza anche a causa di motivi tecnici, mentre dagli Stati Uniti giunse un complesso di forze che, seppure inferiore alle ottimistiche aspettative dello Stato Maggiore della Marina, restava comunque di tutto rispetto comprendendo, fra naviglio prelevato dai ranghi dell'US Navy e unità di nuova costruzione, un totale di 2 cacciatorpediniere, 3 caccia di scorta, 6 cannoniere d'appoggio, 4 dragamine d'altura e 18 costieri e 35 mezzi da sbarco di varie dimensioni; la revisione del Trattato di Pace (1952) permise infine di schierare nuovamente del naviglio subacqueo.

La Marina negli Anni '50

L'11 agosto 1955 l'ammiraglio Corso Pecori Giraldi subentrò all'ammiraglio Ferreri come Capo di Stato Maggiore, con la Marina pienamente impegnata nello sforzo di potenziamento. Al nucleo di unità già in linea all'epoca del primo programma navale e a quelle cedute dagli USA si affiancarono i primi due sommergibili, il Leonardo da Vinci (ex USS Dace) e l'Enrico Tazzoli (ex USS Barb), trasferiti fra il 1954 ed il 1955 dopo essere stati radicalmente rimodernati secondo la formula "GUPPY" (Greater Underwater Propulsive Power), mentre nei cantieri nazionali erano in costruzione - finanziati in tutto o in parte dagli Stati Uniti - due cacciatorpediniere di scorta, tre corvette, 27 dragamine fra litoranei e costieri e varie unità minori e ausiliarie. In questo contesto è opportuno ricordare l'amara vicenda della progettata Aviazione Navale, il cui nucleo



principale avrebbe dovuto essere composto da 74 velivoli antisommergibili tipo S-2C Helldiver, di cui una parte destinata ad operare da una portaerei leggera di cui era prevista la cessione da parte dell'US Navy.

L'intenzione della Marina di costituire reparti di volo autonomi incontrò tuttavia un'insormontabile opposizione da parte dell'Aeronautica, le cui tesi dopo un lungo contenzioso finirono nel 1953 col prevalere, vanificando sul nascere le speranze di un'Aviazione Navale degna di questo nome (i dissensi furono risolti con una legge ad hoc che permise l'impiego, presso i Gruppi di volo ASW dell'Aeronautica, di equipaggi misti con personale della Marina in misura pari al 50% della consistenza totale). Le nuove esigenze della Marina portarono alla trasformazione delle due unità superstiti della classe "Capitani Romani" (Pompeo Magno e Giulio Germanico) in cacciatorpediniere conduttori; i lavori si protrassero per circa due anni e le navi, ribattezzate rispettivamente San Giorgio e San Marco, rientrarono in servizio nel 1955/56.



L'armamento comprendeva tre torri binate da 127/38 mm di provenienza americana, 20 mitragliere da 40/56 mm in impianti binati (2) e quadrinati (4) e sistemi antisom di vario tipo, mentre alcune lievi modifiche all'apparato propulsivo originario (basato su quattro caldaie e due gruppi turboriduttori e concepito per sviluppare oltre 40 nodi) permettevano una velocità massima di 38 nodi. Un'altra unità che nel medesimo periodo subì lavori di trasformazione fu l'incrociatore Duca degli Abruzzi. Le modifiche comportarono la ricostruzione del blocco sovrastrutture prodiero, la realizzazione di un albero a tripode su cui venne installato un radar tipo SK 42 (successivamente sostituito con un apparato più moderno) e la ristrutturazione dell'armamento antiaereo (su 24 pezzi da 40/56 mm); l'unità rimase a lungo l'unico incrociatore "a tempo pieno" della MM, essendo il Montecuccoli impiegato soprattutto come nave scuola e il Garibaldi ai lavori di trasformazione, ed assunse il ruolo di sede del Comando in Capo della Squadra Navale. Il nucleo delle unità maggiori di superficie era completato dai due cacciatorpediniere Aviere (ex USS Nicholson) ed Artigliere (ex USS Woodworth), trasferiti alla MM nel 1951 e appartenenti a due classi diverse, sebbene con le medesime caratteristiche generali. Queste piattaforme, benché risalenti ai primi anni '40, contribuirono con i loro quattro pezzi da 127/38 mm a potenziare la componente artiglieresca delle forze navali italiane incrementandone al tempo stesso le capacità antiaeree. Assieme alle armi, anche le nuove apparecchiature elettroniche per la direzione del tiro e la sorveglianza aeronavale rappresentarono il punto di partenza per un intenso addestramento del personale italiano su sistemi di nuova generazione che sarebbero stati adottati in seguito in maniera generalizzata.

Il programma di potenziamento navale avviato nel 1950 permise anche la ricostituzione della componente subacquea, pure se l'orientamento operativo generale dello Stato Maggiore continuava a privilegiare la componente di superficie; non erano infatti previste piattaforme subacquee di nuova costruzione da affiancare al Giada e al Vortice, riammessi



ufficialmente in servizio dopo un ciclo di lavori migliorativi che comportarono fra l'altro lo sbarco del pezzo da 100/47 mm e dei tubi di lancio poppieri e la ricostruzione della falsatorre per accogliere nuovi periscopi e un radar. Parallelamente a questa "via italiana", il lento sviluppo della linea sommergibili avvenne mediante l'aiuto statunitense, con la già citata cessione dei due battelli classe Gato, ribattezzati Tazzoli e Da Vinci. Benché risalenti al periodo bellico, queste unità presentavano caratteristiche all'altezza dei tempi come risultato dei lavori di ammodernamento GUPPY IB, consistenti nel potenziamento delle batterie e dell'impianto propulsivo, nell'adozione dello snorkel e di apparecchiature operative moderne. Nel 1952 era stato ricostituito anche il Comando Sommergibili (MARICOSOM), alle cui dipendenze furono man mano collocati i nuovi battelli.

Sempre di provenienza americana erano le tre fregate Altair, Aldebaran e Andromeda. Il loro scafo era formato in gran parte da elementi prefabbricati, mentre l'apparato propulsivo, concepito per le operazioni di caccia AS, era basato su due motori diesel. Benché sviluppato durante gli anni del conflitto, questo naviglio fu proficuamente utilizzato per l'attività di Squadra e fornì un valido contributo per la progettazione delle successive unità di scorta di costruzione nazionale.

Anche nel settore del naviglio minore gli aiuti americani servirono a costituire un'efficace forza di contromisure mine e a potenziare le capacità di supporto di fuoco per il battaglione "San Marco", ricostituito ufficialmente nel 1965 ma che già dal 1948 aveva iniziato ad operare nell'ambito di un'unità interforze dipendente dall'Esercito. Al primo gruppo di unità appartenevano i



quattro dragamine oceanici classe Salmone (ceduti nel 1956/57 e intensamente usati sia nel loro ruolo originario che come pattugliatori d'altura nel Canale di Sicilia) e i 18 dragamine costieri classe "Alberi" (trasferiti nel 1952/53 e riprodotti in seguito in ulteriori 19 esemplari presso i cantieri di Monfalcone). Il secondo nucleo di naviglio era formato dalle 6 cannoniere d'appoggio classe Alano, derivate dalla trasformazione di naviglio da sbarco e impiegate per fornire un appoggio di fuoco ravvicinato ai reparti anfibi.

La cessione di naviglio originariamente appai tenente all'US Navy fu accompagnato dalle cosiddette "off-shore procurements", cioè da commesse per

la costruzione presso cantieri nazionali di unità finanziate con fondi statunitensi: un'iniziativa che, oltre a permettere il potenziamento della MM, favorì lo sviluppo di alcuni cantieri italiani. Oltre a 7 dragamine costieri (simili a quelli ceduti direttamente dall'US Navy) e a 20 dragamine amagnetici litoranei (classe Aragosta), le unità minori realizzate per questa via comprendevano 10 mezzi da sbarco MTM, mentre commesse più interessanti riguardarono il settore delle corvette e delle fregate.

Nel primo caso si trattò di 3 unità classe Alcione (su 8 costruite complessivamente a Castellammare e a Venezia tra il 1953 ed il 1956), prime unità di scorta realizzate in Italia nel dopoguerra. Su di esse fu imbarcato, fra i diversi sistemi d'arma di nuova progettazione e costruzione nazionale, anche il primo tipo di cannone da 76/62 mm, l'SMP-3 (dove la sigla sta per Stabilimento Meccanico di Pozzuoli). Nel decennio successivo l'armamento venne modificato, introducendo alcune differenze fra le unità della classe, intensamente impiegate per compiti addestrativi e di vigilanza nei bacini marittimi meridionali. Alle prime tre corvette consegnate alla MM nel 1955/56 se ne aggiunse nel 1961 una quarta, l'Aquila, inizialmente assegnata alla marina olandese e da questa restituita agli Stati Uniti.

Acquisite in base alle "off-shore procurements" erano anche due delle quattro nuove fregate della classe Centauro, la cui seconda coppia era invece finanziata nell'ambito del programma navale 1950. Queste unità, entrate in servizio nel 1957/58, rappresentarono i primi esemplari di naviglio per la scorta d'altura costruito in Italia nel dopoguerra. Loro caratteristica peculiare era il nuovo pezzo da 76/62 mm OTO Melara "Sovrapposto", presente in due toni binate; la dotazione elettronica comprendeva due sistemi radar per la sorveglianza aeronavale. Le scarse prestazioni del sistema di alimentazione del nuovo cannone portarono, nel decennio successivo, ad un programma di trasformazione e ammodernamento che vide la rimozione dei due originali impianti binati da 40/70 mm, l'adozione dei nuovi complessi singoli da 76/62 mm di tipo MMI ("Allargato") e il miglioramento delle sistemazioni interne.

Le realizzazioni più impegnative del Programma 1950 furono però i due cacciatorpediniere classe Indomito, costruiti nel 1952/58. Unità molto manovriera ed in grado di esprimere, grazie ad un valido apparato motore, una velocità massima di 34 nodi, i due caccia erano dotati di armamento di provenienza statunitense, articolato su due torri binate da 127/38



mm, 16 pezzi da 40/56 mm e una nutrita componente antisommergibili; la dotazione elettronica comprendeva, oltre alle direzioni di tiro, sistemi per la scoperta aeronavale e per le operazioni AS. Impetuoso e Indomito costituirono per parecchio tempo uno dei più efficaci strumenti delle forze navali italiane, grazie anche agli ammodernamenti apportati negli anni successivi, sino alla conclusione

della loro carriera avvenuta a metà degli anni '80 (ambedue le unità vennero successivamente affondate come navi bersaglio).

