

ALESSANDRO MAZZETTI

Il contributo politico-militare della Regia marina nella guerra di liberazione

Abstract: *Despite the long period of war, on the eve of the signing of the armistice, the Italian Royal Navy continued to be a highly respected naval force. The allied need was to land on the Italian metropolitan territory limiting as much as possible the loss of ships because heavy losses in the Mediterranean would have complicated the allied military programs. In addition, the pressing demands for greater naval efforts by the Allies to counter the indomitable Japanese imperial navy greatly increased the political and military value of the Italian fleet. Thus, the Italian Navy became the object of desire and the principal purpose of the armistice clauses. Finally, according to some American military studies, thanks to the escape of the Italian fleet the war would have lasted six months less.*

Keywords: Badoglio; De Courten; Paolo Thaon de Revel; Eisenhower; Malta; Royal Navy; Mediterranean; Pacific.

Per spiegare degnamente il ruolo svolto dalla Regia marina nella guerra di liberazione è doveroso ricordare come essa si sia battuta bene e valorosamente per ben 36 mesi di conflitto tanto da impedire alla più attrezzata Royal Navy il controllo e il dominio del Mediterraneo. Questo dato assume maggior valore se si considera che la marina inglese era considerata, a ben ragione, la prima forza navale nel mondo superiore per tradizione e addestramento addirittura alla comprimaria americana.

I tre anni di guerra costarono agli alleati ben 472.869 tonnellate di naviglio militare al quale dato va aggiunto il 1.401.442 tonnellate di naviglio mercantile. Per contro l'Italia aveva perduto ben 334.757¹ tonnellate di naviglio militare e 1.278² navi per un totale di 2.272.707 tonnellate di naviglio mercantile. La mancanza di tempo impedisce

¹ Questo dato comprende anche l'affondamento di 33 MAS, 58 motoscafi, 96 navi ausiliarie per un totale di 53.887 tonnellate. Cfr. P. RAPALINO, *Dalle Alpi all'alto mare, in edibus*, Vicenza, 2014, pp. 256-257. Cfr., inoltre, G. FIORAVANZO, *Dati statistici*, Roma, USMM, 1972, pp. 238-239. La Regia marina aveva perduto dal 10 giugno 1940 all'8 settembre 1940: 1 corazzata (23.622 tons); 12 incrociatori (91.457 tons); 44 cacciatorpediniere (65.058 tons); 41 torpediniere (28.563 tons); 11 corvette e VAS (2.805 tons); 84 sommergibili (280.870 tons) per un totale di 280.870 tonnellate. Cfr. G. FIORAVANZO, *Dati statistici*, Roma, USMM, 1972, p. 222.

² Cfr. A. SANTONI, *Storia e Politica Navale dell'Età Contemporanea*, Roma, USMM, 1993, p. 298

una più attenta analisi dei dati forniti, ma si può facilmente determinare senza timore di smentite che la Regia marina, se pur con il congruo contributo aeronavale tedesco,³ aveva duramente combattuto in tutto il periodo precedente alla stipula dell'armistizio infliggendo gravi danni alla forza navale degli alleati.⁴

Questa pur breve premessa è doverosa per stabilire, innanzitutto, lo stato ed il ruolo d'importanza della marina italiana divenuta la quarta flotta del mondo dopo l'autoaffondamento di quella francese a Tolone il 27 novembre del '42, e il buon stato di efficienza che essa riuscì a mantenere alla vigilia dell'8 settembre dopo tre anni di scontri contro un avversario così temibile.

Ciò spiega la centralità e il ruolo che assunse la flotta italiana nelle clausole armistiziali, in qualche modo imposte anche con l'inganno al governo Badoglio dagli alleati, che prevedevano e imponevano la cessione totale della Regia marina.

