

La Regia Marina e l'Oceano Indiano. Piani e realtà (1925-1934)

di
Fabio De Ninno



Collana Sism



396 3/10/10

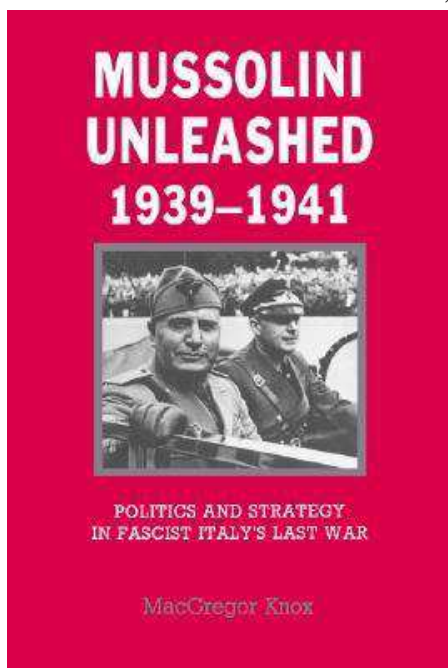
397 1/10/10

397 1/10/10

La Regia Marina e l'Oceano Indiano. Piani e realtà (1925-1934)

di Fabio De Ninno

La storiografia esistente sulla marina italiana identifica nel 1935-36 una cesura storica fondamentale, perché per la prima volta si pensò un



confronto con una potenza straniera, la Gran Bretagna, non solo in termini mediterranei ma anche oceanici¹. Questa tesi riprende la lettura della politica estera fascista di stampo defeliciano, secondo la quale le ambizioni africane e mediterranee del fascismo ai danni delle potenze occidentali furono il risultato del proseguimento della politica estera liberale e del mancato riconoscimento da parte occidentale della possibilità di un'alleanza con Roma in chiave anti-tedesca². Si tratta di un'impostazione che studi più recenti, a cominciare da quelli di MacGregor Knox e di Enzo Collotti, hanno messo in discussione evidenziando il carattere revisionista ed espansionista del fascismo, anche

¹ Giorgio Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico, La marina militare italiana dal fascismo alla Repubblica*, Mondadori, Milano 1989, p. 378

² Renzo De Felice, *L'Italia tra tedeschi e alleati, la politica estera fascista e la Seconda guerra mondiale*, Il Mulino, Bologna 1979; Rosaria Quartararo, *Roma tra Londra e Berlino, la politica estera italiana 1930-1940*, Bonacci, Roma 1980, pp. 31-68.

nel Medio Oriente e in Africa, sin dalla presa del potere di Mussolini³.

Riprendendo quest'ultima corrente storiografica, illustreremo come sin dalla presa di potere del fascismo nella Regia Marina si pensò a una proiezione di potenza oceanica, come conseguenza del presunto ruolo strategico che l'Africa svolgeva nel futuro dell'Italia come potenza mondiale. In questo modo, i grandi piani per gli oceani del 1935-36 saranno posti prospetticamente come conseguenza di un'ambizione pre-esistente e sempre frustrata dalle scarse risorse disponibili, ricollegandosi alla storiografia che ha ritenuto gli interessi oceanici del fascismo ai danni delle vecchie potenze coloniali molto precedenti la Guerra d'Etiopia.

La capacità di proiettare il proprio potere fuori dall'Europa è stata sempre uno dei caratteri dominanti delle grandi potenze mondiali. Tuttavia, prima dell'avvento del regime fascista, i tentativi italiani di proiettarsi fuori dal Mediterraneo erano stati fallimentari (Adua, 1896) o molto limitati (Rivolta dei boxer, 1900)⁴. In questo sfortunato ambito la Regia Marina aveva svolto con un certo successo la sua funzione di proiezione di potenza, assicurando collegamenti e protezione tra l'Italia e i connazionali emigrati in America del Sud, oppure rivestendo anche un ruolo primario soprattutto nell'azione militare in Cina⁵.

La vittoria nella Grande Guerra e la presa di potere del fascismo accentuarono l'interesse per il rafforzamento della presenza oceanica del paese. La fine di tre grandi imperi, l'indebolimento del sistema imperiale britannico, nel quale s'inserivano spazi di penetrazione commerciale e politica per l'Italia e la percezione del paese come potenza imperiale in ascesa furono tutti temi centrali nel discorso della politica estera fascista⁶. A questo si aggiungeva il crescente senso di dipendenza dal mare, emerso prepotentemente con le difficoltà nel rifornimento nazionale durante la

³ Sul problema storiografico: MacGregor Knox, *The Fascist regime his foreign policy and his wars: an anti-anti-fascist orthodoxy*, in *Contemporary European History*, Vol. 1, n. 3, 1995, pp. 347-365.

⁴ In particolare, sul problema del fallimento politico dei militari ad Adua: Nicola Labanca, *In marcia verso Adua*, Einaudi, Torino 1993, pp. 370-397.

⁵ Mariano Gabriele, Giuliano Fritz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, USMM, Roma 1985, pp. 105-119.

⁶ Piergiorgio Zunino, *L'ideologia del fascismo*, Il Mulino, Bologna 1995, pp. 319-320.

guerra mondiale. Si trattava di questioni che nel dopoguerra favorirono il rilancio del discorso pubblico sull'espansione marittima e mercantile⁷.

L'ambizione di Mussolini di fare dell'Italia una grande potenza rispet-



tata e temuta costituiva un superamento delle vecchie ambizioni liberali e in particolare di quelle del nazionalismo. I sogni di gloria del Duce rimandavano a un mito imperiale che aveva alla sua base anche la fondazione di un impero in Africa e in Medio Oriente⁸. Una costruzione ideologica che portava Mussolini a non comprendere le reali possibilità militari di un paese di quaranta milioni di abitanti, arretrato economicamente e chiamato a confrontarsi sulla scena internazionale con potenze enormemente superiori⁹. A sua volta, questa visione geopolitica aveva alla base una concezione della guerra come confronto morale-ideologico piuttosto che economico, tec-

nologico e umano che portava il duce a sovrastimare le capacità militari del paese¹⁰.

Il fascismo riuscì comunque a creare un'efficace illusione di potenza, approfittando anche del vuoto di potere nel sistema internazionale post-bellico causato dalla debolezza militare tedesca e dall'isolamento sovietico, ricavando per l'Italia una forza internazionale mai avuta in precedenza. In questo contesto, la Regia Marina partecipò appieno all'illusione creata dal regime, rivestendosi di un habitus che nei primi anni Trenta la portò a rivendicare il proprio sviluppo come "*conseguenza del grado di*

⁷ Paolo Frascani, *Il Mare*, Il Mulino, Bologna 2008, pp. 128-138.

