

BEATRICE BENOCCI

Lo sguardo italiano sulla nascente geopolitica navale americana (1920)

Abstract: *The end of the Great War brought with it a strong downsizing of the Italian, French and Russian naval fleets and, last but not least, and caused the disappearance of the German naval fleet, the latter firmly wanted by William II and itself decisive element of that idea of a “proof of strength” that had been affirmed between the end of the 19th century and the first years of the 20th century. Unexpectedly, as a result of this momentous change, new spaces of commercial opportunity opened up and, above all, new possibilities in the field of the balance of power between the naval powers were disclosed. These extraordinary opportunities were clear to the American presidential candidates, who in the early summer of 1920 were competing for the role of republican and democratic presidential candidate. Moreover, Washington had never hidden in the years before the war that it wanted to play a more audacious role at a global level, in full competition with the British Royal Navy. The one, whether democratic or republican, who had won the elections would have had the chance to redesign the US political and naval role at the global level and at the same time guarantee the best commercial platform for American products and manufactured goods. On the basis of the reports of the Italian naval attaché at the Royal Italian Embassy in Washington DC, Piero Civalleri, the paper deals with the launch of the new US naval policy, an instrument of the future American economic power, whose deductions and analyses were the basis of the future Washington Naval Agreements.*

Keywords: Global Naval Power after the Great War; American Presidential Campaign 1920; Naval Conference of Washington.

La fine della Grande Guerra portava con sé un forte ridimensionamento delle flotte navali italiana, francese, russa e, non in ultimo, la scomparsa della flotta navale tedesca, quest’ultima fermamente voluta da Guglielmo II ed essa stessa elemento decisivo di quell’idea di prova di forza che si era affermata tra la fine dell’800 e i primi anni del ‘900.

Inaspettatamente, a seguito di questo cambiamento, si aprivano nuovi spazi di occupazione commerciale e, soprattutto, nuove valutazioni rispetto ai rapporti di forza tra le potenze navali. Queste straordinarie opportunità erano ben chiare ai candidati alla presidenza americana che, proprio nel corso di quell’inizio di estate del 1920, si contendevano il posto di candidato presidente repubblicano e democratico. Del resto, Washington non aveva mai nascosto negli anni precedenti la guerra di voler svolgere un ruolo più

ardito a livello globale, in piena competizione con gli inglesi. Colui, rappresentante democratico o repubblicano, che avesse vinto le elezioni avrebbe avuto la possibilità di ridisegnare il ruolo politico-navale degli Stati Uniti a livello globale e garantire al contempo la miglior piattaforma commerciale per i prodotti e i manufatti americani. D'altra parte, gli americani erano profondamente consci del fatto che la guerra aveva lasciato solo rovine e distruzione, che sarebbe occorso del tempo alle altre nazioni per recuperare forza e prestigio. In occasione del suo discorso alla Convention del Partito repubblicano dell'8 giugno 1920, il repubblicano Henry Cabot Lodge aveva sottolineato il nuovo scenario globale con queste parole: «Grandi imperi sono stati spazzati dalla terra, antiche monarchie sono crollate in una breve ora e governi da lungo stabiliti hanno traballato e sono caduti e dileguati».¹ Si apriva per gli Stati Uniti un tempo nuovo in cui provare a competere e superare le altre potenze navali, soprattutto, quella britannica.

Questo articolo affronta, sulla base dei resoconti dell'addetto navale italiano presso la Royal Italian Embassy in Washington, DC, Piero Civalleri, quello che può essere definito l'avvio della nuova politica navale statunitense, strumento della futura potenza economica americana, confluita poi negli accordi navali di Washington.

1. *I tre aspetti dell'agire navale globale*

Al fine di comprendere appieno gli orientamenti politici americani del 1920 è opportuno ricordare quali fossero le forze in campo e i motivi di attrito tra le potenze navali negli anni precedenti lo scoppio della guerra.

Come ricorda Sidney Pollard, nel suo volume *Storia economica del Novecento*, il periodo che precede la Grande Guerra si era caratterizzato per un incremento deciso dei commerci internazionali. Tra il 1883 e il 1913 era stato registrato un incremento degli scambi commerciali con le regioni tropicali, con l'Africa occidentale, con la Thailandia e Ceylon, con l'Africa centrale e l'Indocina. Particolare peso avevano le relazioni economiche con l'America Latina. Buenos Aires era il secondo porto delle Americhe e nel

¹ ARCHIVIO UFFICIO STORICO MARINA MILITARE [d'ora in poi USMM], Titolaro di Base, Fascicolo 1530, *Discorso di Henry Cabot Lodge, Convention del Partito repubblicano*, 8 giugno 1920.