L'Italia, o meglio la sua marina, poteva ancora contare su di un cospicuo nucleo da battaglia composto dalle tre corazzate moderne e da tre ammodernate,⁵ un consistente numero di incrociatori e di naviglio sottile senza dimenticare, al contempo, la buona capacità tecnica della cantieristica. Questo insieme di fattori se esprimevano in valore assoluto e in termini militari una forza con la quale fare i conti, in termini politici potevano essere usati «per ottenere il massimo risultato al tavolo della pace».⁶ Che le flotte fossero eccezionali elementi non solo di proiezione militare, ma anche e

³ Cfr. F. MATTESSINI, *L'attività aerea Italo-Tedesca nel Mediterraneo*, Roma, USAM, 2003.

⁴ Sulla conduzione della seconda guerra mondiale in mare si veda: R. BERNOTTI, *Cinquant'anni nella Marina militare*, Milano, Mursia, 1971; G. GIORGERINI, *La Guerra italiana sul mare*, Milano, Mondadori, 2001; L. DE LA SIERRA, *La guerra navale nel Mediterraneo 1940-1943*, Milano, Mursia, 2001; J.J. SADKOVICH, *La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Gorizia, LEG, 2007; R. LURAGHI, *La Marine italienne pendant la Seconde Guerre mondiale*, in M. OSTENC, *La Marine Italienne de l'unité à nos jours*, Paris, ECONOMICA, 2005. Sulla dottrina, L. DONOLO, *Storia della dottrina navale italiana*, Roma, USMM, 1996. Per ciò che concerne l'aspetto organizzativo si veda: G. FIORAVANZO, *La Marina nella Seconda Guerra Mondiale*, vol. XXI, *L'organizzazione della Marina durante il conflitto*, Roma, USMM, 1975.

⁵ Il "Conte di Cavour" era in riparazione a Trieste. Per i dati tecnici sulle corazzate italiane si veda G. GIORGERINI, *Le navi da battaglia della Seconda Guerra Mondiale*, Parma, Ermanno Albertelli Editore, 1995, pp. 229-258. Per uno studio comparato delle corazzate coeve alle "Vittorio Veneto", E. BAGNASCO - G. GIORGERINI, *Navi in Guerra*, Milano, Bramante Editrice, 1974. Per uno studio sull'armamento della Regia marina, E. BAGNASCO, *Le Armi delle navi italiane*, Parma, Albertelli, 1978.

⁶ RAPALINO, *Dalle Alpi all'alto mare*, cit., p. 262.

soprattutto politica lo si era ben compreso durante le conferenze sul disarmo navale che caratterizzarono tutto il ventennio tra le due guerre mondiali.⁷

Se è vero ciò che afferma il 31 agosto il generale Castellano, ossia che il paese era di fatto occupato dai tedeschi e che si poteva firmare l'armistizio solo nel caso in cui gli alleati intendessero sbarcare in forze e occupare Roma dove il re intendeva rimanere insieme al governo,⁸ è anche vero che, in un promemoria del 7 settembre 1943 del ministro della Marina, ammiraglio De Courten, indirizzato al comando supremo si legge: «Non è inopportuno rilevare che la Flotta italiana costituirebbe un apporto di enorme importanza per la guerra nel Pacifico; basti osservare che gli anglo-americani possiedono in tutto sei corazzate simili per grandezza, potenza e velocità alle nostre tre "Roma" e che queste navi intanto valgono, in quanto sono armate da chi le conosce a fondo, trattandosi di organismi estremamente complessi. È probabile per questo che nell'ultimo periodo esse sono state ostentatamente risparmiate».⁹

Non si può non essere d'accordo con Rapalino quando sostiene che le corazzate non rappresentavano solo meri strumenti per la conduzione della guerra in mare ma anche, e soprattutto, «fattori di potenza nei rapporti diplomatici» e quindi erano considerate come «strumenti politico-strategici, più che tattici».¹⁰ Da qui la particolarità e la parsimonia del loro utilizzo diretto al solo impiego per impedire uno sbarco nella penisola o, «ancor meglio, per continuare a mantenere l'Italia nel club delle grandi potenze anche dopo aver perso la guerra».¹¹

Quanto affermato non deve trarre in inganno: l'ammiraglio De Courten non era un fautore dell'uscita dell'Italia dalla guerra a prescindere; infatti, divenuto ministro si

⁷ Cfr. S. MINARDI, *Il Disarmo navale italiano 1919-1936. Un conflitto politico-diplomatico per il potere marittimo*, Roma, USMM, 1999. Si veda anche A. MAZZETTI, *Marina Italiana e Geopolitica Mondiale. Il ruolo della flotta la potenza e le trasformazioni alla fine della Grande Guerra*, Roma, Aracne, 2017.