⁸ MacGregor Knox, *Destino Comune, Dittatura, Politica estera e guerra nell'Italia fascista e nella Germania nazista*, Einaudi, Torino 2003, pp. 81-83,

⁹ Paul Kennedy, *The rise and the fall of great powers*, Random House, New York 1990, pp. 291-298.

¹⁰ Virgilio Ilari, Antonio Sema, *Marte in Orpace, la concezione fascista della guerra*, Nuove ricerche, Ancona 1988, pp. 61-64.

potenza mondiale raggiunto dalla nazione”¹¹. Tuttavia, come nel caso del paese, si trattò della maturazione della pre-esistente ricerca di grandezza, in precedenza emersa durante la Guerra di Libia, quando le operazioni navali italiane si erano estese a praticamente tutto il Mediterraneo centro-orientale, portando all’occupazione del Dodecaneso e rischiando di trasformare un conflitto locale in guerra generale tra grandi potenze¹².

Nell’immediato dopoguerra (1919-1922), la marina visse una difficile fase di transizione che sembrò frustrare le ambizioni internazionali di cui era portatrice, favorendone l’avvicinamento al fascismo¹³. Perciò, dopo la Marcia su Roma e il rilancio della politica navale italiana, operato da Thaon di Revel, inserito come ministro della marina nel governo fascista, si ricominciò a pensare a possibili basi e operazioni oceaniche per servire gli interessi italiani in Africa¹⁴.

La situazione navale italiana dei primi anni venti ricordava quella di quarant’anni prima: l’Italia era chiusa nel Mediterraneo, con una Francia ostile e dotata di risorse superiori che la presunta parità navale garantita dal Trattato di Washington (1922) non riuscì a bilanciare¹⁵. Inoltre, le successive conferenze sul disarmo più che avvallare la parità navale franco-italiana, servirono solo ad assicurare una parità di principio che le risorse nazionali non erano in grado di sostenere, frustrando le relative ambizioni internazionali del fascismo¹⁶.

¹¹ Ministero della Marina, *La nostra marina militare*, De Agostini, Novara 1932, p. 9.

¹² Nicola Labanca, *La guerra italiana per la Libia, 1911-1931*, Il Mulino, Bologna 2012, pp. 106-108.

¹³ Walter Polastro, *La marina italiana nel Primo dopoguerra*, in, *Il Risorgimento*, ottobre 1977, pp. 127-170.

¹⁴ Sulla politica navale nel periodo di Revel Ministro: Ezio Ferrante, *Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Rivista Marittima, Roma 1989, pp. 87-110; Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, pp. 184-211.

¹⁵ Joel Blatt, *The Parity That Meant Superiority: French Naval Policy towards Italy at the Washington Conference, 1921-22 and Interwar French Foreign Policy*, in, *French Historical Studies*, Vol. 12, No. 2 (Autumn, 1981), pp. 223-248.

¹⁶ Sulla storia delle trattative italiane sul disarmo navale tra il 1922 e il 1934: Giovanni Bernardi, *Il disarmo navale italiano 1919-1936*, USMM, Roma 2003, pp. 41-292.

La Grande Guerra non aveva migliorato nemmeno la situazione dell'oltremare italiano, essendo il paese stato escluso dalla spartizione delle ex-colonie tedesche e dei territori mediorientali dell'Impero Ottomano¹⁷. Nonostante la cessione dell'Oltregiuba, le colonie italiane in Africa Orientale erano povere di risorse e isolate dalla madre patria, un problema che si rifletteva sulla loro utilità dal punto di vista navale. In particolare, Somalia ed Eritrea potevano essere raggiunte solo attraverso il Canale di Suez (controllato dagli inglesi) e lo Stretto di Gibilterra, analogamente in mani britanniche, ma irraggiungibile se la Marine Nationale francese avesse deciso di tagliare le comunicazioni italiane attraverso il Mediterraneo occidentale. A questo si sommava la notevole presenza francese nell'Oceano Indiano: colonie francesi erano Gibuti, il Madagascar, le Mauritius e Pondichéry in India. Si trattava di tutte potenziali basi da cui neutralizzare l'azione italiana. In questo scenario qualunque ipotesi di guerra italiana era impraticabile senza il supporto di un'altra grande potenza dotata di numerose basi nella regione e l'unica che rispondeva a tale scopo era l'Impero Britannico. Nella marina la coscienza di questo problema era presente e infatti, sin da prima dell'ascesa del fascismo era emersa nell'Ammiragliato la consapevolezza di necessitare "*alleati potenti e sicuri sul mare*" da contrapporre alla Francia¹⁸.

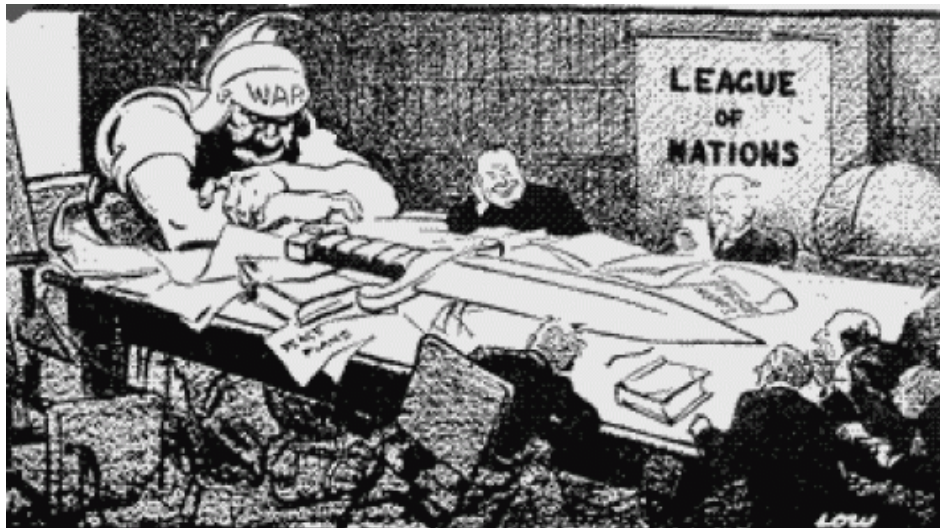
Mussolini tuttavia non sembrava rendersi conto del problema che l'eventuale ostilità britannica all'Italia poneva. Un aspetto dimostrato dall'incidente di Corfù (settembre 1923), nel corso del quale sia Revel sia il Capo di Stato Maggiore Gino Ducci (1872-1962) si opposero all'ipotesi di uno scontro con la Royal Navy, ritenendola un'opzione suicida¹⁹. Una scelta che gettò le basi per la loro liquidazione politica all'inizio del 1925, in un clima di generale rafforzamento del controllo fascista sui ministeri militari per asservirli alla politica estera revisionista del regime, quindi ostile alla Società delle Nazioni e allo status-quo in-

¹⁷ Nicola Labanca, *Oltremare, storia dell'espansione coloniale italiana*, Il Mulino, Bologna 2002, pp. 130-131.