Nel settore del naviglio minore combattente lo Stato Maggiore si indirizzò verso la realizzazione di un'unità veloce "convertibile", la motocannoniera MC 490, banco di prova per la sperimentazione di idee e soluzioni tecniche nel contesto delle esigenze operati ve in Adriatico e nel Mediterraneo centrale. La nuova piattaforma, realizzata a Monfalcone nel 1952/55 e ribattezzata Folgore dieci anni più tardi, presentava uno scafo derivato da realizzazioni germaniche e un apparato propulsivo formato da quattro motori diesel su altrettanti assi. L'armamento iniziale prevedeva due configurazioni alternative, una come cannoniera/posamine (con un pezzo da 40/56 mm e diverse mine da fondo) e una come silurante (con 4 tubi lanciasiluri da 450 mm e due pezzi da 40/56 mm). Poiché le prove non diedero l'esito sperato, l'unità venne sottoposta a diverse trasformazioni, fino ad assumere nel 1965 la configurazione definitiva di cannoniera/silurante, con un dislocamento a pieno carico di circa 190 t e una velocità massima di 38 nodi.

Il Programma 1958 e le forze navali integrate

Nella seconda metà degli anni '50 lo Stato Maggiore emanò le direttive per la realizzazione del secondo programma navale del dopoguerra, noto come Programma 1958, in cui venivano tracciate le future linee di sviluppo della Marina Militare. Non potendo contare su un potenziamento quantitativo, neanche a medio termine e sempre per motivi di bilancio, si decise di seguire la strada dell'evoluzione qualitativa, realizzando un numero limitato di piattaforme equipaggiate con impianti e apparati all'avanguardia e, in alcuni casi, innovativi rispetto allo standard navale europeo.



Il Programma 1958 prevedeva la realizzazione di:

- due incrociatori lanciamissili e portaelicotteri (classe Andrea Doria);
- due cacciatorpediniere lanciamissili (classe Impavido);
- quattro fregate portaelicotteri (classe Bergamini);
- quattro unità subacquee (classe Toti);
- la ricostruzione/trasformazione dell'incrociatore Giuseppe Garibaldi in lanciamissili, e quella del sommergibile Pietro Calvi.

Le unità avrebbero dovuto entrare in linea nei primissimi anni del decennio successivo; la scadenza venne rispettata per le fregate e, per il Garibaldi, mentre la realizzazione delle rimanenti unità si protrasse nel tempo per le difficoltà finanziarie derivate dall'inevitabile aumento dei costi iniziali, peraltro preventivati in un clima di stanziamenti già di per sé inadeguati.



L'esame delle categorie di naviglio previsto dal programma evidenzia chiaramente gli indirizzi dello Stato Maggiore, orientato verso l'affermazione del binomio missile-elicottero integrato in una piattaforma a primaria vocazione antiaerea ed antisommergibile. La scelta del primo elemento era in linea con le interpretazioni della guerra AA date dalle moderne marine occidentali: lo sviluppo dell'aeronautica, con l'introduzione dei velivoli a reazione, aveva infatti reso obsoleti i tradizionali impianti d'artiglieria, portando contemporaneamente alla ribalta un'arma - il missile - in grado di risolvere il problema della difesa delle unità navali contro i velivoli attaccanti. Il parallelo sviluppo dell'elettronica consentì di associare ai sistemi missilistici AA impianti di scoperta e di guida delle armi che semplificavano le operazioni di fuoco, migliorando le prestazioni generali dei sistemi stessi.

La scelta del secondo elemento del binomio, l'elicottero, derivò essenzialmente dalla circostanza che la MM non poteva disporre di velivoli ad ala fissa; a tal proposito, già nel 1954 era iniziata la costituzione dei primi reparti elicotteristici basati a terra, con materiale dapprima proveniente dagli USA ed in seguito realizzato in Italia su licenza. L'esito positivo delle prove di appontaggio condotte nell'estate del 1953 da un elicottero AB.47G su una piattaforma eretta a bordo del Garibaldi indusse la Marina ad imboccare la strada delle unità navali polivalenti dotate di componente elicotteristica antisom e delle relative attrezzature (ponte di volo, aviorimessa, ecc.), iniziando lo sviluppo di una nuova categoria di naviglio di cui l'Italia fu senza dubbio la precorritrice.

La necessità di piattaforme in grado di condurre autonomamente operazioni AS derivava anche dalla percezione della minaccia sempre più concreta rappresentata dalla flotta subacquea dell'Unione Sovietica, la cui politica d'espansione verso gli oceani doveva giocoforza avvenire mediante un tipo di piattaforma capace di superare indisturbata i vincoli geografici cui era soggetta la sua marina (alcuni battelli sovietici avevano iniziato proprio in quegli anni a fare la loro comparsa in Mediterraneo, operando dalla base albanese di Valona).



Bisognava quindi potenziare la componente subacquea nazionale, e ciò avvenne con la costruzione delle quattro unità classe Toti, primi battelli italiani progettati

secondo criteri che esaltavano al massimo grado le doti di silenziosità e manovrabilità in immersione. La validità dei Toti è stata confermata da un'intensa attività operativa iniziata a metà degli anni '60, e che vede le ultime due unità della classe ancora in servizio.

I progetti definitivi delle piattaforme elicotteristiche sfociarono nelle fregate AS classe Bergamini, prime unità del genere al mondo, le cui peculiarità consistevano in un ponte di volo e in un hangar telescopico idonei a consentire l'impiego di un aeromobile tipo AB.47. L'unità capoclasse (Luigi Rizzo) iniziò nel 1961 l'attività sperimentale che, oltre a confermare la validità del progetto, servì da punto di partenza per successivi interventi migliorativi. A partire dal 1969 venne infatti ampliata la superficie del ponte di volo mediante l'eliminazione del pezzo poppiero da 76/62 mm, al fine di consentire l'operatività delle nuove macchine tipo AB.204 AS che, assieme al sonar a media frequenza e alla dotazione antisom (due impianti lanciasiluri trinati da 324 mm e un lanciabas), costituivano all'epoca un potenziale di tutto rispetto.

Nel 1957 iniziarono presso l'Arsenale di La Spezia i lavori di trasformazione del Garibaldi, operazione articolata sulla totale ricostruzione delle sovrastrutture e su una modifica parziale dello scafo. Il progetto mirava ad ottenere una piattaforma in grado di costituire un valido elemento nello schermo protettivo antiaereo di una task force (grazie alla presenza dei missili AA), integrando nel contempo mediante i missili balistici le capacità di proiezione di potenza insite in un complesso navale di questo tipo: un concetto sviluppato per inserire la Marina Militare nel novero delle "blue water navies", oltre che per ribadire l'importanza dell'Italia nel contesto NATO e la rilevanza strategica del Mediterraneo, fin troppo sottovalutata in sede di pianificazione politico-militare nazionale.

La trasformazione del Garibaldi comportò l'adozione di una poppa a specchio e la costruzione di un castello lungo circa 100 metri, su cui vennero installate due torri binate da 135/45 mm, il torrione sormontato dall'albero a traliccio, il grosso fumaiolo e otto pezzi da 76/62 mm; l'ampia tuga poppiera ospitò invece la rampa binata per i missili AA tipo Terrier con le relative apparecchiature di guida e i quattro pozzi di lancio per missili balistici Polaris, frutto di un progetto tanto rivoluzionario quanto funzionale, che fu molto apprezzato soprattutto dall'US Navy.



Proprio negli Stati Uniti andava nel frattempo maturando l'idea di costituire una forza navale NATO (detta MLF, Multi Lateral Force) composta da 25 unità mercantili da 18.000 tonnellate e 21 nodi, convertite per trasportare un totale di 200 missili Polaris A3 e dotate di un'autonomia operativa di 100 giorni. Anche se il progetto fu presto abbandonato, è interessante notare come proprio il contributo

italiano (palesato dal binomio Polaris/Garibaldi) avrebbe potuto rappresentare la soluzione tecnica del problema.

Nonostante l'esito favorevole dei lanci di prova effettuati nel 1961/62 sia in Italia che negli USA con l'impiego di missili balistici inerti, medesima sorte ebbe il programma di approvvigionamento degli ordigni destinati al Garibaldi; motivazioni d'ordine politico impedirono infatti l'acquisizione delle armi, e la Marina si ritrovò con una nave su cui una validissima e rivoluzionaria soluzione costruttiva poté essere sfruttata solo come deposito per materiali vari.

Le problematiche dell'integrazione militare occidentale in ambito sovranazionale erano venute alla ribalta già a metà degli anni '50, in seguito alla stipula del trattato costitutivo della Comunità Europea di Difesa (CED). Alla componente navale di questo organismo era devoluto il compito della "protezione marittima ravvicinata", consistente nella difesa costiera di buona parte della massa continentale europea e nel sostegno alle operazioni terrestri. Il contributo di ciascuna nazione sarebbe stato commisurato alle rispettive potenzialità, e la Marina Militare prevedeva di trasferire in ambito CED cinque fregate, 11 corvette, 61 pattugliatori, 18 cannoniere/siluranti ed un complesso di ben 270 dragamine (in quest'ultima cifra erano incluse anche 180 unità ausiliarie, da requisire e attrezzare al momento).

Le competenze interforze assegnavano allo Stato Maggiore della Marina la responsabilità delle operazioni nei settori adriatico, ionico e tirrenico, ponendo alle sue dipendenze 23 squadriglie di unità navali nazionali ed estere di tutte le categorie. Nemmeno l'iniziativa della CED andò tuttavia a buon fine: l'Europa rimase così priva di una struttura militare che avrebbe potuto fornirle una maggiore credibilità generale, nella prospettiva della futura unione politica già a quel tempo in fase di sviluppo.

I programmi e le unità negli Anni '60

Imboccata la strada del potenziamento qualitativo - necessariamente a scapito di quello numerico -, la Marina Militare si avviò lungo un cammino che avrebbe inevitabilmente portato a farla definire come "la Marina dei prototipi". Già all'inizio degli '60 gli inadeguati finanziamenti disponibili non permettevano neppure di formulare programmi navali a medio termine; fu perciò necessario pianificare le nuove costruzioni man mano che si rendevano disponibili le risorse,



Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

anche perché buona parte del naviglio del Programma 1958 entrò in linea nel decennio successivo, per svolgere il pieno della propria attività solo negli anni '70 e '80. In quel periodo la Marina, al cui vertice era dal maggio del 1962 l'ammiraglio Ernesto Giuriati, manifestò ufficialmente il proprio interesse verso il naviglio a propulsione nucleare, con il progetto per un sottomarino d'attacco battezzato Guglielmo Marconi.

L'unità, simile allo Skipiack americano, avrebbe dovuto avere un dislocamento in immersione di 3.400 tonnellate, una velocità massima in immersione di 30 nodi e una dotazione siluristica di 30 armi, il tutto per un costo totale di circa 30 miliardi. Era tuttavia palese che senza la collaborazione degli Stati Uniti il progetto non avrebbe mai potuto concretizzarsi; nonostante gli sforzi dell'allora Ministro della Difesa Giulio Andreotti, il governo di Washington rifiutò di collaborare, sulla base di una legge che vietava il trasferimento all'estero di conoscenze e tecnologie nucleari utilizzabili a fini militari; tale atteggiamento finì col provocare l'abbandono del progetto da parte italiana. Nonostante l'esito di questa vicenda, l'interesse della Marina Militare verso la realizzazione di piattaforme navali a propulsione nucleare non si affievolì, sfociando pochi anni più tardi nell'idea di un'unità da supporto logistico/rifornimento di squadra il cui progetto iniziò a prendere corpo nel dicembre del 1966, con la firma di una serie di accordi fra la MM, il CNEN e alcune industrie italiane.