⁸ Cfr. NATIONAL ARCHIVES KEW GARDENS, CAB 121-588.

⁹ R. DE COURTEN, *Le memorie dell'ammiraglio De Courten (1943-1946)*, Roma, USMM, 1992, p. 193. Cfr., inoltre, P. RAPALINI - G. SCHIVARDI, *Tutti a Bordo*, Milano, Mursia, 2009, p. 163; P. RAPALINO, *Dalle Alpi*, cit., p. 266.

¹⁰ *Ibid.*, p. 266.

¹¹ *Ibid.*, p. 266.

prefissò di dare nuovo impulso allo scontro sul mare,¹² ma il tempo fu poco. L'idea dell'ammiraglio era quella di impiegare o preservare la flotta sia in campo navale che in quello politico per il mantenimento dell'Italia tra il novero delle grandi potenze. Il generale Ambrosio era a conoscenza del pensiero dell'ammiraglio e fu per questo che gli tenne segrete le trattative armistiziali in corso.¹³ De Courten non avrebbe mai acconsentito alla resa della marina senza condizioni o senza garanzie certe per il futuro, perché ciò avrebbe significato la resa incondizionata dell'Italia. La flotta era, quindi, l'unico fattore di potenza, per efficienza e grandezza che l'Italia possedeva da far pesare sul tavolo delle trattative di pace: «A quel tempo e per quella generazione di statisti ed ammiragli a cui egli apparteneva, il nucleo principale della flotta, le corazzate, erano l'espressione della potenza della Nazione. La loro eventuale cessione rappresentava la fine dello Stato stesso, la perdita dell'indipendenza, dell'autonomia, dell'identità e quindi della cancellazione dell'Italia dal novero delle potenze mondiali. In ultima analisi, la cessazione delle corazzate al vincitore significava la perdita dell'onore».¹⁴

Tutti elementi utili per comprendere la decisione di Ambrosio di tenere all'oscuro De Courten dalle trattative con gli alleati. Altro elemento di notevole importanza fu la perizia con la quale gli alleati orchestrarono l'inganno. Infatti il documento di Quebec,¹⁵ che accompagnava il documento dell'armistizio breve, prevedeva, in modo assolutamente generico, una rivisitazione delle dure clausole armistiziali qualora l'Italia avesse obbedito e collaborato. Quindi un eventuale rifiuto della flotta avrebbe compromesso tale possibilità.

¹² De Courten era «notoriamente favorevole a continuare, con rinnovato vigore, la guerra, secondo il dettato “la guerra continua”». E. CENUSCHI, *La vittoria in prestito*, in «Rivista Marittima», supplemento maggio 2003.

¹³ «Alle 17:30 del 3 settembre 1943 l'Italia firmò l'armistizio con le potenze alleate; circa nello stesso momento il capo del Governo, maresciallo Badoglio, convocò l'ammiraglio De Courten e gli altri capi militari e li informò che erano in corso trattative per la conclusione di un armistizio. Badoglio non disse che l'armistizio era già stato firmato a Cassibile dal generale Castellano a nome del capo del Governo». G. GIORGERINI, *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, Mondadori, 1989, p. 553.

¹⁴ RAPALINO, *Dalle Alpi*, cit., p. 274.

¹⁵ «De Courten [...] propose e discusse con Ambrosio la possibilità di ordinare l'autoaffondamento della flotta. Dovette recedere dal proponimento per il richiamo all'obbedienza degli ordini del Re e perché portato a sua conoscenza un allegato all'atto armistiziale (il “protocollo di Quebec”) nel quale era detto che il trattamento definitivo da riservare all'Italia sarebbe dipeso dalla lealtà con cui sarebbero state eseguite le clausole dell'armistizio». GIORGERINI, *Da Matapan*, cit., p. 555.