1913 aveva registrato una presenza di 5.137 navi per un totale di 13,8 milioni di tonnellate.² Come afferma ancora Pollard, nel corso dell'800 si era compiuto quel processo di globalizzazione delle relazioni economiche, intendendo con ciò l'insieme degli scambi commerciali, dei flussi migratori e dei capitali. Ciò era stato possibile grazie alla trasformazione dei mezzi navali (si era passati, infatti, dalla nave in legno a vela alle navi in ferro a vapore) e dei mezzi di comunicazione; in quegli anni era stato possibile procedere all'installazione dei cavi sottomarini per le telecomunicazioni (1866). Protagonista indiscusso di questo processo di espansione delle relazioni economiche a livello globale era stato il Regno Unito, che aveva svolto un ruolo fondamentale anche nel settore finanziario (*Gold Standard*). I capitali britannici avevano sostenuto, infatti, gli Stati Uniti, l'Australia, la Nuova Zelanda e il Canada. Solo a partire dal 1890, ma con grande vitalità, si erano affermati nel panorama economico globale gli Stati Uniti. Questi ultimi, come riportato anche nella tabella sottostante, avevano rivolto sin da subito la loro attenzione al mercato europeo, a quello asiatico, al Canada e all'America Latina, ottenendo un costante incremento delle esportazioni di beni e manufatti.

<i>Year or yearly average</i>	<i>Crude Materials</i>	<i>Crude Foodstuffs</i>	<i>Manufactured Foodstuffs</i>	<i>Semi-manu-</i>	<i>Finished Manu- factures</i>
1830	62.7	4.7	16.3	7.0	9.3
1850	62.3	5.6	14.8	4.5	12.7
1880–84	32.2	24.1	24.7	4.4	14.1
1900–04	28.0	14.6	23.0	10.7	23.5
1910–14	33.1	5.9	13.8	16.0	30.7
1920–24	26.2	10.8	14.4	12.0	36.5
1925–29	25.8	6.7	10.2	14.1	43.1
1925	29.5	6.6	11.9	13.7	38.3
1926	26.8	7.1	10.7	13.9	41.5
1927	25.1	8.8	9.7	14.7	41.6
1928	25.7	5.9	9.3	14.2	44.9
1929	22.2	5.2	9.4	14.1	49.1

Fonte: Foreign Trade of The United States, Decline of American Foreign Trade in 1930, November 1, 1930.

A disturbare ulteriormente quella che era stata la lunga egemonia britannica aveva contribuito anche il dinamismo di due stati europei, Francia e Germania, che in quegli anni avevano iniziato ad assumere a loro volta un ruolo più globale, rivolgendo i loro interessi verso l'America Latina, la Cina, l'Africa e, ancora una volta, verso gli Stati

² Cfr. S. POLLARD, *Storia economica del Novecento*, Bologna, Il Mulino, 1999, p. 50.

Uniti. Francia e Germania erano andate oltre, proponendo le loro monete come valuta alternativa alla sterlina nel ruolo di valute di riserva. Era chiaro che, in un mondo divenuto di fatto “più piccolo”, si stessero creando i presupposti per una crescente rivalità.

Ma il solo aspetto economico e commerciale, sebbene molto importante, non esaurisce l’analisi di quelli che erano stati i motivi che poi avrebbero condotto a contrasti sempre più marcati e infine alla guerra. Esisteva un altro tema di estremo interesse per le potenze navali dell’epoca, quello della sicurezza dei mari. Occorre ricordare che per tutto l’ottocento (e fino al 1914) Londra aveva continuato a rispettare la regola del “*Two Powers Standard*”, che, se da un lato le aveva garantito la supremazia navale globale, dall’altro aveva costretto il paese a uno sforzo economico non indifferente. Un impegno che era cresciuto nel corso del tempo a causa del rafforzarsi delle flotte giapponesi e americane e che era comunque destinato ad aggravarsi con l’apparire sulla scena navale della potente flotta guglielmina. Del resto, i britannici erano consapevoli della capacità industriale tedesca – mal avevano sopportato, infatti, la vivacità commerciale dell’impero guglielmino che sottraeva costantemente mercati alla produzione inglese – e temevano il realizzarsi di un difficile condominio navale con Berlino.³ Di fatto, seppur ancora a livello embrionale, come risulta anche dalla tabella sottostante, sia il settore atlantico, sia quello pacifico si apprestavano a ospitare nel medio-lungo periodo la presenza di altre potenti flotte navali oltre a quella inglese.

		Deutsches Reich	Vereinigtes Koenigsreich
Marinebudget in Mark		433.883.567	828.315.480
Marinesoldaten		57.353	131.600
Linienschiffe	fertig	26	56
	Im Bau	11	11
Grosse Kreuzer	fertig	11	47
	Im Bau	15	13
U-Boote	fertig	12	66
	Im Bau	-	21
Fonte: <i>Chronik des 20. Jahrhunderts</i> , 14. Aufl., Augsburg: Bechtermünz.			