La nave, battezzata Enrico Fermi, avrebbe dovuto avere una lunghezza di 175 metri e un dislocamento di 18.000 tonnellate; un reattore da 80 MW avrebbe fornito la potenza per gli usi di bordo, inclusi i 22.000 hp necessari per la propulsione. Anche per tale progetto era però necessario un minimo di collaborazione da parte di nazioni già in possesso del knowhow nucleare indispensabile per realizzare impianti navali di tale potenza.



Le speranze coltivate in tal senso vennero nuovamente disattese, mentre il fallimento delle prime esperienze d'esercizio dei mercantili a propulsione nucleare realizzati da alcuni paesi occidentali convinse alla fine la Marina dell'opportunità di abbandonare le proprie ambizioni nel settore. La composizione delle forze navali italiane all'inizio del 1966 è riportata nella tabella in fondo alla pagina; il nucleo delle unità in servizio era rappresentato dall'incrociatore Lanciamissili Garibaldi, dai due incrociatori classe Doria e dai caccia lanciamissili classe Impavido, tutti in linea dal 1963/64. Concepiti per adempiere principalmente ai compiti derivanti da un maggior impegno in ambito NATO nel bacino mediterraneo, i tipi Doria associavano una capacità di difesa aerea a medio

raggio con quelle della lotta antisom nella zona interna dello schermo protettivo di una formazione navale; di qui il progetto per un'unità polivalente caratterizzata da sistemazioni elicotteristiche sufficientemente ampie (4 aeromobili), da un armamento antiaereo basato sul binomio missili-cannoni e da vaste potenzialità per l'esercizio delle funzioni di comando e controllo di una formazione navale complessa.

I due incrociatori hanno di conseguenza esercitato, per tutta la durata della loro vita operativa, il ruolo di "ammiraglie" per i due principali nuclei di forze alturiere della MMI. Nel periodo 1981/ 1989, prima del suo passaggio in riserva, il Duilio è stato impiegato - sacrificando parte delle sistemazioni elicotteristiche - anche come nave scuola per le crociere estive degli allievi dell'Accademia Navale, in sostituzione del vecchio cacciatorpediniere San Giorgio. Ai caccia classe Impavido spetta invece il titolo di prime unità lanciamissili della Marina concepite e realizzate sin dall'inizio come tali. Le linee generali del progetto sono derivate dai precedenti tipi Indomito, con modifiche relative soprattutto all'armamento antiaereo (potenziato con una rampa missilistica Mk 13 e 4 impianti singoli da 76/62 mm) e l'incremento delle capacità antisommergibili.



A tal proposito va ricordato che la superficie poppiera della coperta era stata destinata a fungere da ponte di volo per un piccolo elicottero monoposto Agusta A. 106, da usare come vettore d'arma; le scarse prestazioni della macchina, che non superò la fase sperimentale, indussero tuttavia ad abbandonarne l'impiego.

Nell'ambito del ridotto programma costruttivo avviato nel 1960, il settore del naviglio minore si arricchì di un nucleo di motocannoniere convertibili derivate in successione dalle unità MC 490/ Folgore e dal Fulmine (ex-Sentinella). All'origine di tali piattaforme figurava il requisito operativo del controllo di bacini di limitata estensione quali l'Adriatico e di zone marittime caratterizzate da stretti, canali e passaggi obbligati, dove unità veloci sottili in possesso di un adeguato armamento antinave erano in grado di tendere efficaci imboscate. L'evoluzione del concetto di motocannoniera convertibile maturò dapprima nella costruzione (1959/65) delle due Lampo da 197 tonnellate e 39 nodi e poi (1963/66) in quella delle due Freccia, superstiti di un programma per quattro esemplari a miglioramento delle realizzazioni precedenti.



Il'apparato motore del tipo Freccia, su tre assi, comprendeva una turbina a gas Metrovick Reggiane (la cui prima installazione a bordo di un'unità italiana risale alla Lampo, entrata in servizio nel 1963) e due motori diesel in configurazione CODAG, con eliche a passo variabile; l'armamento poteva includere pezzi da 40/70 mm e/o tubi lanciasiluri da 533 mm in diverse configurazioni. Alcuni esemplari di queste unità sottili rimasero in servizio fino a metà degli anni '80, quando nuovi e più efficaci sistemi d'arma (quali il missile e il cannone a tiro rapido) e soluzioni architettoniche innovative (aliscafi) si imposero definitivamente. Resta comunque importante il ruolo svolto anche in questo campo da Fulmine e Saetta, sui quali furono sperimentati rispettivamente il primo esemplare di cannone da 76/62 mm "Compatto" e il sistema missilistico a corto raggio superficie-superficie Nettuno/Sea Killer.



Anche gli anni '60 furono caratterizzati da un incremento quantitativo del naviglio grazie a cessioni di materiale statunitense. Nel 1960 veniva infatti consegnato il sommergibile Evangelista Torricelli (ex USS Lizardfish), seguito sette anni più tardi da altri due battelli di caratteristiche simili, ribattezzati Alfredo Cappellini (ex USS Capitaine) e Francesco Morosini (ex USS Besugo), che assieme al naviglio già in linea vennero riuniti nel 1° Gruppo Sommergibili di Taranto, in previsione del costituendo 2° Gruppo (di base ad Augusta) basato sui 4 Toti allora sugli scali.



L'altro settore a beneficiare di una qualche forma di potenziamento fu quello del supporto logistico ed anfibio, dove si poté finalmente colmare la grave lacuna rappresentata dal vetusto materiale in servizio, risalente al periodo bellico. Fra il 1957 ed il 1970 giunsero infatti, sempre dagli USA, quattro unità: le navi da trasporto e da sbarco Andrea Bafile ed Etna, la nave da sbarco Anteo e la nave appoggio incursori Pietro Cavezzale.

Le prime due piattaforme, costruite nel periodo bellico, rappresentarono il primo passo per un efficace potenziamento della componente anfibia nazionale, permettendo il trasporto di una consistente aliquota di mezzi da sbarco tipo MTM/MTP oltrechè, col Bafile, l'utilizzazione di elicotteri per l'assalto verticale; l'Anteo fu invece la prima unità d'altura italiana dotata di portellone prodiero per lo sbarco di mezzi ruotati e cingolati direttamente sulla spiaggia. Prima del trasferimento alla Marina Militare queste unità erano state sottoposte a lavori di revisione generale; dopo il loro arrivo in Italia si resero però necessari ulteriori interventi, sia per migliorarne le caratteristiche generali sia per consentire alle navi di rimanere a lungo in servizio, in attesa della disponibilità di fondi sufficienti al rinnovamento di questa componente della flotta.

Le unità della Marina Militare a metà degli anni '60	
Incrociatori lanciamissili	Giuseppe Garibaldi, Andrea Doria, Caio Duilio.
Cacciatorpediniere	Impavido e Intrepido (lanciamissili), Indomito e Impetuoso; San Giorgio (impiegato come nave scuola) e San Marco; Aviere e Artigliere.
Sommergibili	Toti, Bagnolini, Mocenigo, Dandolo, Torricelli, Cappellini e Morosini (ceduti dagli USA nel '60/66); Calvi, Da Vinci e Tazzoli (ceduti dagli USA nel '54/55).
Fregate	Centauro, Cigno, Canopo e Castore, Bergamini, Rizzo, Fasan, Margottini, Aldebaran, Andromeda, Altair.
Corvette	De Cristofaro, Grosso, Todaro, Visintini, Aquila, Airone, Alcione e Albatros, Vedetta; 18 unità classe Gabbiano/Ape.
Motocannoniere e motosiluranti	Freccia, Saetta, Lampo, Baleno, Fulmine, Folgore; tre unità ex USA tipo Higgins '78.
Naviglio contromisure mine	4 dragamine oceanici classe Storione; 17 dragamine costieri classe Abete e 19 classe Agave; 20 dragamine litoranei classe Aragosta; dragamine Mandorlo (ceduto dagli USA nel '61).
Naviglio per operazioni anfibe	6 cannoniere d'appoggio classe Cani; navi da sbarco Etna e Anteo (cedute dagli USA nel '61).
Nota	Risultavano inoltre in servizio due navi idrografiche, 21 unità ausiliarie e oltre 150 unità d'uso costiero e locale.

Dalla Legge Navale al Golfo Persico

La situazione politico-militare nel Mediterraneo alla fine degli anni '60 risultava da una serie di eventi che avrebbero influenzato a lungo le vicende del ventennio successivo. La "guerra dei sei giorni" del giugno 1967 aveva sancito l'influenza del Cremlino su alcune nazioni arabe del Medio Oriente (Egitto e Siria in primo luogo), dando nuovi contenuti alla tradizionale volontà sovietica di espansione verso sud. Dalla parte opposta, gli Stati Uniti avevano in Israele l'unico alleato nella regione medio orientale, anche se questo legame avrebbe comportato in futuro un rilevante impegno politico ed economico.



La conseguenza di questa situazione fu il consolidamento della presenza sovietica nel Mediterraneo orientale, in linea con una strategia tesa ad allargare l'influenza di Mosca nell'intero bacino e semplificata dal ritiro dall'area della Mediterranean Fleet britannica.

La chiusura del Canale di Suez in conseguenza della "guerra dei sei giorni" evidenziava inoltre il problema degli approvvigionamenti di materie prime per le nazioni occidentali europee e la necessità di rivedere gli indirizzi politico-strategici della NATO.



L'espansionismo sovietico nella regione venne ulteriormente favorito dal colpo di stato in Libia (settembre 1969) e dalle oscillazioni nelle politiche di altri paesi rivieraschi, in precedenza tradizionalmente schierati su posizioni filo-occidentali.

Ad un mutamento di fondo di carattere strategico si associò anche una innovazione tattica, scaturita proprio dal conflitto arabo-israeliano del 1967: l'affondamento del cacciatorpediniere Eilat (21 ottobre 1967) per mezzo di un missile superficie-superficie Styx da parte di una motovedetta lanciamissili egiziana provocò infatti lo sconvolgimento di alcuni aspetti dottrinari delle operazioni navali e la conseguente corsa alla proliferazione di nuovi sistemi d'arma e piattaforme, la cui efficacia sarebbe stata rimessa in discussione solamente dopo un quarto di secolo.