Quanto detto non significò che il trasferimento della flotta italiana non fu scevro da travaglio morale. La marina prima di essere composta da navi è fatta da uomini. Lo stesso De Courten, la sera dell'8 settembre, cercò conforto e consiglio dal grandammiraglio Thaon di Revel, duca del mare, che si espresse a favore dell'esecuzione delle clausole armistiziali.¹⁶

Anche l'ammiraglio Bergamini, fu afflitto dagli stessi timori di De Courten. La sera dell'8 settembre, dopo aver appreso dalla radio dell'armistizio convocò gli ammiragli ed gli ufficiali comandanti e telefonò a De Courten per chiarimenti. Il ministro affermò che bisognava dare fedele esecuzione agli ordini armistiziali, che questo era il desiderio del re e che anche il duca del mare era d'accordo. De Courten non mancò di sottolineare che le navi sarebbero rimaste italiane e in quanto tali avrebbero mantenuto le bandiere a riva. Quindi ordinò a Bergamini di muoversi al più presto e dirigersi a La Maddalena dove erano attesi ed aspettare lì nuovi ordini.¹⁷

Bergamini dette fedele esecuzione agli ordini; infatti la sera stessa alle ore 22,00 tenne una riunione con gli ammiragli e i comandati della flotta sul "*Vittorio Veneto*", dov'era anche il comandante dell'"*Eugenio di Savoia*", capitano di vascello Carlo Tallarigo ricorda: «[...] L'ammiraglio Bergamini, fatto un rapido commento sul comunicato dell'Armistizio trasmesso dalla Radio, raccomandò ai comandanti che non l'avessero già fatto, di riunire gli equipaggi e spiegarne il significato [...]. Poi, forse per togliere ogni eventuale dubbio dalla mente dei presenti, parlò della necessità che la forza della Marina rimanesse compatta nello spirito e nella decisione, in quanto esse potevano costituire il più saldo elemento per la ricostruzione della Patria e concluse pronunciando all'incirca le seguenti parole: "È dovere di ognuno di noi di ubbidire ciecamente agli ordini della Autorità centrali in quanto esse sole posseggono gli elementi per giudicare la situazione che si è determinata e scegliere la giusta strada da seguire"».¹⁸

¹⁶ Cfr. *ibid.*, p. 555.

¹⁷ Cfr. *ibid.*, p. 556.

¹⁸ P.P. BERGAMINI, *Le Forze Navali da Battaglia e l'Armistizio*, supplemento «Rivista Marittima», settembre 2003, p. 53. Cfr., inoltre, AUSMM, *Naviglio Militare, Corazzata "Roma"*, b. 3. Relazione del

Ora, non volendo entrare nella *querelle* che vede ancora oggi molti storici navali impegnati nel determinare se fosse vero che molti ufficiali comandanti erano favorevoli o meno all'auto affondamento, il dato incontrovertibile è che la flotta la mattina dopo si mosse verso La Maddalena.

In questo nefasto giorno si può ascrivere il primo vero contributo di sangue della Marina italiana alla guerra di liberazione. Infatti, nel pomeriggio del 9 settembre alle 15:30 la corazzata "Roma", in navigazione per il porto sardo, venne attaccata da aerei tedeschi¹⁹ e, colpita più volte, affondò velocemente portando con sé 1250 uomini tra ufficiali e comuni e lo stesso Bergamini. Questo luttuoso delitto – non esisteva di fatto una dichiarazione di guerra tra Italia e Germania – non cambiò lo stato delle cose. Il comando della flotta fu assunto dall'ammiraglio Romeo Oliva sull'incrociatore "Eugenio di Savoia", che, raggiunto da nuove disposizioni, diresse la flotta in direzione di Bona; in quel momento La Maddalena era sotto attacco da parte di truppe tedesche. Nella mattina del 10 la flotta italiana s'incontrò con la squadra inglese, composta dalle navi da battaglia "Valiant" e "Warspite" e da 8 cacciatorpediniere, che le scortarono a Malta dove erano già alla fonda le corazzate "Andrea Doria" e "Caio Duilio", tre incrociatori e un cacciatorpediniere.²⁰

Ovunque si registravano duri combattimenti tra truppe italiane e tedesche: Corsica, Sardegna, in Grecia, Albania, Jugoslavia e in Egeo.