³ Sul tema si veda A. SANTONI, *Storia e politica navale dell’età contemporanea*, Roma, Ufficio Storico Marina Militare, 1993; E.V. TARLE, *Storia d’Europa, 1971-1919*, Roma, Editori Riuniti, 1982.

Infatti, tutte le potenze navali, da quella russa a quella francese, a quella giapponese, erano in procinto di migliorare e potenziare le proprie flotte, ciò anche alla luce dei progressi tecnologici raggiunti e, ancora una volta, a protezione degli specifici interessi economici. Esisteva, infine, uno specifico confronto tra Stati Uniti e Regno Unito. Gli americani mal sopportavano la presenza inglese nel Pacifico e, a tal fine, perseguivano un programma di potenziamento navale militare. Da parte sua, Londra aveva cercato di rafforzare la sua presenza navale nel Pacifico procedendo alla conclusione di un accordo con il Giappone nel 1902, poi rinnovato nel 1905 e nel 1911.⁴ Successivamente, con l'avvicinarsi della guerra, gli inglesi avrebbero cercato di ottenere una ridefinizione dei rapporti prima con gli americani e poi con gli italiani. Una politica, quest'ultima, che nel corso della guerra aveva dato i suoi frutti nel contrastare gli Imperi centrali.

Vi è un ultimo aspetto che va ricordato. La guerra aveva dimostrato l'importanza di una stretta correlazione tra navi mercantili e navi militari. Nei primi giorni di guerra, infatti, le flotte mercantili di Germania e Austria, poi di Turchia e Bulgaria erano scomparse dai mari, costringendo i loro paesi a fare affidamento sulla capacità di esportazione dei paesi neutrali. Anche questa soluzione, però, aveva avuto vita breve a causa della politica di blocco navale assunta dalla Gran Bretagna. E ancora, la guerra aveva dimostrato che poco si poteva per contrastare la guerra sottomarina contro le navi mercantili. Nel 1917 i sottomarini tedeschi vantavano di aver affondato navigli mercantili per un totale di 866.000 tonnellate. Gli alleati avevano, infine, risposto alla guerra sottomarina con la creazione del sistema dei "convogli", reso possibile dall'impiego di navi più veloci e meglio armate e fortemente patrocinato dalla Regia Marina italiana.⁵ Il conflitto mondiale aveva dimostrato che la sicurezza della flotta mercantile era strettamente legata alla flotta navale militare o alla capacità di impiego nel settore mercantile di tecnologie sempre più simili a quelle in dotazione alla flotta militare.

⁴ È opportuno ricordare che l'accordo stipulato da Londra con il Giappone, e rinnovato ben due volte, rispondeva a più necessità: da un lato, assicurare i *Dominions* rispetto al cosiddetto "pericolo giallo"; dall'altro, ottenere la collaborazione giapponese contro i russi e i tedeschi.

⁵ Cfr. E. FERRANTE, *La grande guerra in Adriatico*, Roma, Ufficio Storico Marina Militare, 1987.

2. Il dibattito per le elezioni presidenziali americane

Nel 1920, nel momento in cui i candidati alle presidenziali americane si apprestavano ad annunciare i loro programmi di politica estera, e in essa quella navale e commerciale, la situazione globale era la seguente: la forza navale tedesca era scomparsa, quelle francesi e italiane uscivano dal conflitto fortemente ridimensionate, mentre quella russa, oltre che ridimensionata, era molto condizionata e coinvolta negli eventi della rivoluzione bolscevica. Di fatto, solo gli Stati Uniti, la Gran Bretagna e il Giappone potevano ancora vantare una quasi totale capacità navale. Anche dal punto di vista mercantile, Germania e Russia non esistevano più, mentre la Francia e l'Italia lamentavano una riduzione di quasi il 50% della flotta. Da parte sua, pur avendo subito forti perdite (49% in meno), l'Inghilterra era già in pieno recupero. Solo gli Stati Uniti erano usciti dal conflitto con perdite esigue; così come è da sottolineare il fatto che nel corso della guerra gli Stati Uniti era passati dal ruolo di primo debitore netto a quello di maggiore creditore internazionale.⁶ Come affermato da Lodge nel suo discorso di apertura alla Convention dei repubblicani del giugno del 1920, questo era il campo in cui gli Stati Uniti avrebbero dovuto “combattere” nei successivi quattro anni.⁷ Soprattutto, questa poteva essere considerata l'occasione che avrebbe potuto garantire agli americani quella supremazia sui mari da tempo inseguita.