I primi sostanziali mutamenti tattico-strategici presso le forze navali americane in Mediterraneo si ebbero a metà degli anni '60, come conseguenza della presenza stabile in quelle acque delle prime unità sovietiche, col passare del tempo il consolidamento di tale presenza (in media una cinquantina di unità, fra naviglio combattente ed unità di supporto, negli anni '70)



confermò le intenzioni americane di potenziare soprattutto le capacità di lotta antisommergibile della VI Flotta, in risposta all'accresciuta minaccia rappresentata dall'apparizione di nuove e più potenti unità subacquee avversarie e dalla cessazione dell'apporto aeronavale inglese e francese. In tale contesto assumevano crescente importanza, per le forze della NATO operanti nella regione, l'efficienza della Marina Militare e l'entità delle risorse che essa poteva mettere a disposizione per migliorare le capacità globali d'intervento in caso di crisi.

La minaccia si materializzava nella squadra sovietica del Mediterraneo (Soviet Mediterranean Squadron, SOVMEDRON per la NATO), appoggiata da una



consistente forza aerea basata sul litorale nord-africano. Di qui la necessità di adeguare lo strumento navale nazionale, nonostante un bilancio come sempre carente: nel 1970, dei 1.510 miliardi destinati alla Difesa l'aliquota devoluta alla Marina fu infatti di soli 200 miliardi, a causa di concezioni strategiche che privilegiavano tradizionalmente le esigenze aeroterrestri della difesa a nord-est.

La crisi degli Anni '70

Il periodo a cavallo del 1970 fu forse il più difficile per la Marina: la progressiva radiazione del naviglio più anziano non era compensata dall'entrata in servizio di nuove piattaforme, mentre si manifestavano profondi disagi di carattere morale, alimentati dal marcato disinteresse per le problematiche militari da parte di un'opinione pubblica fortemente condizionata dagli avvenimenti che all'epoca caratterizzavano la vita del Paese. L'espressione più sincera e tangibile del disagio che pervadeva la Marina Militare si ebbe con la denuncia fatta dall'allora Comandante in Capo della Squadra Navale, ammiraglio Gino Birindelli, che nel febbraio 1970, in una conferenza stampa sul Garibaldi, denunciò lo stato di profondo malessere morale e materiale in cui si trovava il personale della Marina tutta. Le dichiarazioni di Birindelli provocarono reazioni a tutti i livelli, ma le ansie della Marina furono correttamente intense.



Ci furono prese di posizione autonome da parte di numerosi ufficiali e l'iniziativa più significativa si manifestò



con la famosa "lettera" che ben 800 ufficiali in servizio indirizzarono al Capo di Stato Maggiore della Marina Militare esprimendo apertamente le proprie opinioni sullo stato della Forza Armata e proponendo una serie di iniziative volte ad accelerare un processo di risanamento non più rinviabile al fine di migliorare l'efficienza della Marina. Il documento non poteva però sortire da solo l'effetto voluto, in quanto le misure ritenute prioritarie (potenziamento delle capacità operative del naviglio, pubblicazione di un documento programmatico sulle prospettive di sviluppo, miglioramento dello status economico del personale) mal si conciliavano con gli stanziamenti assegnati alla Marina che, ancora una volta, denunciavano la mancata percezione delle realtà politico-strategiche nell'area

mediterranea di quegli anni; l'unica iniziativa fattibile, in mancanza di interventi finanziari concreti, era il ritiro dal servizio del naviglio più anziano. Il

Riconoscimento dell'importanza del ruolo che la MM aveva nel contesto del Mediterraneo si ebbe con la nomina, nel 1972, dell'ammiraglio Eugenio Henke alla carica di Capo di Stato Maggiore della Difesa, in precedenza sempre assegnata a un generale dell'Esercito. Ancora più importante era però evitare che la Marina subisse un vuoto tecnologico simile a quello provocato dal Trattato di Pace: avendo esaurito la realizzazione del naviglio pianificato nel Programma 1958, e tenendo conto dell'inevitabile decadimento delle unità più anziane, la Forza Armata rischiava ancora una volta di ritrovarsi priva delle risorse minime necessarie per assolvere i compiti d'istituto.



La realizzazione più significativa di quel periodo fu l'incrociatore lanciamissili portaelicotteri Vittorio Veneto, unità che richiese uno sforzo tecnico-economico non indifferente: l'impostazione avvenne infatti nel 1965, mentre la consegna ufficiale si ebbe solo nel luglio 1969; il progetto iniziale subì continue e profonde modifiche, fino a trasformare del tutto l'aspetto della nuova ammiraglia della Squadra Navale. Il Vittorio Veneto rappresentava la ricerca di una soluzione di compromesso, essendo dotato di una componente missilistica polivalente (ASROC e Terrier), di una rilevante componente elicotteristica, di moderne apparecchiature elettroniche e di un elevato grado di automazione. Ma già all'epoca venivano espresse perplessità sulle capacità dell'incrociatore nei riguardi della lotta antinave, intesa in termini sia di offesa che di difesa, e sulla necessità di dover provvedere un'adeguata scorta per una piattaforma di tale valore. L'elemento più rappresentativo era comunque costituito dalle sistemazioni elicotteristiche, con il ponte di volo e la sottostante aviorimessa giudicati già all'epoca idonei a supportare una componente ad ala fissa a decollo verticale.

Non potendo ricorrere all'imbarco di velivoli STO/VI, (Short Take Off/Vertical Landing) per ampliare il raggio d'azione del "sistema nave" e dovendo rinunciare alla costruzione di un secondo incrociatore, ci si indirizzò verso una serie di modifiche (effettuate solo nei primi anni '80) che comportarono l'imbarco di una batteria di missili superficie-superficie Teseo e di tre impianti binati Breda da 40 mm, incrementando così le potenzialità globali per la lotta antinave e l'autodifesa. Una delle proposte formulate all'epoca riguardava appunto una replica del Vittorio Veneto: nelle intenzioni dello Stato Maggiore questa unità avrebbe dovuto essere di dimensioni superiori allo stesso Veneto e possedere una polivalenza più spinta, legata alla possibilità di imbarcare velivoli STO/VI- e mezzi anfibi, secondo la formula di "unità d'assalto polivalente" auspicata da alcuni autorevoli commentatori navali di quel periodo; la mancanza di fondi costrinse tuttavia ad abbandonare il progetto.

Fra le nuove costruzioni, molto interessante si dimostrò il progetto delle due fregate classe Alpino, da considerarsi fra le migliori realizzazioni del mondo nella categoria del naviglio di scorta con capacità elicotteristiche. Sviluppate dal progetto Bergamini, le due nuove fregate - battezzate Alpino e Carabiniere - si dimostrarono piattaforme polivalenti di buone qualità generali, tanto da rimanere in servizio fino ai giorni nostri dopo aver subito un certo numero di interventi migliorativi. Nel settore del naviglio minore, da ricordare le quattro corvette classe De Cristofaro, unità destinate a compiti di scorta ASW costiera e realizzate nella prima metà degli anni '60. L'entrata in servizio della classe Alpino fu seguita dall'impostazione dei due caccia lanciamissili tipo Audace, logico sviluppo dei concetti già adottati per le precedenti unità classe Impavido. Le due navi, consegnate nel 1972, furono le prime ad imbarcare il nuovo cannone da 76/62 mm OTO Melara "Compatto".

L'unico punto debole di questo naviglio è rappresentato da un apparato propulsivo strutturato su caldaie e turbine a vapore quando, seguendo le tendenze già consolidate nel settore, si sarebbe potuto far ricorso ad altre soluzioni. Un parziale incremento della linea operativa si ebbe grazie ad una serie di cessioni/acquisti di provenienza statunitense, scaglionati nel periodo 1969/1974 e comprendenti quattro sommergibili, due navi da sbarco e tre cacciatorpediniere. I quattro battelli (Longobardo, Gazzana Priaroggia, Romei e Piomarta) furono rispettivamente le prime unità del tipo GUPPY 111 (per la classe Tench) e di costruzione postbellica (per la classe Tang) cedute dall'US Navy. Le loro caratteristiche generali ne facevano delle piattaforme ancora efficaci; le dimensioni ne rendevano tuttavia problematico l'impiego in un teatro geograficamente "difficile" come il Mediterraneo e di conseguenza, analogamente a quanto era stato fatto coi precedenti battelli ex-USA, essi vennero utilizzati prevalentemente per l'addestramento della componente subacquea nazionale e delle navi di superficie specializzate nella lotta AS.

La cessione (1972) delle due navi da sbarco tipo LST De Soto County e York County, ribattezzate rispettivamente Grado e Caorle, costituì senza dubbio un fatto positivo, considerata la situazione del naviglio anfibio allora in servizio. La mancanza di un bacino allagabile e di adeguate sistemazioni elicotteristiche ne limitava tuttavia l'operatività in avverse condizioni meteo e non permetteva di disporre di una componente aeroportata per l'elisbarco e per l'appoggio tattico delle truppe anfibie. Risale invece al 1969 l'arrivo dei tre cacciatorpediniere Lanciere, Fante e Geniere, unità risalenti al periodo bellico ed acquistate dalla Marina per compensare il vuoto creatosi dopo la radiazione dell'Artigliere e la trasformazione dell'Aviere in piattaforma sperimentale. I programmi di ammodernamento FRAM (Fleet Rehabilitation And Modernization) cui le tre navi erano state sottoposte negli USA prima della cessione permisero di esaltarne le capacità operative (specialmente nella componente antisommergibili) a complemento di buone qualità generali. La Marina Militare non poteva rinunciare

ad un minimo di attività di ricerca e sviluppo: a tale scopo venne destinato il cacciatorpediniere Aviere, rilevato successivamente in questo compito (1975) dal Quarto, un'ex-nave da sbarco (costruita dalla MM nel 1968) che a causa di notevoli inconvenienti tecnico-progettuali non poté essere impiegata in attività anfibia né riprodotta in ulteriori esemplari, come originariamente previsto.