Il 12 settembre a Roma l'ammiraglio Sansonetti convocò gli ammiragli d'armata alla presenza del duca del mare per fare il punto della situazione. In quelle drammatiche ore fu proprio quest'ultimo a confortare e tracciare la strada da seguire con il proprio esempio ai vertici della marina: «In momenti così delicati è doveroso lasciare massima libertà alle coscienze, purché esse siano sinceramente rivolte al bene del Paese. Non voglio dare consigli, tanto più che il pensiero di un uomo di 83 anni parte da presupposti

capitano di vascello Carlo Tallarigo, comandante dell'incrociatore "Eugenio di Savoia", riguardante la riunione tenutasi alle ore 22:00 dell'8 settembre dall'ammiraglio Bergamini sulla corazzata "Vittorio Veneto".

¹⁹ In attuazione del piano *Achse*, voluto da Hitler sin dal maggio del 1943 e sviluppato dall'Oberkommando della Wehrmacht, con il quale si prevedeva la distruzione totale delle forze militari italiane e l'occupazione della penisola in caso d'armistizio.

²⁰ Cfr. SANTONI, *Storia e Politica Navale*, cit., p. 299.

diversi da quelli dei giovani delle nuove generazioni. Posso soltanto dire come penso di regolarmi io, e ciò si concreta in una direttiva molto semplice: intendo tener fede per tutta la vita al giuramento di fedeltà al Re liberamente prestato nella mia giovinezza».²¹

La collaborazione della marina italiana con quella degli alleati fu siglata ufficialmente il 23 settembre tra De Courten e Cunningham. La Regia marina poteva contare su 5 corazzate, 9 incrociatori, 33 cacciatorpediniere e torpediniere, 19 corvette, 36 sommergibili e 42 motosiluranti, invero una forza ancora considerevole.²² Con la stipula di tale documento si completò definitivamente l'inganno alleato, tanto da far ammettere al generale Eisenhower, già il 13 settembre, in una lettera indirizzata al suo capo di stato maggiore generale, George Marshall, che: «Internamente, gli italiani sono stati così deboli e supini che abbiamo avuto poco o nessun pratico aiuto da parte loro. Comunque, quasi sulla base di un puro bluff, abbiamo ottenuto la flotta italiana a Malta e, grazie alla resa italiana, siamo stati in grado di correre entro Taranto e Brindisi dove nessun tedesco era presente».²³

Un bluff invero fruttuoso, come ingenuamente ammise lo stesso Eisenhower. Infatti, gli alleati avrebbero avuto non poche difficoltà a sbarcare nei porti pugliesi con la flotta italiana ancora in circolazione. Ma a prescindere da ciò, con lo spostamento della Regia marina a Malta, gli alleati ottennero quello che non era riuscito loro per ben 36 mesi di guerra, ossia il controllo ed il dominio del Mediterraneo. Questo fatto assume maggior importanza se si considera che, con l'accettazione delle clausole armistiziali da parte del governo Badoglio, Washington e Londra potevano destinare cospicue forze navali, sia mercantili che militari, in altri scenari. Infatti, il naviglio non necessario, visto l'apporto italiano, poteva essere utilizzato per l'operazione *Overlord* in Normandia, in Atlantico contro la guerra di corsa, e nel Pacifico dove la flotta imperiale giapponese, nonostante le gravose perdite, manteneva una superiorità in navi da battaglia, come rilevato dallo stesso De Courten, non dava cenni di cedimento. Scrive Luigi Rossi: «Ancora più

²¹ GIORGERINI, *Da Matapan*, cit., p. 560.

²² Cfr. SANTONI, *Storia e Politica Navale*, cit., p. 300; R.B. LA RACINE - F. PROSPERINI, *La Marina Militare 1861-1991*, Roma, USMM, 2007, p. 97.