Una delle preoccupazioni maggiori dei repubblicani, sottolineava nel suo resoconto Piero Civalleri, era legata al progetto di istituzione della Società delle Nazioni tenacemente perseguito dal presidente Wilson, al punto da renderlo parte integrante del testo del trattato di pace per la Germania. Una tale scelta politica, resa di fatto automatica con la ratifica del trattato di pace con la Germania, avrebbe costretto gli americani a lasciare la loro classica e tradizionale politica di isolamento e di perseguimento dell'interesse americano. Così, riferiva l'addetto navale italiano, Henry Cabot Lodge aveva inteso aprire la *Convention* dei repubblicani, riunitasi l'8 giugno del 1920 a Chicago, con una

⁶ Cfr. POLLARD, *Storia economica del Novecento*, cit. p. 83.

⁷ Cfr. USMM, Titolario di Base, Fascicolo 1530, *Discorso di H.C. Lodge. Campagna per l'elezione del futuro presidente*.

ferma e decisa opposizione al progetto wilsoniano. Se il presidente Wilson avesse detto, aveva affermato Lodge nel suo discorso, che il compito degli Stati Uniti si era concluso con la vittoria sugli Imperi centrali e il ritiro delle forze armate, ciò avrebbe fatto l'interesse americano e ottenuto l'assenso dell'opinione pubblica mondiale: «Noi siamo venuti ad aiutarvi a vincere questa guerra in difesa della civiltà. La guerra è vinta. Tutto quello che vogliamo adesso è che la Germania venga posta in tale posizione da non poter più minacciare la pace e la libertà dell'umanità. Alle questioni nostre proprie, nell'emisfero americano baderemo noi. Noi abbiamo interessi nell'Estremo Oriente che vorremmo protetti, ma quanto alle vostre questioni europee siete voi a doverle risolvere e noi ci rimetteremo alla soluzione nella quale concorderete. Noi non siamo qui a volere territori o confini».⁸

La preoccupazione e il risentimento repubblicano, sottolineava Civalieri, era giustificato anche dal fatto che, in cambio dell'appoggio al suo progetto, Wilson sembrava avesse concesso agli inglesi la "libertà dei mari" e ai francesi fatto promesse allettanti.⁹ Nel corso dei mesi precedenti, l'avversione a questa politica si era poi tradotta in seno al senato americano in una ferma opposizione dei repubblicani alla ratifica del trattato di pace con la Germania. L'opinione pubblica americana era stata coinvolta ampiamente nel dibattito, che aveva avuto quale punto centrale quello della libertà (indipendenza, pace e sovranità) degli Stati Uniti. Era emersa, così, nel paese una più decisa avversione alla ratifica del trattato di pace. Uno degli aspetti più dibattuti del trattato della Lega delle Nazioni era l'articolo X, che obbligava le nazioni aderenti a entrare in guerra per la protezione dell'integrità territoriale e dell'indipendenza politica di qualsiasi altra nazione del mondo. Gli Stati Uniti, lamentavano e denunciavano i repubblicani, si sarebbero così trovati coinvolti in ogni disputa e in ogni guerra in Europa e nel resto del mondo, i soldati e i marinai americani avrebbero dovuto dare la loro vita per cause non americane su richiesta di nazioni straniere. Non solo, la sola partecipazione alla Lega delle Nazioni avrebbe seriamente messo in discussione la politica di immigrazione americana e l'interpretazione della Legge Monroe. E, in ultimo, allarmava il meccanismo

⁸ *Ibid.*

⁹ Cfr. *ibid.*

decisionale e di voto previsto dagli accordi istitutivi della Lega delle Nazioni che assegnava agli Stati Uniti un solo voto, considerato dai repubblicani insufficiente contro la Gran Bretagna.¹⁰ Da parte sua, ricordava Civalleri, Wilson non aveva voluto recedere dalle sue posizioni, finendo col chiedere una ratifica del trattato senza alcuna modifica.¹¹ In definitiva, per il partito repubblicano il rilancio del ruolo navale mercantile e militare americano passava dall'eliminazione del vincolo imposto da Wilson con il progetto di istituzione della Società delle Nazioni.

È interessante sottolineare che, tra le tante accuse che i repubblicani lanciavano ai democratici, vi era quella di aver portato gli americani in guerra senza i mezzi adeguati. Nei primi dodici mesi di guerra, denunciavano, gli Stati Uniti avevano resistito sia in terra sia in mare grazie all'aiuto dei loro associati che li avevano riforniti di armi, munizioni e areoplani; non solo, questi paesi avevano anche partecipato alla difesa del territorio americano.¹² Risolvere il problema della difesa era per il Partito repubblicano un obiettivo che camminava di pari passo con la necessità di rilanciare e organizzare il commercio americano. Sebbene «l'incerta e non ancora sistemata condizione degli scambi internazionali e l'anormale situazione economica e commerciale del mondo» rendesse difficile, nel 1920, comprendere quale sarebbe stata l'evoluzione futura delle relazioni commerciali mondiali, era chiaro ai repubblicani che la difesa nazionale e il commercio estero avessero bisogno di una marina commerciale completamente rinnovata. In particolare, essi pensavano a una «marina commerciale formata dai migliori tipi di vapori moderni, condotta da marinai americani, posseduta dal capitale privato e guidata dall'energia privata».¹³ Si pensava anche di raccomandare «che tutti i battelli ingaggiati nel commercio costiero e che tutti i bastimenti della marina commerciale americana avessero il diritto di passare attraverso il Canale di Panama senza pagamento di passag-