¹⁸ L'affermazione è dell'Ammiraglio Enrico Millo, in, AUSMM. Registri del Comitato degli ammiragli. Riunione del 10 ottobre 1922, p. 4.

¹⁹ Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, pp. 172-175.

ternazionale sostenuto da Londra, che si andava profilando all'orizzonte²⁰.



Nella seconda metà degli anni venti, Italia e Gran Bretagna si confrontarono come rivali proprio nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano. Infatti, la presenza italiana nello Yemen e in Arabia, un protettorato britannico e uno stato cliente degli inglesi, cominciò ad acquisire sempre maggiore importanza. In particolare, il rafforzamento dei legami commerciali e la fornitura d'armi agli yemeniti crearono non poche preoccupazioni nel Foreign Office riguardo le intenzioni italiane. Infatti, la possibilità che gli italiani controllassero entrambe le sponde dello stretto di Bab-el-Mandeb, il *choke point* meridionale del Mar Rosso chiuso tra Eritrea e Yemen, era considerata una minaccia diretta alle comunicazioni tra la Gran Bretagna e l'India via Mediterraneo e Suez²¹. Questa rivalità, sommata allo scarso interesse inglese nell'appoggiare iniziative italiane contro la Francia, fu causa dell'isolamento internazionale dell'Italia negli anni venti²².

²⁰ John Gooch, *Mussolini and his generals, The armed forces and the fascist foreign policy 1922-1940*, Cambridge University Press, Cambridge 2007, p. 67.

²¹ Massimiliano Di Fiore, *Anglo-Italian relations in Middle East, 1922-1940*, Ashgate, Farnham 2010, pp. 22-34.

²² Enzo Collotti, *Fascismo e politica di potenza, Politica estera 1922-1940*, La Nuova Italia, Firenze 2000, p. 38.

L'isolamento internazionale però non attenuò le velleità oceaniche del regime e della marina. Infatti, nei primi piani di guerra postbellici, redatti nel 1925, era già prevista la dislocazione di forze in Africa Orientale per la difesa del traffico italiano nel Mar Rosso e il contrasto alle comunicazioni francesi nell'Oceano Indiano. Lo scopo era distogliere parte delle forze nemiche dal Mediterraneo, considerato sempre il centro delle operazioni italiane. In particolare, per l'ipotizzata divisione da costituire nel Mar Rosso era previsto che:

Codesto comando di divisione, con le sue unità dipendenti, con l'ausilio dell'aviazione messa a disposizione della R. Marina in Eritrea e servendosi oltre che della base di Massaua anche del punto di appoggio di Assab ha i seguenti compiti:

1. *Contrastare il traffico francese e proteggere il nostro nel Mar Rosso, nello stretto di Perim, nel Golfo di Aden*
2. *Cercare di paralizzare le forze navali avversarie dislocate a Gibuti*
3. *Concorrere con le forze terrestri all'eventuale conquista della Somalia francese²³.*

In realtà, il piano era ancora nel campo delle ipotesi, perché i documenti concernenti la dislocazione del naviglio del periodo non assegnavano nessuna unità alla presunta divisione navale. Tuttavia, la scarsità di forze da inviare e la contemporanea ricerca di possibilità offensive comparvero precocemente, rivelandosi le costanti della pianificazione navale nella regione fino alla Seconda guerra mondiale.

Negli anni venti, la pianificazione militare italiana era concentrata contro la Francia e i suoi alleati balcanici della Piccola Entente, in particolare la Jugoslavia, ai quali Mussolini poteva contrapporre solo l'alleanza con l'Albania. La superiorità numerica dell'alleanza avversaria impediva operazioni offensive in Europa e limitava le possibilità della marina nel Mediterraneo alla difesa delle comunicazioni nazionali nella parte centro-orientale del bacino²⁴.

²³ AUSMM, DG 1-B,C,D, pacco 12, fasc. D2, Italia contro Francia, 1925, Direttive di operazioni al comando del Mar Rosso, allegato n. 7 al documento n. 7,

²⁴ L'empasse strategica italiana sul continente è descritta in, Fortunato Minniti, *Fino alla guerra, Strategie e conflitto nella politica di potenza di Mussolini 1922-1940*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2001, pp. 58-72

L'indirizzo non subì mutamenti fino agli anni Trenta, salvo l'orientamento offensivo impostato per le operazioni contro la Jugoslavia nel 1927²⁵. Secondo l'allora Sottocapo di stato maggiore della marina, Romeo Bernotti (1877-1974), il compito della marina era assicurare le comunicazioni italiane nel Mediterraneo²⁶. Perciò, nel 1929, continuava a prevalere, nell'Ipotesi Est-ovest:

*Lo sviluppo dell'azione difensiva appoggiata alle nostre posizioni nel centro Mediterraneo; lo sviluppo di qualche azione offensiva per il conseguimento di un migliore assetto in Adriatico e Mar Rosso; ed un'attività sporadica delle forze mobili nel Mediterraneo occidentale che [...] tenta a contrastare la libertà di manovra del nemico*²⁷.

La priorità mediterranea però non riduceva le aspettative circa un possibile impegno offensivo nell'Oceano Indiano, a patto che la posizione dell'Eritrea fosse abbastanza solida da consentirlo:

In Mar Rosso dovremo preoccuparci di rendere saldo il possesso di Massaua, ed attrezzare convenientemente Assab per la funzione che è riservata a questa località. [...] Potrà inoltre essere presa in considerazio-



²⁵ Antonello Biagini, Alessandro Gionfrida, *Lo stato maggiore generale tra le due guerre. Verbali delle riunioni presiedute da Badoglio dal 1925 al 1937*, USSME, Roma 1997, pp. 103-104.

²⁶ Romeo Bernotti, *Fondamenti di politica navale*, a cura di Giorgio Giorgerini, Edizioni di Forum di relazioni internazionali, Roma 1997, p. 40.

²⁷ AUSMM, DG 0-1,B,C,D, Pacco 12, busta 2, fasc. D-3, Criteri ai quali Francia e Jugoslavia potranno presumibilmente uniformare la condotta della guerra, pp. 9-10.