²³ AUSMM, C6 36 DM 11. Cfr. RAPALINI - SCHIVARDI, *Tutti a Bordo*, cit., pp. 237-238.

significativa la collaborazione della flotta italiana, la cui “*situation and attitude*” al momento dell’armistizio “*were regarded by the allies as one of the main keys to the global strategic picture*”. Nonostante le perdite, costituiva una notevole macchina bellica che avrebbe richiesto l’impiego di molti mezzi per renderla inoffensiva; proprio quanto diveniva più impellente disporre di navi per combattere il Giappone nel Pacifico l’autoconsegnarsi della flotta determinò positive conseguenze nel Mediterraneo e in Asia». ²⁴

Con il trasferimento della flotta italiana nel porto maltese l’Inghilterra e gli Stati Uniti d’America raggiungevano un altro risultato eccezionale: la riapertura del Canale di Suez e la libera circolazione nel Mediterraneo arteria fondamentale per il commercio e le comunicazioni con l’India, il Pacifico e la Russia. ²⁵

Ma con gli sbarchi in Italia si acuirono le forti contraddizioni in seno agli alleati. Gli inglesi volevano mantenere un atteggiamento punitivo, contro quella nazione “ribelle” che pochi anni prima aveva sfidato e vinto il Leone Britannico con la guerra di Etiopia, impedendo all’Italia un reale contributo alla propria liberazione.

Gli americani, pur non provando particolare astio contro gli italiani, non si volevano impegnare in un fronte ritenuto da loro secondario soprattutto in prossimità della più importante operazione della seconda guerra mondiale: lo sbarco in Normandia.

I russi si dovettero accontentare dell’apertura del nuovo fronte che andava ad alleggerire la pressione tedesca su quello sovietico. Infatti, non vi furono risposte alle pressanti richieste di Mosca di spartizione della flotta italiana.

La Francia temeva che un congruo contributo italiano alla guerra contro la Germania potesse far cambiare lo *status* del bel paese da paese vinto a vincitore e quindi

²⁴ L. ROSSI, *Gli Stati Uniti e la “provincia” italiana 1943-1945*, Napoli, ESI, 1990, p. 99.

²⁵ «La successiva mossa strategica alleata sarebbe stata la conquista di questa isola [la Sicilia, *n.d.a.*]. si era giunti a tale decisione durante la Conferenza di Casablanca che si era tenuta a metà gennaio 1943 tra il presidente Roosevelt e Winston Churchill. Per guadagnare tempo i britannici avrebbero voluto occupare la Sardegna ma gli americani imposero il loro punto di vista, tra le altre cose perché volevano che il canale di Sicilia fosse reso sicuro per il traffico, il che praticamente avrebbe significato per loro disporre di circa due milioni in più di tonnellate di navi mercantili, potendo mandare i loro convogli all’Unione Sovietica per la rotta più corta, attraverso tutto il Mediterraneo». DE LA SIERRA, *La guerra navale*, cit. p. 418.

ritrovarselo al tavolo delle trattative dei vincitori con una flotta ormai superiore alla propria.

Ma la voglia di vendetta inglese e l'indisponibilità americana di concentrare mezzi e uomini nel Mediterraneo ormai "liberato" ebbero la meglio sulla volontà italiana di partecipare più massicciamente alla guerra contro i tedeschi.

Alla Regia marina fu impedito di organizzare operazioni tese al salvataggio e al recupero delle forze italiane impegnate in aspri combattimenti in Adriatico, Egeo e nel Mediterraneo in generale. Quelle forze debitamente riarmate avrebbero potuto avere un ruolo decisivo nella campagna d'Italia, contribuendo non poco alla liberazione di una nazione che sarà sconvolta da due anni di guerra civile.