¹⁰ Si veda sulla Società delle Nazioni J.B. DUROSELLE, *Storia Diplomatica dal 1919 al 1970*, Roma, Edizioni dell'Ateneo, 1972, p. 50; E. Di NOLFO, *Storia delle Relazioni Internazionali, 1918-1992*, Bari-Rom, Laterza, 1994, pp. 12-14.

¹¹ Cfr. USMM, Titolario di Base, Fascicolo 1530, *Discorso di H.C. Lodge. Campagna per l'elezione del futuro presidente*.

¹² Cfr. USMM, Titolario di Base, Fascicolo 1530, *Piattaforma Convention nazionale repubblicana*, 10 giugno 1920.

¹³ *Ibid.*

gio». ¹⁴

I repubblicani avevano buon gioco. All'inizio dell'estate del 1920, infatti, il fronte democratico si presentava già più disomogeneo. Nel corso della *Convention* democratica, svoltasi a San Francisco, sarebbe emersa la candidatura di James M. Cox, che aveva battuto i due candidati wilsoniani Palmer e McAdee: questa scelta lasciava chiaramente intendere che, nell'eventualità di una riconferma dei democratici, la squadra di governo sarebbe stata tutta nuova. Sulla carta, però, il programma dei democratici non si discostava sostanzialmente da quella che era stata sino ad allora la politica di Wilson. Quindi, ricordava l'addetto navale italiano, pieno era il sostegno del partito alla Società delle Nazioni, ritenuta l'unico strumento di pace permanente che avrebbe consentito di por fine al peso delle spese militari e navali. Contrariamente a quanto affermato dai repubblicani, i democratici rivendicavano di aver dato nuovamente slancio e vitalità alla marina mercantile americana. Con il provvedimento assunto nel 1916, asserivano, era stato possibile, «dopo 70 anni di indifferenza e abbandono», costruire circa 13 milioni di tonnellate di naviglio. ¹⁵ Ma la questione della creazione di una potente flotta navale militare e mercantile stava assumendo un ruolo importante nel dibattito pubblico e nei programmi dei due partiti; così, in occasione dell'approvazione della piattaforma del Partito democratico, fu ribadito l'interesse totale anche dei democratici per questo obiettivo. In particolare, il programma dei democratici propugnava: il pieno impegno per il rafforzamento della marina mercantile, con una particolare attenzione alla ricerca di nuovi giacimenti petroliferi e minerari, sia su territorio nazionale, sia estero; l'attenzione alle relazioni con i paesi di nuova indipendenza; l'amicizia verso i popoli che rivendicavano l'autonomia; l'implementazione di relazioni, fondate su rispetto e reciprocità, con alcuni paesi o territori particolarmente interessanti dal punto di vista della politica di sicurezza o energetica americana, come il Messico, Porto Rico, le Hawaii, l'Alaska e le Filippine.

In definitiva, i programmi politici dei democratici e dei repubblicani per le presidenziali americane rilanciavano, da un lato, la politica della difesa della “casa americana”, dall'altro, il pieno sostegno al rafforzamento del commercio estero statunitense; en-

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ USMM, Titolario di Base, Fascicolo 1530, *Piattaforma Convention nazionale democratica*, 10 luglio 1920.

trambi questi obiettivi richiedevano obbligatoriamente la creazione di una forte marina militare e mercantile.

3. *La marina, perno della nuova geopolitica americana*

Nel giugno del 1914, commentando delle tabelle¹⁶ da lui stesso realizzate ed esposte nei corridoi della Camera dei deputati, secondo le quali nel 1924 la marina americana avrebbe superato quella inglese, il deputato democratico Britten aveva affermato: «Così la libertà dei mari sarà finalmente intesa nel suo giusto significato, perché la nuova situazione metterà termine a quella supremazia di cui l'Inghilterra ha finora approfittato, spesso con nostra umiliazione per controllare e regolare a suo vantaggio il commercio marittimo di tutte le altre nazioni».¹⁷

Come sarebbe stato evidenziato da molti osservatori, il solo aspetto quantitativo non poteva decretare quale fosse la più forte flotta navale al mondo, che indiscutibilmente rimaneva quella britannica: «Senza dubbio la Flotta inglese è la più potente fra tutte le organizzazioni militari. Essa è la più potente non solo perché ha il più grande numero di navi e di marinai, ma perché l'influenza dell'Ammiraglio Lord Fischer, rinforzata dagli effetti della grande guerra, ha fatto la Flotta inglese così compatta, così coerente, così efficacemente allenata, che le sue unità sono semplicemente parte di un tutto che può essere usato come una vera clava contro i nemici dell'Inghilterra. In altre parole, la Marina inglese è un'organizzazione che non fu messa insieme per caso e senza raziocinio, ma un organismo composto non solo di semplice forza materiale, ma di intelligenza».¹⁸