*ne la possibilità di insidiare con posa di sbarramenti le acque di Diego Suarez e di Saigon a mezzo di naviglio ausiliario*²⁸.

Inoltre, la posizione di debolezza in Europa favoriva la ricerca di facili successi in altri settori. In tal senso si andò pianificando l'occupazione del porto francese di Gibuti, ritenendo che avrebbe migliorato sensibil-



mente la situazione strategica italiana in Africa orientale²⁹. Per l'esecuzione dell'operazione lo stato maggiore della marina prevedeva l'impiego di una squadriglia di cacciatorpediniere di vecchio tipo, le navi Libia e Campania, 2 piroscafi, 10-12 sambuchi a motore, 2 battaglioni di truppe eritree e 1 squadri-

glia di aviazione³⁰. Le navi raccolte per quest'operazione, nel caso la guerra si fosse protratta, sarebbero state raggruppate in una nuova divisione navale, autonoma e sottoposta direttamente all'autorità centrale, da impiegare nell'Oceano Indiano e nel Mar Rosso³¹.

L'ottimismo della marina riguardo un'offensiva contro la Somalia francese però non era condiviso dagli altri vertici militari. Infatti, lo studio a riguardo fu presentato a Badoglio il 4 ottobre 1929, ma il Capo di stato maggiore generale ordinò che l'operazione contro Gibuti fosse solo studiata, non essendoci in Eritrea forze sufficienti per svolgerla senza l'appoggio dell'Etiopia³².

All'inizio degli anni trenta, fu presentata una sintesi dei precedenti studi operativi effettuati dall'Istituto di guerra marittima, in cui risaltava come le possibilità difensive francesi nei bracci di mare vicini alle colonie africane dell'Italia fossero molto limitate, favorendo un'eventuale azione italiana:

²⁸ Ivi, Libro di guerra, Documento n.2. Apprezzamento della situazione iniziale nella ipotesi di un conflitto est-ovest, p. 31.

²⁹ Gooch, *Mussolini and his generals*, pp. 154-155.

³⁰ AUSMM, DG 1-B,C,D, pacco 12, busta 2, Fasc. D-3, Operazione G, Occupazione di Gibuti.

³¹ Ivi, Criteri generali per l'organizzazione guerresca delle forze navali, p. 8.

³² Biagini, Gionfrida, *Lo stato maggiore generale tra le due guerre*, p. 213.

1) La situazione geografico-strategica dei francesi è, nello scacchiere del Mar Rosso e Oceano Indiano, inferiore alla nostra, perché appoggiata ad una colonia, come la Somalia francese, che è più piccola, più povera e meno popolata dell'Eritrea, [...] Le forze navali francesi non troverebbero poi nell'unico porto della colonia, Gibuti, alcun apprestamento logistico [...] né difensivo che consenta loro di ritenersi al sicuro³³.

Di conseguenza, l'opportunità di un impiego, anche limitato, di forze navali restava una possibilità da sfruttare, ma persisteva la confusione circa la possibilità delle operazioni, dovuta all'assenza di forze navali nelle basi eritree e somale:

La questione poi della guerra nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano è molto importante, ma non è mai stata trattata a fondo dall'I.G.M. per cui non si hanno ancora idee precise su quello che sarà l'andamento più probabile della guerra in questo scacchiere³⁴.

[...] L'azione francese nel Mar Rosso sarà in massima diretta ad intercettare il nostro traffico mercantile con i mercati dell'Estremo Oriente; essa si limiterà in massima a catturare i nostri piroscafi, fermare quelli neutrali e sequestrarne le merci. L'importanza del Mar Rosso risiede precisamente in queste possibilità di guerra al nostro traffico, che, se abilmente sfruttate dal nostro nemico, possono inaridire anche quella fonte dei nostri rifornimenti per via Suez. Da qui la necessità di attaccare energicamente l'azione francese nell'Oceano Indiano, attaccando le unità destinate alla guerra al traffico con forze superiori. [...] Il problema del dominio del Mar Rosso, e della sua imboccatura, dipende soprattutto dalla relatività delle forze di superficie che i due belligeranti vi avranno concentrato³⁵.

[...] La Francia distaccherà Gibuti parte delle navi che normalmente tiene in Estremo Oriente, cioè un incrociatore, qualche cannoniera coloniale, qualche avviso tipo Arras ed eventualmente qualche vecchio c.t. In più la Francia potrebbe mandare dalle acque nazionali i due vecchi incrociatori tipo Edgar Quinet. [...] ma probabilmente in un primo tempo dovrà contentarsi del Michelet e del naviglio minore, perché l'invio di importanti unità dalla madre patria non mancherebbe di sollevare i nostri sospetti.

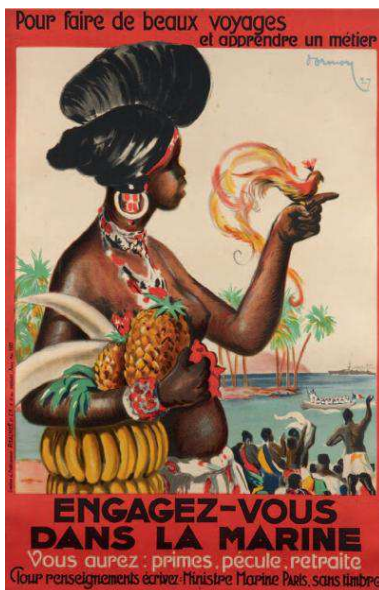
³³ AUSMM, DG 1-B,C,D, Pacco 12, busta 2, Fasc. D-3, Studio del reparto OM, sulla dislocazione delle forze navali, c.a. 1930, p. 11

³⁴ Ibidem.

³⁵ Ivi, pp. 12-13.

Per parte nostra, onde contrastare efficacemente l'azione francese in Mar Rosso, basterà che vi distacchiamo al massimo tre unità tipo Pisa, oltre la Libia ed i ct. Tipo Pola. Naturalmente queste unità non potrebbero arrivarvi il primo giorno di guerra perché i Pisa sono normalmente disarmati e probabilmente le ostilità scoppieranno prima che essi possano essere in quel teatro d'operazioni; anche il Libia dovendo rientrare dai mari della Cina, non potrà arrivare in tempo per le operazioni di guerra³⁶.