Sull'Aviere venne dapprima imbarcato, a prora, il nuovo cannone da 127/54 mm OTO Melara destinato alle future costruzioni, sostituito successivamente da un modello di lanciabas antisom automatico a canna singola; a poppa venne invece montata una particolare versione del 76/62 mm "Compatto" dotata di un sistema per la direzione locale del tiro, poi non adottato nella configurazione definitiva del pezzo. Fra i due fumaioli venne sistemato il lanciatore ad otto celle per il nuovo sistema missilistico superficie-aria a corto raggio Sca Sparrow con le relative apparecchiature di guida, accorpate in seguito in un più ampio sistema integrato che avrebbe permesso anche l'asservimento dei pezzi d'artiglieria

Le unità della Marina Militare a metà degli anni '70	
Incrociatori lanciamissili	Vittorio Veneto, Andrea Doria, Caio Duilio e Giuseppe Garibaldi
Cacciatorpediniere	Impavido e Intrepido (lanciamissili), Indomito e Impetuoso; San Giorgio (impiegato come nave scuola) e San Marco; Aviere e Artigliere.
Sommergibili	Toti, Bagnoliini, Mocenigo, Dandolo, Torricelli, Cappellini e Morosini, Calvi, Da Vinci e Tazzoli.
Fregate	Alpino e Carabiniere, Centauro, Cigno, Canopo e Castore, Bergamini, Rizzo, Fasan, Margottini, Aldebaran, Andromeda, Altair.
Corvette	De Cristofaro, Grosso, Todaro, Visintini, Aquila, Airone, Alcione e Albatros, Vedetta; 16 unità classe Gabbiano/Ape.
Motocannoniere e motosiluranti	Freccia, Saetta, Lampo, Baleno, Folgore; tre unità ex USA tipo Higgins '78.
Naviglio contromisure mine	4 dragamine oceanici classe Storione; 17 dragamine costieri classe Abete e 19 classe Agave; 20 dragamine litoranei classe Aragosta; dragamine Mandorlo.
Naviglio per operazioni anfibia	6 cannoniere d'appoggio classe Cani; navi da sbarco Etna e Anteo.
Naviglio Logistico	Navi trasporto/appoggio Stromboli e Vesuvio, nave appoggio incursori Cavezzale, 6 unità cisterna, 2 navi posareti, 4 navi scuola a vela, nave salvataggio Proteo, oltre 150 unità costiere d'uso locale
Nota	Il quadro del naviglio in servizio comprendeva inoltre 12 MTC, 7 MOC, 20 unità cisterna minori, 9 rimorchiatori d'altura, una ventina di rimorchiatori costieri e diverse unità d'uso locale.

Verso il Libro Bianco della Marina

Il limitato processo di miglioramento in atto nella MM avveniva in un periodo particolare per il bacino del Mediterraneo. Nella regione medio orientale il conflitto arabo-israeliano, destinato a riaccendersi nel 1973, evidenziava l'acuirsi di profonde tensioni sullo sfondo della tradizionale



contrapposizione USA-

URSS; nell'area centrale, il ruolo aggressivo ed imprevedibile della Libia costituiva un elemento di grave allarme, soprattutto dopo l'attacco condotto nell'ottobre del 1972 da un Mirage dell'aviazione di Gheddafi contro la corvetta De Cristofaro, impegnata in una missione di vigilanza pesca. Un'analisi effettuata nel 1973 dall'allora Capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio Gino De Giorgi, considerava remota l'ipotesi di un conflitto globale coinvolgente i due blocchi, mentre appariva sempre più plausibile uno stato di conflittualità permanente caratterizzato da confronti regionali e locali in situazioni che trovavano il loro più probabile teatro di svolgimento sul mare, ed in particolare proprio nel Mediterraneo e nei bacini adiacenti.

Era quindi naturale che il Paese, non potendo assistere passivamente ad azioni tendenti ad alterare la situazione in un'area così vicina e vitale, adeguasse il proprio strumento difensivo con un'iniziativa di presenza attiva laddove necessario per salvaguardare gli interessi nazionali. La Marina veniva ovviamente considerata la Forza Armata più idonea a rispondere a questa contingenza, e un esame dettagliato delle forze necessarie individuò in 160.000 tonnellate la consistenza ideale del naviglio operativo, a fronte delle 105.000 allora disponibili e delle 41.000 cui la flotta si sarebbe ridotta entro il 1984 in mancanza di adeguati correttivi. Le previsioni a lungo termine facevano infatti intravedere come inevitabile una ulteriore riduzione, dovuta soprattutto alla cronica insufficienza di un bilancio che non avrebbe consentito di rinnovare "uno contro uno" le piattaforme navali avviate progressivamente alla radiazione (con i fondi dei bilanci ordinari, nel 1974-84 si sarebbero potute costruire solo 13.720 t di naviglio, a fronte di 77.815 t da radiare). In tale situazione i compiti e le risorse della Marina dovevano necessariamente subire un processo di revisione, che servì da base per la pubblicazione di un documento intitolato "Prospettive ed orientamenti di massima

Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

della Marina Militare per il periodo 1974-84", altrimenti noto come "Libro Bianco" della Marina.



Ne delineare le esigenze per il decennio citato, lo studio prendeva le mosse dall'esame della situazione politico-militare nel Mediterraneo e dagli impegni derivanti alla Marina in funzione dello schieramento italiano nel contesto geopolitico della regione. In conformità agli indirizzi di politica estera del Paese, che stabilivano la partecipazione dell'Italia all'Alleanza Atlantica e l'integrazione delle forze armate nazionali nella NATO, alla componente navale erano devolute due funzioni principali: assicurare l'adempimento dei compiti assegnati nell'ambito della difesa integrata NATO ed intervenire autonomamente in quei conflitti locali dove non fosse stato possibile contare

sull'appoggio diretto dell'Alleanza. Questi indirizzi di carattere generale venivano ulteriormente dettagliati nei termini seguenti: - garantire la protezione delle linee di rifornimento marittime (che assicuravano, all'epoca, l'afflusso di circa 250 milioni di tonnellate di merci all'anno, soprattutto prodotti petroliferi); - provvedere alla difesa delle frontiere marittime, delle isole e di bacini di particolare interesse strategico, quali l'Adriatico ed il Canale di Sicilia; - fornire, in caso di conflitto generalizzato Est-Ovest, la scorta ai gruppi da battaglia dell'US Navy dislocati in Mediterraneo e ai gruppi di rifornimento in transito nello stesso bacino.

Alle missioni principali si aggiungevano alcuni compiti secondari, riassumibili nella protezione della flotta peschereccia nazionale in aree di particolare tensione, nel rifornimento idrico delle isole minori, nelle operazioni di ricerca e soccorso e nelle attività di ricerca idroceanografica: un complesso di esigenze che avrebbe richiesto, già in tempo di pace, una linea di naviglio operativamente estremamente diversificata e in grado di sopportare un notevole logorio d'impiego. In base alla totalità degli impegni sopra indicati, lo Stato Maggiore della Marina confermò in

105.000 tonnellate la consistenza minima globale del naviglio necessario, suddiviso fra le varie categorie. Un esame a posteriori della situazione che si andava realizzando in quegli anni nel campo dei materiali evidenzia come il requisito di unità navali polivalenti fu soddisfatto solamente con l'entrata in servizio dei due Audace, mentre nel settore della lotta, antinave la lacuna esistente all'epoca



sarebbe stata colmata solo con l'entrata in servizio degli aliscafi e delle fregate.

Per le esigenze di lotta antisommergibili i quattro battelli classe Toti, pur integrati in un dispositivo AS di superficie, erano palesemente insufficienti; l'unico settore dove si era raggiunta una certa credibilità, era quello della difesa antiaerea, con diverse unità dotate di sistemi missilistici sufficientemente moderni, mentre le lacune più gravi interessavano la componente da sbarco e quella logistica, dove le piattaforme in servizio erano ormai del tutto obsolete. Era evidente che, con i 185 miliardi assegnati alla Marina da bilancio della Difesa del 1974, ben poco si sarebbe potuto realizzare a fronte del quadro generale appena tracciato.

Muovendo da tale constatazione, lo Stato Maggiore preferì concentrare le risorse disponibili sulle nuove costruzioni, limitando al massimo i lavori di ammodernamento del naviglio più anziano. Il programma a medio termine da portare avanti con i fondi ordinari prevedeva la realizzazione di 4 fregate lanciamissili (classe Lupo), due unità subacquee di prestazioni avanzate (classe Sauro), 8 aliscafi (due classi di 4 esemplari ciascuno), un'unità rifornitrice di squadra (Stromboli), una nave idrografica (Magnaghi) e altro naviglio d'uso locale (fra cui 2 rimorchiatori d'altura e 10 costieri), mentre la linea di volo sarebbe stata potenziata con la graduale acquisizione di 28 elicotteri AB.212 da assegnare alle piattaforme navali e di 12 SH-3D destinati ad operare a terra.



Delle previste modifiche al naviglio già in linea, quelle effettivamente realizzate furono la predisposizione dei battelli classe Toti all'impiego del siluro A-184 (già programmato per i battelli di nuova costruzione) e la trasformazione in cacciamine di dieci dragamine tradizionali, per adeguarli alle nuove tendenze tecnico-operative che iniziavano ad imporsi nel settore. Il punto di forza del programma di nuove costruzioni era senza dubbio costituito dalle quattro fregate lanciamissili classe Lupo, il cui compito primario sarebbe stato di assicurare la sorveglianza delle unità missilistiche potenzialmente avversarie in periodi di tensione, in modo da incrementare le capacità offensive e difensive della flotta. Per colmare la lacuna del naviglio veloce sottile, da impiegare in Adriatico e nei bacini a ridosso delle due isole maggiori, venne invece decisa la riproduzione in almeno quattro esemplari di una classe di aliscafi da 64 tonnellate (tipo Sparviero) e la successiva costruzione di altrettante unità simili da 235 tonnellate, frutto del programma congiunto

PHM fra Italia, Germania e Stati Uniti. La Marina dovette però rinunciare ben presto a quest'ultimo progetto per realizzare, oltre allo Sparviero, altre 6 unità di uguale dislocamento. Il potenziamento della componente subacquea esigevo lo sviluppo di una nuova piattaforma, derivata dal progetto dei Toti. Il concetto ispiratore dei Sauro era frutto di una specifica per un battello con autonomia sufficiente per operare in tutto il bacino mediterraneo e dotato di un sistema di combattimento formato da apparati tecnologicamente all'altezza delle contemporanee realizzazioni estere.

Quest'ultimo punto si rendeva necessario per ovviare alle carenze riscontrate durante l'esercizio dei Toti, mentre migliori condizioni di abitabilità per l'equipaggio imponevano un battello più grande di quello inizialmente concepito. Una previsione su quella che sarebbe stata la consistenza della flotta una volta ultimato il programma costruttivo "ordinario" evidenziava l'inadeguatezza numerica e qualitativa delle future forze disponibili, dovendo necessariamente tener conto delle unità che si sarebbero dovute ritirare dal servizio entro la metà degli anni '80. Era quindi indispensabile il ricorso ad uno stanziamento straordinario di fondi per consentire, nell'arco di un decennio, la realizzazione delle piattaforme sostitutive indispensabili per mantenere la linea operativa ad un ragionevole livello di efficienza e credibilità, legato non tanto a un mero conteggio di tonnellate quanto dalla disponibilità di un numero sufficiente di piattaforme qualitativamente valide. Il disegno di legge che venne formulato prevedeva uno stanziamento di 1.000 miliardi scaglionati in dieci anni, tramite il quale sarebbe stato possibile acquisire un'aliquota suppletiva di naviglio così ripartita:

- un'unità di scorta a capacità aerea, con velivoli STO/VI, ed elicotteri, per rimpiazzare gli incrociatori Doria e Duilio;
- due battelli classe Sauro, per compensare la radiazione delle unità cedute dagli Stati Uniti;
- due cacciatorpediniere lanciamissili, per la sostituzione di altrettante unità classe Indomito;
- otto fregate lanciamissili portaelicotteri, in sostituzione delle unità classe Cigno e Bergamini;
- sei aliscafi tipo Sparviero, in sostituzione delle motosiluranti;
- un rifornitore di squadra, da affiancare a quello già previsto dal programma ordinario, per poter disporre di un'adeguata componente logistica d'altura;
- un 1 unità d'assalto anfibo, per compensare la radiazione del naviglio da sbarco più anziano;
- dieci cacciamine, di progetto totalmente nuovo;
- una nave salvataggio di tipo moderno, per sopperire alle lacune del settore;
- un'ulteriore aliquota di elicotteri medi e pesanti, necessari sia per armare le unità portaelicotteri di nuova realizzazione sia per potenziare i gruppi di volo basati a terra.