E di questo, nell'estate del 1920, le forze politiche americane erano perfettamente consapevoli, così come lo erano rispetto al raggiungimento dei tre obiettivi necessari a rendere la marina americana competitiva a livello globale: *modernization, efficiency and*

¹⁶ Secondo le tabelle realizzate da Britten, nel 1924 i rapporti di forza delle due marine sarebbero stati i seguenti: 340 grossi cannoni per USA e 314 per GB, 322 CT per USA e 350 CT per GB, 150 sommergibili cadauno. Britten stimava che in totale gli Stati Uniti avrebbero avuto un tonnellaggio pari a 1.118.650, mentre i britannici di soli 884.100. Cfr. USMM, Titolario di Base, Fascicolo 1530, *Paragone tra la Marina inglese e la Marina americana*, 14 giugno 1920.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ USMM, Titolario di Base, Fascicolo 1530, *La concentrazione delle flotte dell'Atlantico e del Pacifico nelle acque di Panama*, agosto-settembre 1920.

affection.

Come comunicato da Civalleri, l'uscente amministrazione Wilson non perse tempo e trasformò il suo impegno per la marina in uno strumento di promozione elettorale. In occasione della *Convention* dei democratici, il segretario della Marina Daniels giungeva a San Francisco a bordo della nave ammiraglia "New Mexico".¹⁹ Daniels rimase sulla nave per tutto il tempo dei lavori congressuali; successivamente, fu portato, sempre dalla "New Mexico", a Seattle, dove lo attendeva un *Destroyer* che lo avrebbe condotto in Alaska. Da qui, il segretario avrebbe seguito la marina nelle attività di monitoraggio di nuovi giacimenti carboniferi e petroliferi. Anche l'annuncio del primo grande raduno delle flotte navali americane, quella del Pacifico e quella dell'Atlantico, che avrebbe avuto luogo nel mese di gennaio del 1921 a Panama, rientrava nella dinamica elettorale fermamente voluta dai democratici.

L'impegno democratico per la marina, però, trovava sostanza, sottolineava l'addetto navale italiano, nei provvedimenti che l'amministrazione Wilson aveva assunto in quei mesi e che miravano a rendere più efficiente e organizzata la flotta: dal passaggio in servizio effettivo di 1.200 ufficiali di complemento e riserva alla creazione di due scuole estive di allenamento (una a Hampton Roads e una ai Grandi Laghi),²⁰ dall'invio di giovani ufficiali di vascello all'estero per l'apprendimento di lingue straniere, come il giapponese e il cinese, al miglioramento delle condizioni di lavoro della cosiddetta bassa forza, all'eliminazione della leva obbligatoria di otto anni. Da un lato, si trattava di superare il problema di carenza di personale; dall'altro, di creare un sentimento favorevole e/o di affezione verso la marina, specialmente da parte dei marinai. Alcuni provvedimenti erano volti a consentire alla Flotta atlantica, in quel momento negli arsenali per riparazione e per carenza di personale, di essere movimentata nel mese di settembre. Il

¹⁹ È interessante ricordare che Josephus Daniels non fu solo un politico, ma anche un editore («The Raleigh News and Observer»), e uno dei più importanti confidenti di Wilson. Mantenne il ruolo di segretario della Marina dal 1913 al 1920. Cfr. L.A. GRAIG, *Josephus Daniels: His Life and Times*, Chapel Hill, NC, The University of North Carolina, 2013, p. IX.

²⁰ Un buon riscontro aveva ottenuto la campagna per l'arruolamento in marina. Le scuole registravano, infatti, l'iscrizione di 1000 ragazzi dai sedici ai venti anni. La stessa organizzazione delle lezioni era volta a persuadere i più giovani e le loro famiglie a pensare possibile un futuro in marina. Così, alle lezioni si alternavano gite e concerti e altri divertimenti. Le lezioni consistevano in servizi marinareschi di bordo, esercizi di armi portatili, esercizi di voga, di vela e di barca a vapore, esercizi atletici, letture, etc.

partito di governo aveva anche promosso la costruzione, presso la Naval Yard di Washington, di un nuovo cannone navale da 457 mm (18 pollici), da utilizzare sulle navi incrociatori da battaglia.²¹