Le difficoltà nell'impostare un'offensiva contro la colonia francese pe-



rò non valsero a fermare il crescente interesse della marina per le possibilità offerte di colpire il traffico mercantile nemico nell'Oceano Indiano. Nella successiva revisione dei piani di guerra, effettuata nel 1931, un promemoria del Reparto Piani Operazioni metteva in risalto come:

2) *Tra gli obiettivi secondari che deve prefiggersi una marina belligerante l'attacco a traffico nemico assume una certa importanza in quanto che esso appartiene ai mezzi della guerra marittima con i quali il belligerante cerca di danneggiare l'economia dell'avversario per costringerlo alla pace.*

3) *L'attacco al traffico è diretto contro navi mercantili di bandiera nemica e contro quelle di bandiera neutrale che trasportino contrabbando.*

4) *L'apprezzamento della situazione nel caso di ipotesi di guerra Est Ovest a ritenere che l'Italia non debba rinunciare a questa forma di guerra anche se le sue possibilità siano molto limitate dalla quasi assoluta mancanza di punti di appoggio all'estero e della scarsa disponibilità di navi particolarmente adatte a questo tipo di guerra³⁷*

La vulnerabilità delle comunicazioni francesi era posta in risalto dal notevole traffico nemico nella regione:

³⁶ Ibidem.

³⁷ AUSMM, DG-10, Fasc. 5, Sf. A3, Promemoria n.21., Reparto O. Ufficio I, Attacco al traffico francese, 21 dicembre 1931, p. 1.

*La Francia importa annualmente 14 miliardi di Franchi di viveri di produzione esclusivamente straniera, 33 miliardi di materie prime necessarie alla sua industria e circa 6 miliardi di oggetti fabbricati: un complesso [...] del valore di 53 miliardi di Franchi e di un peso di 50 milioni di tonnellate. A fianco di questa cospicua importazione sta una voluminosa di esportazione [...] circa 55 miliardi di franchi con un peso di 28 milioni di tonnellate. [...] Dalla esposizione di queste cifre risulta che l'attacco al traffico francese appare come un seducente problema: esaminato dal punto di vista della possibilità italiana esso appare come un problema di limitata soluzione[...]*³⁸.

Il documento valutava poi le possibili linee di comunicazione francesi vulnerabili all'azione italiana, concludendo che:

*avremo quindi due teatri principali di operazione: l'Oceano Indiano e l'Oceano Atlantico meridionale. L'Oceano Atlantico meridionale sarebbe più redditizio dell'Oceano Indiano, ma per l'assenza di basi la nostra azione dovrà essere prevalente in Oceano Indiano, che è sussidiato dalla base di Massaua*³⁹.

Il problema principale restava però la pochezza dei mezzi a disposizione per uno scenario di dimensioni così vaste. Infatti, il documento facendo riferimento alla scarsità di navi adatte all'impiego nell'Oceano Indiano si riferiva agli incrociatori ausiliari, al momento del tutto assenti nella flotta della Regia Marina. In alternativa, si proponeva l'impiego di mercantili camuffati:

1) Si è già affermato che l'attacco al traffico deve essere svolto non da incrociatori ausiliari (unità ad alta velocità, ma con modesta autonomia), ma bensì da piroscafi armati con apprestamenti offensivi dissimulati.

2) Questo speciale tipo di unità deve rispondere alle seguenti caratteristiche:



³⁸ Ivi, p. 2.

³⁹ Ivi, p. 5.

- a) Tonnellaggio tra le 4.000 e le 8.000 tonnellate di stazza lorda
- b) *Combustione a nafta: preferibilmente con apparati motori diesel;*
- c) *Velocità fra le 12 le 15 miglia.*
- d) *Autonomia non inferiore alle 10.000 miglia*
- e) *Attitudine per quanto riguarda le sistemazioni di bordo a lunghe permanenze in mari ed in climi tropicali.*
- f) *Comodi alloggi a bordo per gli equipaggi e possibilità di alloggiare convenientemente sia gli equipaggi e possibilità di alloggiare convenientemente sia gli equipaggi da preda che gli equipaggi ed i passeggeri dei piroscafi catturati od affondati*
- g) *Limitato armamento d'artiglieria con un pezzo a prua ed uno a poppa del calibro di 120 mm – Dotazione di 400 colpi per pezzo – Telemetro – Comunicazioni con portavoce – modestissima difesa a.a.: al massimo una o due mitragliere Colt. Sistemazioni per affondamento mine e depositi di tali armi. Possibilità di avere a bordo un aereo da ricognizione. Possibilità di sistemare a bordo almeno due lanciasiluri da 450 mm⁴⁰.*

Seguiva una lista di quattordici navi della marina mercantile italiana che potevano essere modificate e rese adatte allo scopo previsto dal promemoria⁴¹. Il documento in realtà lascia intendere quanto poco fosse effettivamente capace la Regia Marina di concepire un impiego organizzato delle forze nell'Oceano Indiano, un problema causato anche dalle difficoltà logistiche connesse alle basi della regione, di cui l'Italia non disponeva sia per la scarsità delle infrastrutture coloniali sia per il limitato valore commerciale delle colonie, nelle quali il traffico mercantile era estremamente ridotto⁴².

La pianificazione oceanica della marina assumeva il valore di una puntura di spillo, volta a dirottare parte delle forze francesi destinate al Mediterraneo verso l'Oceano Indiano (il discorso era analogo con l'Atlantico), in modo da alleggerire il peso di un confronto navale che il riarmo della Marine Nationale e l'alleanza francese con la Jugoslavia stavano rendendo svantaggioso⁴³.

⁴⁰ Ivi, p. 6.

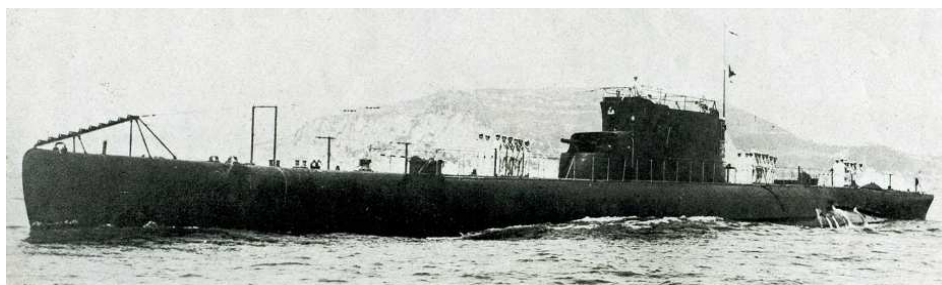
⁴¹ Ivi, pp. 6-7.

⁴² Labanca, *Oltremare*, pp. 280-301.

⁴³ Gooch, *Mussolini and his generals*, pp. 218-227.