Si trattava di un programma ambizioso, irto di difficoltà tecnico economiche che negli anni a venire avrebbero fatto sentire il loro peso, traducendosi in uno slittamento temporale che non avrebbe consentito il pieno raggiungimento degli obiettivi di partenza. La "Legge Navale" che dava corpo al programma "straordinario" venne approvata dal Parlamento il 22 marzo 1975 con un'ampia maggioranza; per la prima volta nel dopoguerra, anche la grande stampa quotidiana si trovò coinvolta nel dibattito e contribuì alla sua positiva soluzione, ponendo in giusta luce i problemi di una Forza Armata obbligata ad agire in un'atmosfera di disinteresse generale e fra mille difficoltà. L'approvazione della

legge si rivelò di grande importanza anche per l'industria cantieristica nazionale, permettendo la promozione e l'esportazione di una notevole quantità di piattaforme navali e di sistemi associati e consentendo alle aziende italiane di cogliere lusinghieri successi sui mercati di tutto il mondo.

L'Applicazione della Legge Navale

Al momento dell'entrata in vigore del provvedimento la Marina mise immediatamente in moto i propri organi competenti per tramutare in atti concreti le intenzioni formulate nel "Libro Bianco" e successivamente sancite dal Parlamento. Il grave processo inflazionistico (con punte del 15-18%) che caratterizzò quegli anni contribuì tuttavia ad erodere il finanziamento iniziale di 1.000 miliardi al punto da non consentire il pieno rispetto dei programmi prefissati. Alla fine del 1977 i contratti stipulati fra la MM e i vari cantieri e industrie nazionali riguardavano la costruzione/ acquisizione di una nave rifornitrice di squadra, sei fregate lanciamissili (classe Maestrale), due unità subacquee (classe Sauro), una nave salvataggio, sei aliscafi (classe Nibbio) e 27 elicotteri ' impegnando così 765 miliardi sul totale dei 1.000 previsti.



La lievitazione dei costi impose a quel punto una ridefinizione dei programmi iniziali, allo scopo di utilizzare i rimanenti 235 miliardi per la realizzazione del naviglio ritenuto più urgente per le necessità operative. In termini di costo preventivato l'unità più onerosa era naturalmente il nuovo incrociatore portaeromobili Giuseppe Garibaldi (160 miliardi), mentre le più economiche erano i cacciamine (13 miliardi ciascuno). Sulla base di questi dati e delle esigenze prioritarie, lo Stato Maggiore della Marina decise di avviare per il momento la costruzione del Garibaldi e di un primo gruppo di quattro cacciamine (che impegnavano un totale di 212 miliardi), rinviando la realizzazione dei due caccia lanciamissili, di due delle otto fregate e della nave d'assalto anfibio e degli altri cacciamine.

Ciò avrebbe significato il forzato allungamento del periodo di servizio per diverse unità, fra cui i due caccia lanciamissili classe Impavido e le due unità da sbarco tipo Grado, mentre sarebbe stato necessario aggiornare le previsioni di spesa per il naviglio momentaneamente rinviato, alla luce degli aumenti



Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

dovuti all'inflazione. In merito alla decisione di acquisire un certo tipo di unità piuttosto che un altro gli organi d'informazione, specializzati e non, promossero un animato dibattito che finì col focalizzarsi sulla validità della scelta rappresentata dal Garibaldi, anche perché i 160 miliardi previsti per la sua realizzazione, essendo riferiti alla sola piattaforma, non comprendevano le spese per l'acquisto della componente aerea imbarcata (che avrebbe fatto lievitare il costo totale dell'impresa a 280 miliardi, a prezzi 1974). Anche se lo Stato Maggiore faceva notare che il reparto volo avrebbe potuto essere costituito solamente da elicotteri pesanti ASW, si nutrivano forti dubbi sulla convenienza di impiegare una così consistente aliquota dei fondi concessi dalla Legge Navale (oltre che dei futuri bilanci ordinari) per costruire una nave non da tutti ritenuta completamente rispondente alle più urgenti necessità operative.

In sintesi, i critici rimproveravano alla Marina di non aver gestito al meglio i fondi straordinari ad essa assegnati, puntando su un nucleo di forze non bilanciato, strutturato su un maggior numero di grandi navi di superficie rispetto alle unità veloci d'attacco e al naviglio subacqueo, senza porre la dovuta attenzione



al fatto che le piattaforme "di prestigio" non avrebbero avuto nessuna valenza operativa se non accompagnate da tutta una serie di unità minori non acquisibili coi fondi a disposizione. L'esame delle caratteristiche tecnico-operative delle realizzazioni di quel periodo evidenzia comunque il salto di qualità compiuto dalla Marina: ad esempio, la quasi totalità delle piattaforme sarebbe stata dotata di apparati motori strutturati su turbine gas (installate solo sperimentalmente su alcune unità costruite negli anni '60) e di sistemi missilistici superficie-superficie, ma imbarcati in precedenza, elemento quest'ultimo che avrebbe potuto permettere un certo grado di indipendenza dal dispositivo aeronavale americano nella condotta di operazioni dissuasive.

Si prefigurava così la formazione di una struttura in grado di controllare in maniera relativamente efficace le diverse presenze navali potenzialmente ostili nel Mediterraneo e di svolgere azioni autonome di vigilanza e di contrasto, anche in funzione dell'eventualità che l'estensione a 200 miglia del limite



delle acque di preminente interesse nazionale potesse portare a future controversie, accompagnate anche da azioni militari. Il progetto più innovativo ed impegnativo era senza dubbio quello del Garibaldi: le soluzioni studiate dai competenti organi tecnici (riguardanti ad esempio la configurazione del ponte di volo e dell'hangar, il particolare sistema propulsivo e l'ampio grado di automazione) erano inquadrate in un più ampio disegno che puntava ad associare ottime caratteristiche generali ad un dislocamento contenuto. Anche la messa a punto del progetto dei cacciamine (unità a loro volta caratterizzate da

aspetti totalmente innovativi) richiese un lungo periodo preparatorio, dedicato in larga parte ad una campagna di studi e di esperienze mirata ad approfondire la conoscenza del comportamento della vetroresina e delle tecniche costruttive ad essa associate.

La situazione del Mediterraneo negli Anni '80

L'evento che più di ogni altro avrebbe fatto sentire alla lunga il suo peso fu la presa del potere in Iran da parte della casta religiosa islamica di fede sciita, dopo il rovesciamento dello Scià e del regime di transizione che ne seguì la caduta. La conseguenza più immediata fu un rafforzamento del dispositivo militare statunitense nella fascia compresa fra il Mediterraneo orientale e il Golfo Persico, anche come supporto al fallito tentativo di liberazione degli ostaggi nell'ambasciata americana a Teheran (aprile 1980); mentre col passare degli anni la diffusione dell'integralismo islamico in molti paesi asiatici e del litorale nord-africano finì con l'introdurre un nuovo elemento di incertezza nella situazione politico-strategica generale. Occorre tuttavia riconoscere che almeno in una regione - quella del Sinai - gli sforzi della diplomazia, sfociati negli accordi di pace di Camp David, avevano garantito l'instaurazione di una fascia di relativa stabilità: il contributo (seppure susseguente e indiretto) dell'Italia e della sua Marina Militare si concretizzò nella partecipazione alla Forza Multinazionale e di Osservatori (MFO), con l'invio di un gruppo navale di pattugliamento a Sharm-el Sheik.

Fu quella una delle prime missioni a vedere l'impiego di forze navali nazionali in operazioni al di fuori dell'area di competenza NATO, a premessa di una consuetudine che si sarebbe consolidata negli anni a venire. La turbolenza politica che da almeno un trentennio caratterizzava la regione medio orientale finì con l'aggravare il confronto militare in atto in Libano sin dal 1975, provocando nel 1982 l'intervento diretto delle forze israeliane, protagoniste dell'operazione "Pace in Galilea". Fu l'intervento dissuasivo della Forza Multinazionale di Pace ad impedire un ulteriore degrado della crisi, anche se la presenza dei diversi contingenti occidentali a Beirut non dimostrò di poter contribuire, alla lunga, a un'adeguata soluzione dei problemi dell'area. La partecipazione italiana fu questa volta più articolata, con la Marina impegnata dal settembre 1982 al marzo 1984 sia nelle operazioni di controllo e pattugliamento davanti alle coste libanesi, sia nella scorta al naviglio mercantile e militare impiegato per il trasporto dall'Italia a Beirut dei reparti dell'Esercito e del Battaglione "San Marco". Le missioni "Libano 1" e "Libano 2" diedero occasione di sperimentare in condizioni di massimo realismo alcune delle procedure tipiche delle operazioni congiunte con formazioni navali di altri paesi occidentali, palesando peraltro alcune difficoltà di ordine tecnico



Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

(come nel caso dell'incidente al Grado, rallentato da un'avaria alle macchine mentre era impegnato nel trasferimento di un reparto italiano a Beirut) che sottolinearono l'indifferibilità dell'ammodernamento della componente da trasporto anfibio.

Un ulteriore elemento di disturbo sopravvenne nell'agosto 1984, quando nella zona immediatamente a meridione del Canale di Suez alcune esplosioni subacquee provocarono l'interruzione della navigazione commerciale, come risultato di un'operazione terroristica su vasta scala che riportò alla ribalta l'efficacia delle mine navali e l'urgenza di non sottovalutarne la minaccia. Toccò ancora una volta alla Marina partecipare alle operazioni di bonifica nel Mar Rosso, con l'invio di un gruppo navale formato da tre cacciamine e dalla nave appoggio Cavezzale. A questa situazione di conflittualità latente si associavano altri fattori destabilizzanti, sostanzialmente originati dalla volontà dell'URSS di consolidare le proprie posizioni nel Mediterraneo. Si assisteva infatti ad un potenziamento generale delle forze armate di Siria e Libia, nazioni a religione musulmana legate a Mosca da vari trattati di amicizia e cooperazione. Mentre però la Siria si collocava in un contesto geografico abbastanza "defilato" rispetto alle più dirette preoccupazioni italiane, l'atteggiamento sovietico nei confronti della Libia confermava l'ipotesi di una politica espansionistica verso il Mediterraneo centro-meridionale e la fascia settentrionale africana. Questa politica trovava riscontro anche nelle rivendicazioni del governo di Tripoli in merito allo sfruttamento delle risorse petrolifere sottomarine al largo dell'arcipelago maltese, per la cui tutela il governo di La Valletta finì per sottoscrivere un accordo di cooperazione con l'Italia.