Nell'ottobre del 1920, Piero Civalleri inviava un dispaccio al ministero della Marina italiano nel quale dava un quadro esaustivo dei risultati raggiunti in quei mesi dalla marina americana.²² In generale, ricordava l'addetto navale, si registravano importanti progressi legati all'inserimento di nuove reclute, al miglioramento delle paghe, all'adozione di viaggi premio per i marinai,²³ alla riduzione ed eliminazione del sistema delle punizioni. Se questi erano i miglioramenti ottenuti nei confronti del personale, una maggiore razionalizzazione delle forze navali creava maggiore efficienza. Era stata creata una squadra speciale sotto un comando unitario delle unità navali in servizio nel centro e sud America:²⁴ ciò evitava che i comandi delle flotte fossero costretti a distaccare unità dai loro gruppi tattici. Inoltre, sei caccia-torpedinieri di ultima generazione erano stati assegnati al comando delle forze navali americane operanti nelle acque europee. Per il miglioramento dell'efficienza dei mezzi navali erano stati anche analizzati i sottomarini e le navi ex-tedesche date in dotazione agli americani. Dalla verifica era emerso che i motori dei sottomarini tedeschi erano superiori a quelli americani e che la compartimentazione stagna dei locali delle navi era migliore. Infine, sottolineava l'addetto navale italiano, grande preoccupazione destavano sia la Flotta del Pacifico, che necessitava di migliorie, sia l'area del Pacifico che non presentava condizioni di sicurezza ideali, in particolare le isole Hawaii e l'isola di Guam.²⁵ Ricordava anche che il

²¹ Cfr. USMM, Titolario di Base, Fascicolo 1530, *Relazione del Capitano di Vascello Civalleri*, 15 luglio 1920.

²² Cfr. *ibid.*

²³ Questa misura era stata adottata per sopperire alla monotonia delle esercitazioni: la Flotta atlantica avrebbe visitato i porti del Sud America, poi Cape Town e alcuni porti del Sud Africa e l'isola di Sant'Elena; la Flotta del Pacifico avrebbe visitato alcune isole del Pacifico e poi l'Australia e la Nuova Zelanda.

²⁴ Questa flotta speciale era costituita dalla nave "Dolphin", dagli incrociatori "Denver", "Galveston", "Des Moines", "Cleveland", "Tacoma" e dalle cannoniere "Ashville", "Niagara" e "Sacramento".

²⁵ È interessante notare che le Filippine non rientravano nel programma di sicurezza americano. Infatti, si considerava che, in caso di conflitto con il Giappone, esse sarebbero state subito occupate dai giapponesi. Per una migliore comprensione, si veda il "Piano Orange", che faceva parte dei cosiddetti "Piani colorati" elaborati dagli Stati Maggiori americani. Cfr. <http://www.globalsecurity.org/military/ops/war-plan-orange.htm>.

segretario Daniels aveva in animo di presentare specifiche proposte economiche al riguardo, ma che le possibilità di ottenere il consenso di camera e senato erano bassissime, data l'ormai prossima fine della legislatura.

Seguendo l'esempio della marina da guerra, sottolineava Civalleri, la marina mercantile aveva chiesto e ottenuto di poter adottare la "propulsione elettrica". Il primo bastimento, un cargo boat di 11.000 tonnellate, denominato "*Eclipse*", era già operativo e, a breve, altri undici sarebbero entrati in funzione. Queste navi mercantili avevano la stessa economia di combustibile e di spazio e la stessa facilità di condotta della "*New Mexico*". A questa importante innovazione si associava il tentativo condotto dalla National Marine League di diffondere nel paese l'idea che il rafforzamento del commercio estero passasse obbligatoriamente dalla marina mercantile. Per questo motivo, scriveva, erano nate le "*Marine Week*", promosse in tutto il paese con l'obiettivo di diffondere "l'anima marinara" in America.

Era questo un programma ambizioso. Si trattava, infatti, di far comprendere, da un lato, l'importanza della nascente rete che metteva a sistema laghi, fiumi e mare, dall'altro, dimostrare la competitività e, in parte, la superiorità della marina mercantile rispetto alla ferrovia quale strumento di rafforzamento del commercio con l'estero. Del resto, come ricordava Civalleri, la marina mercantile americana si apprestava a fare la concorrenza alla marina mercantile inglese. Uno dei vantaggi di cui godevano gli Stati Uniti, come accennato precedentemente, era quello di essere divenuti, all'indomani della fine del conflitto, una forte nazione creditrice e di trovarsi nella condizione di poter far convergere il traffico sulle navi americane, così come di guadagnare altri mercati un tempo appannaggio di altre nazioni. Un esempio di questo epocale cambiamento era il Sudamerica, un tempo area di interesse tedesca e ora completamente americana. Nel giugno del 1920, secondo i dati riportati in tabella, il 30% delle esportazioni e il 27% delle importazioni erano effettuate con le navi dello Shipping Board.