Le difficoltà comunque non fermarono le ipotesi d'impiego nella regione. Infatti, nel gennaio 1931, giunse sulla scrivania del Ministro della Marina Sirianni la proposta del Comandante della IV squadriglia sommergibili per una crociera sperimentale nel Mar Rosso, per valutare le possibilità operative nella regione. La crociera sarebbe durata di quattro mesi e mezzo e in totale le due unità avrebbero percorso 9.146 miglia con l'appoggio di una nave mercantile noleggiata dal Lloyd Triestino⁴⁴.

Il progetto non ebbe seguito perché l'interesse per l'Africa orientale continuava concentrarsi sulle unità di superficie. Tuttavia, la situazione cominciò a mutare nei primi anni Trenta, quando la messa in servizio dei numerosi sommergibili della serie 600, piccole unità concepite per l'impiego nel Mediterraneo, rese disponibile classi più vecchie, ma più grandi e quindi maggiormente adatte all'Oceano Indiano, per eventuali operazioni in quest'area.



Probabilmente, furono anche le incertezze sulle possibilità operative che spinsero il Ministro della Marina Giuseppe Sirianni (1874-1955) a organizzare il periplo africano da parte di due dei quattro sommergibili della classe "Balilla" (1925), lo *Sciesa* e il *Toti*, allo scopo di valutare le possibilità d'impiego e anche per ottenere un visibile successo propagandistico⁴⁵. Infatti, alle due unità fu affidata specificatamente la raccolta d'informazioni militari sensibili, modificandone il percorso per includervi le principali basi francesi nell'Oceano Indiano:

In considerazione dell'importanza della base navale di Diego Suarez e delle difficoltà che si incontrano per ottenere sicure notizie sugli appre-

⁴⁴ Fabio De Ninno, *I sommergibili del fascismo, politica navale, strategia e uomini tra le due guerre mondiali*, Unicopli, Milano 2014, p. 209.

⁴⁵ Ivi, p. 278.

stamenti che vi si stanno effettuando, questo Ministero riterrebbe opportuno includere tale porto nell'itinerario che sarà seguito dai sommergibili⁴⁶.

La crociera fu compiuta dal 14 settembre 1933 al 25 febbraio 1934, percorrendo 15.496 miglia circumnavigando il continente africano⁴⁷. Secondo la relazione finale del Capitano di Fregata Carlo Savio, comandante della sezione:

La crociera ha anche provato come con una unità di tal genere sia possibile rimanere a lungo fuori dalla base bastando a se stessa ed in climi eccezionalmente caldi, senza che si verificano inconvenienti gravi al materiale, purché si provvedano adatti rifornimenti di combustibile e di lubrificante e purché le unità abbiano con se pezzi di rispetto necessari che ho specificato nel testo di questo rapporto finale⁴⁸.

L'inizio della crisi dei rapporti internazionali seguita all'invasione giapponese della Manciuria (dicembre 1931) rafforzò l'indirizzo di politica estera aggressivo del fascismo⁴⁹, infondendo negli stati maggiori la necessità di rilanciare la pianificazione operativa, proseguendo l'aggiornamento degli studi e dei piani di guerra delle tre forze armate. Questa volta alla luce di un ritrovato ottimismo dovuto alla crescente percezione della minaccia tedesca da parte francese sul continente europeo⁵⁰.

L'ultima versione dei piani di guerra elaborati dalla marina per l'ipotesi Est-ovest, valida per il 1934, quindi poco prima che la Guerra d'Etiopia costringesse a rivedere l'intera pianificazione operativa della marina per il confronto con la Gran Bretagna, portava a maturazione gli intenti operativi sviluppati nel decennio precedente. Infatti, i piani per il Mar Rosso e l'Oceano Indiano prevedevano la dislocazione di forze relativamente numerose, questa volta precisandone numero e costituzione:

⁴⁶ AUSMM. Rdb. 2568. Fasc. 1, Ministero della marina al Ministero degli esteri, 18 agosto 1933.

⁴⁷ Giorgerini, *Uomini sul fondo*, Mondadori, Milano 1994, pp. 157-158.

⁴⁸ AUSMM. Rdb. 2568. Fasc. 1, Relazione finale sulla crociera intorno al continente africano dei Smg. A. Sciesa ed E. Toti, p. 21.

⁴⁹ Collotti, *Fascismo e politica di potenza*, p. 175

⁵⁰ Minniti, *Fino alla guerra*, pp. 73-81

Il comando della divisione navale del Mar Rosso coadiuverà i governi della colonia Eritrea e della Somalia italiana nella difesa delle coste e nella repressione del contrabbando ostile; provvederà alla difesa del traffico in Mar Rosso ed Oceano Indiano; all'attacco del traffico nemico; all'attacco d mare di Gibuti e, se sarà ordinato all'occupazione di tale luogo.

Detto Comando ha ai suoi ordini:



Una divisione di incrociatori antiquati fra i quali il Quarto, che in base alle disposizioni del Documento n.10 dovrà lasciare l'E.O, una squadriglia di cacciatorpediniere, un certo numero di incrociatori ausiliari.

Le modalità di azione, che compariranno in apposito documento, sono succintamente le seguenti:

- a) Esercitare, una attenta sorveglianza su Gibuti e sulle provenienze da Diego Suarez per prevenire attacchi contro le coste coloniali, ed agire per contrastarli.*
- b) In base alle notizie sui transiti del nostro naviglio mercantile nel Golfo di Aden predisporre la difesa secondo il caso, diretta od indiretta, nelle zone al largo del Golfo. Organizzare la caccia ad eventuali sommergibili nemici penetrati nel Mar Rosso.*
- c) Provvedere, quando avrà unita disponibili dagli altri servizi, specialmente piroscafi armati, all'attacco al traffico nemico, che si svolgerà nelle zone meridionali e subtropicali dell'Oceano Indiano.*
- d) Eseguire con forze navali, in accordo con le forze aeree coloniali, reiterati bombardamenti di Gibuti per rendere insostenibile al naviglio nemico⁵¹.*

⁵¹ AUSMM, DG, DG 1-B,C,D, Pacco 12, busta 2, Fasc. D-3, Ufficio del capo di stato maggiore, direttive di massima per l'ipotesi di guerra su due fronti vevoli per l'anno 1934, pp. 35-36.

Il passo successivo fu la redazione di uno studio per l'impiego dei sommergibili basati in Africa Orientale, presentato dall'Ufficio Piani dello stato maggiore il 3 dicembre 1934⁵². In particolare, ci si soffermava nuovamente sulle possibilità di attaccare il traffico francese, per le quali i sommergibili sembravano particolarmente adatti:

a) Opporre al contrasto del nemico contro il nostro traffico nel Golfo di Ade una azione insidiosa capace di creargli una serie di difficoltà.