Si profilava così quella che qualche anno più tardi, grazie anche al rafforzamento della squadra sovietica del Mediterraneo, sarebbe stata definita la "minaccia da sud", che avrebbe contribuito a spostare verso meridione le attenzioni della NATO. Diventava a questo punto necessaria per l'Italia una ridefinizione della propria politica militare, accompagnata da una ridistribuzione del potenziale militare nazionale (soprattutto aeronavale) a controllo e protezione di tutto il sistema insulare del Mediterraneo centrale comprendente, oltre alla Sicilia e alle isole minori, il Canale di Sicilia e le acque adiacenti. In una relazione dell'allora Capo di Stato Maggiore ammiraglio Vittorio Marulli, vennero evidenziate nel 1984 la quantità e la composizione delle forze necessarie alla Marina per fronteggiare eventuali crisi mediterranee; capacità che non poteva oltretutto prescindere da un adeguato supporto aerotattico, possibile solamente attraverso lo spostamento di alcuni reparti dell'Aeronautica sulle basi siciliane e l'assegnazione al settore di almeno una coppia di velivoli AWACS della NATO Airborne Early Warning Force. Il complesso navale minimo individuato dal documento si articolava su quattro componenti fondamentali (d'altura, costiera, subacquea e di contromisure mine),

supportate da un'adeguata forza anfibia e da una componente minore di unità logistiche, parimenti essenziali per assicurare l'efficienza dell'intero dispositivo. Le forze d'altura erano a loro volta ripartite in due gruppi d'impiego, ognuno costituito da un'unità portaeromobili, 2-3 caccia lanciamissili, 6-7 fregate e un rifornitore di squadra, mentre le forze costiere avrebbero dovuto essere composte da 18 corvette e 18 pattugliatori. Dall'esame della composizione delle forze navali italiane a metà degli anni '80 si desume l'insufficienza quantitativa delle piattaforme, pure in un periodo in cui le nuove costruzioni previste dalla Legge Navale e dai bilanci ordinari erano ormai quasi tutte entrate in servizio. In particolare la componente d'altura rivelava la mancanza sia di una seconda unità del tipo Garibaldi sia di almeno due nuovi cacciatorpediniere lanciamissili, in considerazione dei limiti d'età dei tipi Impavido, la cui sostituzione risultava tuttora affidata alle due unità del programma Animoso.

Una situazione apparentemente migliore era quella del nucleo fregate, un tipo di unità che si sarebbe di lì a qualche anno rivelato essenziale, con le 12 unità classe Lupo e Maestrale e i due Alpino in servizio, si poneva allora molta speranza nel programma NATO per la fregata anni '90 (NFR 90), che sarebbe tuttavia clamorosamente fallito. Circa le componenti logistica



ed anfibia, da registrare la necessità di un terzo rifornitore di squadra (a lungo rinviato) e l'urgenza del già avviato programma costruttivo per le unità da trasporto anfibio classe San Giorgio. Del naviglio previsto dalla Legge Navale del 1975, dieci anni più tardi erano entrati in servizio il Garibaldi, due sommergibili classe Sauro, le otto fregate classe Maestrale, i 6 aliscafi classe Nibbio, i primi 4 esemplari di cacciamine classe Lerici, il secondo rifornitore di squadra (Vesuvio) e la nave salvataggio Anteo, mentre non era ancora iniziata la costruzione dei due caccia lanciamissili e del secondo gruppo di 6 cacciamine. Nonostante l'intero programma della Legge Navale non fosse ancora concluso, il processo di ristrutturazione della Marina Militare era ormai in sintonia con i più recenti sviluppi tecnologici del settore, secondo un processo che non poteva peraltro né arrestarsi né considerarsi ultimato, se non a scapito dell'efficienza globale e della credibilità per l'intero complesso di forze e, più in generale, per la politica di difesa della Nazione.

Dal Libro Bianco 1985 al Golfo Persico

Nel tentativo di riportare ordine e chiarezza nel campo della politica nazionale di Difesa e delle scelte ad essa collegate, nel novembre del 1984 il Ministro Giovanni



Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

Spadolini approvò l'edizione del "Libro Bianco 1985", in cui venivano enunciati criteri di impostazione e gestione dello strumento operativo in un'ottica interforze, strettamente correlati ad una programmazione finanziaria a lungo termine. Proiettandosi nel futuro per un arco di 15 anni, il documento fissava essenzialmente tre postulati, riassumibili nella fedeltà dell'Italia all'Alleanza Atlantica e ai suoi indirizzi politico-strategici, nella percezione di una crescente minaccia da Sud e delle sue necessarie implicazioni e nell'adeguamento dello strumento militare nazionale alle moderne innovazioni tecniche e tecnologiche. Allo scopo di razionalizzare tutte le componenti delle Forze Armate e di utilizzare in maniera ottimale le risorse, il "Libro Bianco" individuava cinque "missioni operative interforze" e una di supporto, per l'adempimento delle quali venivano ipotizzati programmi comuni e una disponibilità finanziaria annua per le spese di investimento pari a circa 4.000 miliardi.

La prima missione interforze era incentrata sulla difesa a nord-est, dove la Marina era chiamata a concorrere al supporto di operazioni di natura prevalentemente aeroterrestre.

Nella seconda missione - la difesa del fronte meridionale e delle linee di comunicazione marittime convergenti sulla Penisola - la predominanza della componente navale era ben evidente, mentre il contributo della Marina alla terza missione (difesa aerea) veniva individuato nella partecipazione ad uno schieramento integrato di scoperta lontana e di difesa antiaerea ed antimissile. La quarta missione (difesa del territorio) presupponeva la protezione delle aree sensibili e di interesse militare (infrastrutture industriali ed energetiche, centri decisionali, basi e installazioni della Difesa) su tutto il territorio; nella quinta missione si prefigurava il concorso ad operazioni di "peace keeping" (come già accaduto in Libano) e di protezione civile, mentre infine la sesta missione era rivolta al supporto logistico delle forze in campo. I compiti di esclusivo o prevalente impegno marittimo erano concentrati nella seconda missione, con una programmazione che prevedeva la suddivisione della linea operativa navale secondo i due gruppi d'altura e le componenti specialistiche precedentemente citate; il concorso aeronavale, per la prima volta dopo diversi anni, veniva considerato un elemento tanto importante da avviare un profondo riesame della questione dell'aviazione imbarcata. Veniva inoltre disposta la costituzione di una Forza d'Intervento Rapido (FIR), destinata ad operare nell'ambito di almeno quattro delle precedenti missioni, che avrebbe compreso fra l'altro la componente anfibia della Marina (composta dal Battaglione "San Marco" e dalle navi da trasporto e sbarco).

Il bilancio della Difesa del 1985 assegnava alla Marina 2.783 miliardi, di cui un 30% devoluto alle spese di ammodernamento distribuite fra i programmi associati all'esaurimento della Legge Navale e gli stanziamenti ordinari. Per i primi l'unica novità era rappresentata



Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>

dall'acquisizione di alcuni sottosistemi da installare sui futuri caccia lanciamissili, mentre col bilancio ordinario si puntava ad acquisire due ulteriori sommergibili classe Sauro (5' e 60 esemplare), un primo gruppo di quattro corvette classe Minerva, il terzo rifornitore di squadra, un'unità d'appoggio alle attività sperimentali della Commissione Permanente per gli Esperimenti dei Materiali da Guerra (MARIPERMAN) di La Spezia, oltre a naviglio minore e d'uso locale. A fronte di un crescente impegno si assisteva ancora una volta ad una preoccupante contrazione delle disponibilità che avrebbe. Nel febbraio del 1985 iniziava nell'Unione Sovietica l'"era Gorbaciov", foriera di avvenimenti che avrebbero inciso profondamente sulla storia dell'intero pianeta; il Mediterraneo rimaneva però nel frattempo un'area di confronto fra le due Superpotenze, con un corollario di situazioni d'instabilità accentuate dalla diffusione dell'integralismo islamico e di una linea politica marcatamente antioccidentale ed antiamericana.

Nelle adiacenze dell'ex "mare nostrum", il Golfo Persico era inoltre diventato la frontiera marittima del sanguinoso conflitto che dal 1980 opponeva Iraq ed Iran. In questo scenario turbolento prendevano forma episodi di terrorismo internazionale, culminati nell'ottobre 1985 nel sequestro della turbonave Achille Lauro ad opera di un gruppo palestinese. L'immediata mobilitazione del dispositivo aeronavale nazionale (operazione "Margherita") servì a verificarne il grado di prontezza reattiva e la vicenda, pur concludendosi senza dover ricorrere a un'azione militare, servì a mettere in luce qualche lacuna soprattutto nella fase di localizzazione dell'obiettivo, evidenziando la necessità di una più efficace componente aerea per il pattugliamento marittimo a largo raggio. Lo stato di latente tensione, aggravato dall'episodio dell'Achille Lauro, sfociò l'anno seguente nel confronto fra Stati Uniti e Libia e nella successiva ritorsione operata dal governo di Tripoli con l'attacco missilistico contro la stazione LORAN gestita dagli Stati Uniti sull'isola di Lampedusa (15 aprile 1986). Anche in tale occasione la Marina divenne il fulcro di un dispositivo (operazione "Girasole") mirato soprattutto ad estendere quanto più possibile verso sud la sorveglianza antiaerea ed antimissile (obiettivo raggiunto col rischieramento nel Canale di Sicilia di naviglio d'altura con funzioni di picchetto radar), oltre che a manifestare apertamente la volontà nazionale di difesa contro aggressioni ingiustificate.

Il complesso aeronavale italiano si venne così a trovare in prima linea sulla frontiera marittima del fianco sud della NATO, in una situazione dove veniva messa in gioco la sicurezza del territorio nazionale. Il dibattito che ne seguì rese evidente all'opinione pubblica la scarsa efficacia delle rete di allarme radar e la mancanza di una qualsiasi forma di difesa contro attacchi missilistici, confermando le difficoltà in cui erano costrette ad operare le Forze Armate. Dopo circa otto anni di guerra "dimenticata", il Golfo Persico balzò alla ribalta dell'opinione pubblica mondiale nel 1984, quando Iran ed Iraq decisero di estendere le ostilità al traffico marittimo commerciale. Da quel momento si assistette ad una drammatica escalation del conflitto che finì con l'abbracciare praticamente tutto il bacino,

dallo Shatt-el-Arab al Golfo di Oman, coinvolgendo anche navi appartenenti a nazioni neutrali. L'attacco contro la fregata americana Stark (maggio 1987) e la richiesta kuwaitiana agli USA per la protezione delle petroliere battenti la bandiera dell'Emirato portarono all'intervento dell'US Navy e della marina britannica, in risposta alle preoccupazioni dei rispettivi paesi per le conseguenze di un possibile blocco generale dei traffici petroliferi. L'invito rivolto successivamente dagli Stati Uniti ad altre nazioni per una presenza più sostanziale e diretta nel Golfo era ampiamente motivato dal fatto che i principali alleati europei ed asiatici degli USA (fra cui l'Italia) erano dopotutto i maggiori beneficiari del traffico petrolifero, circostanza che - assieme al loro rango sulla scena politico-economica internazionale - non poteva certamente giustificare una loro rinuncia all'assunzione di adeguate responsabilità in un'operazione di "polizia internazionale".