Tab. 3		
Flotta mercantile americana al 30 giugno 1920		
Shipping board	1630 navi	gros ton 6.903.128
Società private	1209 navi	gros ton 3.942.971
	Tot. 2839 navi	Tot. 10.846.099

Traffico marittimo degli USA verso l'estero	
Exp tonnellate	45.115.711
Imp tonnellate	26.470.531
	Tot 71.586.242
Fonte: USMM, Fascicolo 1530, "Efficienza bellica delle navi delle due flotte", ottobre 1920.	

Ma, come asseriva ancora Civalleri, per ottenere la posizione a cui ambiva, la marina americana avrebbe dovuto risolvere ancora due questioni: la revisione dei trattati commerciali a favore della marina americana e l'esonero del pagamento di tasse per le navi americane che transitavano dal Canale di Panama.

I repubblicani, usciti vincitori dalle elezioni del 1920, avrebbero dovuto affrontare sin da subito anche questi due nodi. In primo luogo, però, il neo-presidente degli Stati Uniti, Warren G. Harding, che aveva affrontato la campagna sotto lo slogan "*back to normalcy*", si liberava della Società delle Nazioni voluta da Wilson e procedeva alla firma di un trattato di pace separato con la Germania (24 agosto 1921). Ma ancora prima, su suggerimento del suo segretario di Stato Charles E. Hughes, convocava una conferenza sul disarmo navale, alla quale venivano invitati Gran Bretagna, Giappone, Francia e Italia. L'intento di Hughes era duplice: da un lato, evitare un sempre più costoso riarmo navale; dall'altro, frenare il programma navale giapponese (e anche quello francese). Gli americani, guidati ora dai repubblicani, sembrarono aver ancora una volta buon gioco: Londra annunciava di non voler più mantenere il principio del "*Two Powers Standard*". Come ricorda Duroselle, Londra si rassegnava per forza di cose ad abbandonare la regola del "*Two Powers Standard*" che si era sempre imposta sino al 1914. Ciò significava che avrebbe permesso agli Stati Uniti di assumere il controllo navale su alcune zone che aveva fino ad allora dominato – quella del Golfo del Messico e del Mar dei Caraibi – e che avrebbe lasciato loro una parte di responsabilità nella difesa del Canada.²⁶

²⁶ Cfr. DUROSELLE, *Storia Diplomatica dal 1919 al 1970*, cit., p. 96.

In conclusione, alla luce dei resoconti dell'addetto navale italiano, è possibile affermare che nella decisione di indire la conferenza navale di Washington erano rientrate più riflessioni maturate in quei mesi: innanzitutto, l'esperienza della guerra, che imponeva, come detto precedentemente, uno sforzo di innovazione tecnologica e di efficientamento per le marine, un impegno di natura più vasto, ma sempre costoso in termini di energie e capitali, che era quello di creare "un'anima marinara" americana e, infine, la consapevolezza che non erano stati raggiunti ancora livelli sufficienti di efficienza bellica da parte della marina militare, come avevano dimostrato le esercitazioni svoltesi in quei mesi. Così riferiva Civalleri nel suo resoconto di ottobre: «Da informazioni confidenziali si era saputo che nelle passate esercitazioni annuali le navi delle due Flotte avevano dimostrato effettivi progressi nella condotta delle macchine, ma non avevano ottenuto che mediocri risultati nelle esercitazioni di tiro».²⁷

Certo non poteva non avere avuto un peso sulla decisione americana la rinuncia inglese alla regola del "*Two Powers Standard*". La conferenza navale di Washington fu un successo per gli Stati Uniti. Fu raggiunto un compromesso, secondo la regola delle "quote per le principali flotte navali", che a sua volta statuiva la parità navale tra Londra e Washington.²⁸ L'aver a disposizione un tempo congruo, grazie al principio delle "quote", avrebbe permesso agli Stati Uniti di mettere a punto una potente marina, sia navale sia mercantile, «un organismo composto non solo di semplice forza materiale, ma di intelligenza», come era stato quello inglese dell'ammiraglio lord Fischer, in grado di consegnare agli Stati Uniti la tanto agognata supremazia sui mari.

²⁷ USMM, Titolare di Base, Fascicolo 1530, *Relazione del Capitano di Vascello Civalleri*, ottobre 1920.

²⁸ Il trattato sulla limitazione degli armamenti navali o "*Trattato delle cinque Potenze*" fu firmato il 6 febbraio 1922. Aveva una durata di quindici anni e stabiliva le proporzioni delle navi di linea che potevano essere mantenute dai cinque firmatari: 5 per Stati Uniti e Gran Bretagna, 3 per il Giappone e 1,75 per Francia e Italia. Il trattato statuiva anche un *Naval Holiday*, ovvero un fermo della costruzione delle navi di linea per la durata di dieci anni. Cfr. DUROSELLE, *Storia Diplomatica dal 1919 al 1970*, cit., p. 96.