L'Azione può essere sviluppata mantenendo un servizio di vigilanza sulle rotte di uscita del golfo di Tagura in modo attaccare le unità dirette o provenienti da Gibuti, oppure mantenendo un servizio di agguato sulle rotte del Golfo di Aden in modo da attaccare le unità nemiche intente a contrastare il nostro traffico. [...] Il tipo di sommergibili dovrebbe essere quello di Media crociera [...]

b) Insidiare le unità nemiche che possono essere destinate all'attacco del nostro traffico in Oceano Indiano.

[...] riuscirà agevole operare nelle vicinanze delle basi delle quali l'avversario dispone. E cioè del gruppo di basi e punti di appoggio della penisola Indiana (Mahè, Pondicherry, Yanaon, Karical), e delle basi dell'isola Madagascar. [...] Le distanze Massua-Golfo del Bengala sono dell'ordine di 3.000 miglia; quindi occorrono sommergibili con un autonomia non inferiore alle 8.000 miglia [...]

c) Attaccare il traffico nemico nell'Oceano Indiano.

È presumibile che le rotte del traffico francese abbandoneranno la via del Mar Rosso, e che quindi quelle dell'Estremo Oriente attraverseranno lo stretto di Sonda e dirigeranno sul Capo di Buona Speranza approfittando della sfera d'azione protettiva delle basi del Madagascar, e quelle dell'Australia punteranno direttamente a doppiare il Capo di Buona speranza. Conviene che i sommergibili operino nelle zone focali, le quali sono: lo sbocco dello stretto di Sonda, i paraggi sud di Madagascar, e la zona del Capo di Buona Speranza. Le distanze da Massaua si aggirano sulle 4.500 – 4.000 miglia, per il che autonomia dei sommergibili dovrebbe essere intorno alle 12.000 miglia.

[...] si dovrà in massima provvedere:

⁵² Patrizio Rapalino, Giuseppe Schivardi, *Odissea di un sommergibilista*, Mursia, Milano 2008, p. 73.

Un sommergibile che operi nella zona orientale, il quale uscendo dal Golfo di Aden si porti ad intersecare la rotta del traffico francese Sonda-Madagascar [...]

Un sommergibile che operi nella zona meridionale, il quale uscendo dal Golfo di Aden, si porti nelle acque dell'isola di Madagascar per agire contro le sue unità appoggiate alle basi dell'isola e contro il traffico nella zona sud; passi nella zona del Capo di Buona Speranza e rientri in Mar Rosso⁵³.

I battelli impiegabili nelle operazioni sarebbero stati quelli della classe Mameli nell'area del Golfo di Aden, mentre i tipi di crociera medio-grande (Settembrini, Glauco, Balilla e Archimede) potevano operare anche in Oceano Indiano, ma solo davanti alle basi nemiche. Infine, solo i tre della Classe Calvi tipo Tazzoli (1935) si prestavano a poter svolgere tutti i tipi di operazione. Invece, circa il numero di agguati previsti, si passava da un minimo di 2 unità di piccola crociera e 2 di grande crociera, fino a 4 e 3 per un totale di 7 unità⁵⁴.



Il Sommergibile *Enrico Tazzoli* (1935-1943). Sotto il comando del CC M. O. Carlo Fecia di Cossato (1908-1944) affondò 17 mercantili e un incrociatore. Fu affondato da una mina nel maggio 1943, mentre era diretto in Estremo Oriente

L'impiego delle unità avrebbe richiesto l'apprestamento di basi e punti d'appoggio necessari a sostenere nel tempo l'azione dei sommergibili. In particolare, era prevista la necessità di approntare:

- a) *A Massaua: - Una base per sommergibile fornita dei seguenti servizi.*

⁵³ AUSMM. DG. DG-8. A,B,C. Pacco 24. Busta 1. Fasc. C 3. Ufficio Piani. Impiego di sommergibili con base a Massaua. 3 dicembre 1934, pp. 1-5.

⁵⁴ Ivi, pp. 5-6.

- Stazione di carica per energia elettrica ed aria compressa ed officina piccole riparazioni: pontone tipo G.Q. 4.
- Rifornimento nafta: in caso di mobilitazione è previsto, fino a che non saranno costruiti altri depositi nafta, l'invio a Massaua di una cisterna tipo Giove. Una parte del carico può essere nafta per sommergibili.
- Rifornimento lubrificanti : Deposito per 40 tonnellate in botti.
- Magazzino per parti di rispetto e per siluri (40 armi)
- Rifornimento munizioni – queste possono essere depositate nella Santa Barbara delle batterie
- Alloggi del personale a terra.
- b) A Chisimao: - un punto di rifornimento per sommergibili fornito dei seguenti servizi
 - Rifornimento nafta, Adibire al momento opportuno uno dei costruenti depositi a nafta per sommergibili.
 - Rifornimento lubrificanti: Deposito per 10 tonnellate in botti.⁵⁵

I piani di guerra per l'Oceano Indiano e il Mar Rosso che abbiamo esaminato tracciano l'intenzione di dislocare forze navali per l'impiego in queste aree tra il 1925 e il 1934, quindi molto prima dell'ipotesi di un conflitto contro la Gran Bretagna comparisse nei piani della marina. In sostanza, la costituzione della Divisione Navale per l'Africa orientale, avvenuta il 28 agosto 1935⁵⁶, trae origine dalla lunga pianificazione degli anni precedenti per una guerra contro la Francia, frutto a sua volta di un preciso indirizzo di politica estera che si rifletteva sulla marina⁵⁷.

Le ipotesi e gli studi presentati vanno inseriti all'interno di una visione più ampia del problema militare italiano. Innanzitutto l'idea di una proiezione oceanica più che per reali motivi militari si prestava alla ricerca prestigio e dello status Italia come grande potenza mondiale. Il problema restava la debolezza del ruolo mondiale dell'Italia che il fascismo si sforzò di rafforzare in ogni modo, soprattutto con l'acquisizione dell'Etiopia, ma che nascondeva la ricerca di un prestigio inconsistente economicamente e militarmente⁵⁸. Di conseguenza, nonostante le ambizioni del re-

⁵⁵ Ivi, pp. 9-10. Apprestamenti delle basi.

⁵⁶ Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, p. 334.

⁵⁷ Knox, *Destino Comune*, pp. 139-140.