Mentre in Italia si accendeva sulla questione dell'invio di unità militari nel Golfo un dibattito politico particolarmente aspro, la Marina iniziava a prepararsi per una missione che prevedeva sostanzialmente operazioni di scorta al naviglio mercantile e di bonifica da mine navali, in un teatro operativo ben distante dalla madrepatria; per la prima volta la Forza Armata si trovava di fronte ad un'esigenza che avrebbe richiesto



il rischieramento in zona di guerra di un consistente gruppo di unità navali, oltre all'adozione di adeguate procedure tecnico-tattiche in un ambiente con caratteristiche assolutamente nuove per la Marina Militare. L'attacco dei "guardiani della rivoluzione" iraniani contro la motonave Jolly Rubino diede il via all'intervento della Marina che, iniziato il 15 settembre 1987 con la partenza del 18° Gruppo Navale dalle basi di Taranto e Augusta, si concluse entro la fine dell'anno successivo con il rientro in Patria delle ultime unità impegnate nelle operazioni di bonifica. Il 18° Gruppo Navale, al comando dell'ammiraglio Angelo Mariani, era costituito da una forza di protezione e supporto (fregate e unità logistiche) e da una forza contromisure mine (cacciamine), entrambe sotto stretto controllo operativo nazionale.

Da questa prima missione, dal risultato ampiamente positivo, fu possibile trarre alcune importanti conclusioni: ne risultava in primo luogo confermata la bontà delle scelte a suo tempo operate per l'ammodernamento della flotta, il cui nucleo principale era ormai composto da unità in grado di operare a lunga distanza dalle basi con un minimo supporto logistico. Un'ulteriore conferma riguardava la validità delle soluzioni adottate per la creazione di un'efficiente e moderna componente di contromisure mine, mentre era ormai evidente l'improrogabile necessità di un terzo rifornitore di squadra.

Vanno ricordati due altri importanti fattori: il primo riguarda il tipo di missione svolto dalle navi italiane, impegnate nella scorta diretta del naviglio mercantile (a

differenza di altre Marine che adottarono il sistema di convogliamento del traffico) e quindi sottoposte ad un logorio superiore. Il secondo punto riguarda la mancanza di un coordinamento tattico fra i vari contingenti navali europei impegnati in zona, frutto di una mancata percezione, soprattutto in sede UEO, del più ampio significato politico e di una missione tesa a salvaguardare i legittimi interessi delle nazioni.

La Marina Militare alla fine degli Anni '80

Mentre era in pieno svolgimento la missione "Golfo I" tornò alla ribalta la questione dell'aviazione navale, sulla scia del già citato riconoscimento ufficiale manifestato dal "Libro Bianco" del 1985. Dopo una serie di polemiche e di confronti, estesi anche ai mass media, la soluzione all'annosa vertenza che opponeva Marina e Aeronautica vide protagonisti gli allora Capi di Stato Maggiore Giasone Piccioni e Franco Pisano; il suggello alla ritrovata intesa fra le due Forze Armate venne con la legge n. 36 approvata in via definitiva dalla Camera dei Deputati il 26 gennaio 1989, e ratificata dal presidente Cossiga il successivo 1° febbraio, il cui Art.1 recita che "per integrare le capacità di difesa delle proprie unità navali, la Marina Militare può utilizzare aerei imbarcati".



A questo punto diventava prioritaria la scelta di un velivolo STO/VI, da imbarcare sul Garibaldi, dotato di caratteristiche generali idonee ad interfacciarsi al meglio con la piattaforma e a soddisfare le esigenze operative. La rosa dei candidati si restringeva alle due macchine occidentali esistenti sul mercato, il Sea Harrier britannico e VAV-813/Harrier II americano (peraltro derivati dal medesimo progetto iniziale), cui si richiedevano però capacità ogni tempo acquisibili solo con l'integrazione di un radar, ancora in fase di studio per entrambi i velivoli. Dopo una serie di valutazioni operative la scelta della MM è caduta sull'AV-8B Harrier II Plus, dotato del radar multifunzionale APG-65, a scapito del Sea Harrier Frs.2.



In conclusione, il bilancio 1989 non riconosceva alla Marina quel particolare ruolo che l'evoluzione dello scenario strategico pur suggeriva, e che portava inevitabilmente ad un maggiore e più differenziato impiego anche in aree lontane dalla madrepatria.

Oltre al bilanciamento delle varie componenti, l'invecchiamento della linea operativa avrebbe imposto negli anni a venire la sostituzione delle unità più anziane, dando luogo ad esigenze sempre più indifferibili e per la cui soddisfazione non si profilava altra soluzione che quella di un nuovo finanziamento straordinario. Quando l'assetto geopolitico mondiale sembrava ormai indirizzato verso una fase di relativa stabilità su un più basso livello di confronto, l'invasione irachena del Kuwait del 2 agosto



1990 riportò nuovamente alla ribalta una regione in cui era da poco cessato il lungo e sanguinoso conflitto fra Iran ed Iraq. In aderenza alle risoluzioni dell'ONU, il governo italiano decise l'invio nel Golfo Persico di un gruppo navale con il compito di verificare l'applicazione dell'embargo contro l'Iraq, operando in stretto coordinamento con i contingenti navali schierati nella regione dagli altri Paesi dell'Unione Europea Occidentale e della Coalizione. Toccava così ancora una volta alla Marina l'onere di una missione oltremare che, seppur simile come scenario geografico a quella conclusasi da appena 18 mesi, se ne discostava sostanzialmente sotto il profilo operativo. L'incarico fu assolto con la costituzione del 20° Gruppo Navale (tre fregate ed un rifornitore di squadra), le cui prime unità giunsero nel Golfo all'inizio di settembre.



Dopo il passaggio da "Desert Shield" a "Desert Storm" (cioè dalla fase di contenimento della minaccia/preparazione delle forze a quella di confronto militare aperto, iniziata il 17 gennaio 1991) l'attività

della Marina Militare venne principalmente rivolta all'interdizione aeronavale in concorso con le altre forze della Coalizione, spostando la propria zona d'intervento dalla parte meridionale del Golfo a quella centro-settentrionale. Dopo l'avvicendamento delle prime unità (fra le quali Orsa e Stromboli, impegnate, sulla via del ritorno, nell'evacuazione dalla Somalia di connazionali e cittadini di altri paesi europei), le navi italiane vennero inserite nel dispositivo di schermo alle portaerei dell'US Navy e nella scorta ai gruppi logistici e di rifornimento. Sulla base delle esperienze maturate con la prima missione nella regione, in occasione di "Golfo 2" la cooperazione con le altre forze navali è stata caratterizzata da un ottimo rendimento, dovuto anche alla presenza di un coordinamento politico-militare in sede UEO (durante la fase di embargo) accanto a quello puramente tattico operato dal comandante in capo delle forze navali statunitensi dopo l'apertura delle ostilità. Una volta concluse le operazioni



belliche, l'attività del 20° Gruppo Navale è stata rivolta alla bonifica dalle mine navali delle aree marittime prospicienti il Kuwait.

Questa missione, che ha avuto termine nel luglio 1991, ha visto impegnati tre cacciamine classe Lerici e la nave appoggio Tremiti, con il coordinamento generale affidato alla fregata Maestrone. Una valutazione generale della missione "Golfo 2" non può non evidenziare il notevole sforzo sostenuto dalla Marina in termini di disponibilità, efficienza e prontezza reattiva, in un quadro globale che oltre alla ridislocazione delle unità nel Golfo ha visto la contemporanea partecipazione ad una serie di missioni mediterranee di rilevanza non secondaria, in quanto volte alla protezione di rotte d'importanza strategica e alla prevenzione di azioni ostili contro i rifornimenti militari diretti verso l'area del conflitto.

MM



MARINA MILITARE

Riferimenti utili

Prima di contattarci è bene sapere che...

...per informazioni/ricieste di carattere storico-navale è possibile contattare l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina al numero **06-3680-7220** (Archivio Generale). Per telefonare a bordo delle Unità Navali (quando ormeggiate nella loro normale sede di assegnazione), previa consultazione dell'organigramma di CINCNAV (ad es.: Nave "MIMBELLI" - Taranto), è necessario contattare il centralino del relativo Dipartimento Militare Marittimo/Alto Comando periferico:

- La Spezia: 0187/78111
- Taranto: 099/775111
- Brindisi: 0831/5931
- Augusta (SR): 0931/520111.

E' altresì possibile **reperire informazioni relative al personale imbarcato a bordo delle Unità Navali** grazie ad un apposito **numero verde** destinato ai familiari: **800-460064**, al quale risponde la Sala Operativa del Comando in Capo della Squadra Navale.

Numeri telefonici di alcuni dei principali Comandi/Enti della Marina presenti sull'intero territorio nazionale:

- STATO MAGGIORE MARINA – Roma: 06/36801;
- COMANDO GENERALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO – Roma: 06/59081;

Dal sito del Ministero Difesa Marina: <http://www.marina.difesa.it/storiacultura/Pagine/default.aspx>



- MARIDIPART – Ancona: 071/5931;
- MARISARDEGNA – Cagliari: 070/604251;
- MARISICILIA – Messina: 090/64001;
- MARISTUDI – Venezia: 041/2709301;
- SCUOLA NAVALE MILITARE MOROSINI – Venezia: 041/5221262;
- ACCADEMIA NAVALE - Livorno: 0586/238900;
- SCUOLA SOTTUFFICIALI – Taranto: 099/73391;
- SCUOLA SOTTUFFICIALI – La Maddalena (OT): 0789/7921;
- ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA MARINA – Genova: 010/24431;

Enti Centrali del Ministero della Difesa, nella capitale:

- GABINETTO DEL MINISTRO: 06/47351;
- STATO MAGGIORE DIFESA: 06/46911;
- STATO MAGGIORE ESERCITO: 06/36804324;
- STATO MAGGIORE AERONAUTICA: 06/36804074;
- COMANDO GENERALE DELL'ARMA DEI CARABINIERI: 06/85291;
- COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA: 06/44221.

MM