⁵⁸ Labanca, *Oltremare*, pp. 303-304.

gime, la dislocazione di forze rilevanti, come una divisione navale, in una regione logisticamente isolata come l'Africa Orientale, avrebbe richiesto la presenza di basi adatte all'appoggio delle unità previste. Tuttavia, le sistemazioni logistiche minime furono realizzate solo durante la Guerra d'Etiopia, in prevalenza per rispondere alle esigenze di trasporto delle forze d'invasione italiane⁵⁹.

É stato sostenuto che Cavagnari avrebbe trascurato le possibilità che le basi di questa regione offrivano per colpire le linee di rifornimento britanniche dirette in Egitto⁶⁰. In realtà, l'Africa Orientale non era difendibile senza il controllo del Canale di Suez e la rivalità con la Gran Bretagna, prima latente e poi esplosa dopo il 1935-36, rendeva impossibile mantenere forze navali rilevanti nella regione. Paradossalmente la conquista dell'Impero rese meno possibile l'impegno di forze navali italiane nell'Oceano Indiano, perché l'ostilità inglese le avrebbe isolate al primo accenno di conflitto⁶¹.

L'idea di allargare le operazioni navali all'Oceano Indiano e al Mar Rosso creava problemi difficilmente superabili per una marina mediterranea, come dimostrato dalla lentezza nel trasformare la pianificazione in realtà. Solo con un lungo processo di trasformazione della marina in una forza oceanica sarebbe stato possibile fare diversamente e l'esplosione del contrasto navale con la Gran Bretagna inizialmente rafforzò questa ipotesi. Infatti, nel 1936, lo stato maggiore concepì il piano per una flotta oceanica, capace di confrontarsi su un piano di parità locale con la Mediterranean fleet. In questa fase fu prevista anche la creazione di una squadra oceanica per le basi dell'Africa Orientale, ma si trattava di una chimera date le scarse risorse industriali e finanziarie italiane, infatti i piani a riguardo furono messi rapidamente da parte⁶². Perciò, dopo la fine della guerra d'Etiopia, la Regia marina si concentrò sulla costruzione delle na-

⁵⁹ USMM, *La marina italiana nella Seconda Guerra mondiale, Vol. X, Le operazioni in Africa Orientale*, USMM, Roma 1961, pp. 3-6.

⁶⁰ Rapalino, Schivardi, *Odissea di un sommergibilista*, p. 69.

⁶¹ Mariano Gabriele, *La politica coloniale e la marina, 1861-1936*, Bollettino d'archivio USMM, Roma 1990, pp. 93-94.

⁶² Robert Mallett, *The Italian Navy and fascist expansionism 1935-40*, Frank Cass, Londra 1998, pp. 49-80.

vi da battaglia ritenute necessarie per acquisire la superiorità locale nel Mediterraneo centrale⁶³.

Nell'Africa Orientale italiana si tornò a pensare all'impiego di forze leggere, incrociatori e sommergibili, per disturbare le comunicazioni anglo-francesi nella regione. Tuttavia, l'insufficienza delle forze disponibili necessarie per esercitare un'azione navale anche solo minimamente efficace, aveva costituito una costante nel periodo 1925-1934 e continuò a esserlo negli anni successivi. Inoltre, nel 1939, le pressanti esigenze del Mediterraneo, unite alle difficoltà industriali del paese, resero impossibile proseguire i programmi per le limitate forze oceaniche previste⁶⁴.



I cacciatorpediniere *Pantera*, *Nullo*, *Manin* e *Battisti* alla banchina di Massaua nel 1940

A questo si aggiungeva la generale mancanza di esperienza nell'impiego in acque tropicali e oceaniche. Problemi che sarebbero emersi prepotentemente nelle prime fasi della Seconda guerra mondiale, quando buona parte delle unità disponibili in Africa Orientale fu messa fuori combattimento dal malfunzionamento dei sistemi di bordo, inadeguati alle condizioni ambientali della regione⁶⁵.

La conclusione che possiamo trarre è che la vicenda dei piani di guerra che abbiamo esaminato riconduce al problema più generale della politica militare del fascismo negli anni trenta. Secondo Alberto Santoni:

⁶³ Gooch, *Mussolini and his generals*, pp. 347-348.

⁶⁴ Ivi, p. 473; Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, p. 379.

⁶⁵ Rapalino, Schivardi, *Odissea di un sommergibilista*, pp. 88-91; Giorgerini, *Uomini sul fondo*, pp. 391-393.

Mussolini era uno sprovveduto in campo militare, dove egli manifestò dilettantismo ed approssimazione, difetti poco o nulla mitigati e corretti dagli opportunisti capi militari del regime. Questi ultimi semmai, esercitarono spesso sul Duce, per bieca adulazione, una deleteria influenza contraria, accentuando la sua illusione di essere un grande condottiero⁶⁶.

Di conseguenza, le forze armate si piegarono ad ambizioni che superavano le risorse a disposizione per realizzarle in misura tali da essere giustamente definite “fantascientifiche”, senza che ciò costituisse un freno alla persecuzione delle stesse⁶⁷.

Comando Navale A. O. I. (MARISUPAO) CM Carlo Balsamo di Specchia Normandia dal gennaio 1941 Mario Bonetti
Base Navale Massaua
Gruppo Dragamine – R. N. <i>Eritrea</i>
Flotta del Mar Rosso (10 giugno 1940 – 8 aprile 1941)
V Squadriglia Ct (<i>Leone, Tigre, Pantera</i>)
III Squadriglia Ct (<i>Nullò, Manin, Sauro, Battisti</i>)
Torpediniere (<i>Acerbi - Orsini</i>)
VIII Gruppo Smg (CF Gino Spagone) LXXXI Squadriglia (<i>Guglielmotti, Ferraris, Galvani, Galilei</i>) LXXXII Squadriglia (<i>Perla, Macallé, Archimede, Torricelli</i>)
XXI Flottiglia Mas XXI Squadriglia Mas (204, 206, 210, 213, 216) 2 Squadriglie Motoscafi – Sezione Sambuchi
Bananiere: due armate (RAMB I, RAMB II), una ospedale (RAMB IV)
Cannoniere (<i>Porto Corsini – Bigliera</i>)
Posamine <i>Ostia</i> – Petroliera <i>Niobe</i> – Rimorchiatore <i>Ausonia</i>
Navi cisterna acqua (<i>Sile, Sebeto, Bacchiglione</i>)

⁶⁶ Alberto Santoni, *Strategie politiche e militari del fascismo dalla conferenza di Stresa all'intervento in guerra*, in, Bollettino d'archivio USMM, anno VIII, marzo 1994, p. 20.

⁶⁷ Giorgio Rochat, *Le guerre italiane, 1935-1943*, Einaudi, Torino 2005, p. 241-242.