Ma oltre a quanto già detto in precedenza e nonostante la volontà degli alleati di non coinvolgere troppo le forze armate italiane nella guerra contro la Germania, per le ragioni ormai note, il contributo della Regia marina fu davvero notevole: «Era già attiva alla fine del febbraio del 1944 *“relieving Allied naval forces of some of the strain of convoy duty in the Mediterranean, transporting also men and material in support of Allied land operations in the theater”*».²⁶

Il 13 ottobre 1943 il governo Badoglio dichiarò guerra alla Germania. Il naviglio sottile italiano fu impiegato per la scorta convogli e trasporto di truppe e materiali. MAS e sommergibili furono adoperati per trasportare gruppi di commando dietro le linee nemiche per azioni di disturbo e sabotaggio. L'incrociatore *“Eugenio di Savoia”* fu impegnato nell'addestrare bombardieri e aereo siluranti americani, mentre la VIII divisione navale (incrociatori *“Montecuccoli”*, *“Duca d'Aosta”* e *“Garibaldi”*) fu impiegata in Atlantico contro la guerra di corsa condotta dai tedeschi.²⁷ Il *“San Marco”*

²⁶ *Ibid.*, p. 99. R&A 3359, pp. 13 e 13; cfr. anche *La Marina Italiana nella lotta di Liberazione*, a cura dell'UFFICIO STAMPA DEL MINISTERO DELLA MARINA, ottobre 1945; W. POLLASTRO, *La marina italiana nella seconda guerra mondiale nell'interpretazione della nostra memorialistica*, in «Il Movimento di Liberazione in Italia», XXIV, 109, ottobre-dicembre 1972, pp. 107-113; G. BERNARDI, *La Marina, gli Armistizi ed il trattato di pace*, Roma, USMM, 1980.

²⁷ Cfr. RAPALINO, *Dalle Alpi*, cit., pp. 287-288.

fu ricostituito rapidamente ed impegnato dal '44 in prima linea, combattendo sul fronte adriatico fino alla liberazione.²⁸

Alla fine del conflitto la Regia marina italiana aveva svolto 63.398 missioni con e per gli alleati percorrendo ben 4.518.175 miglia.²⁹

La cobelligeranza costò alla marina italiana ben 24 unità da guerra in mare per 6.956 tonnellate, al quale dato vanno aggiunte le razzie tedesche nei porti dopo l'8 settembre, per un totale di 386 unità da guerra per 292.771 tonnellate e 1.214 navi mercantili per 976.902 tonnellate mercantili.³⁰ Anche le perdite umane furono ingenti; infatti, esse ammontano a 10.219 di cui 7.980 a terra.³¹

La cobelligeranza italiana si doveva espletare in ruoli assolutamente secondari, impiegando a fondo quindi solo il ramo mercantile e il naviglio militare non superiore agli incrociatori leggeri, sfruttando però appieno il potenziale dei porti e degli aeroporti italiani in funzione anti-tedesca. Un maggior impiego di forze militari italiane avrebbe compromesso la volontà alleata di mantenere quest'ultima in uno stato di prostrazione politica. Gli italiani potevano contribuire meglio, quindi, per la manutenzione di tutte quelle strutture indispensabili per la conduzione di una guerra come: strade, aeroporti e porti. Da sola, la cantieristica navale fu impegnata a fondo per la riparazione di 690 navi alleate e 230 italiane, messe nel bacino di carenaggio 575.³² «La vera utilità dell'Italia

²⁸ Per un approfondito studio sul ruolo del “*San Marco*” nella guerra di liberazione, si veda: L. FULVI - G. MANZARI - T. MARCON - O.O. MIOZZI, *Le Fanterie di Marina Italiane*, Roma, USMM, 1998; L. FULVI, *E i marinai scesero dalle navi*, Roma Centro di Storia della Guerra di Liberazione, s.d.; *La Marina nella Guerra di Liberazione e nella Resistenza*, Atti del Convegno di Studi Venezia, 28-29 aprile 1995, Roma, USMM, 1996.

²⁹ Cfr. A. SANTONI, *La collaborazione tra la Marina italiana e le Marine alleate dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943*, relazione presentata al XVIII Congresso internazionale di Storia tenutosi a Torino, 30 agosto-5 settembre 1992; SANTONI, *Storia e Politica*, cit., p. 303. Anche se l'ammiraglio Pier Paolo Bergamini parla di 54.917 missioni per un totale di 4.302.675 miglia (comunque un dato eccezionalmente considerevole, *n.d.a.*). Cfr. BERGAMINI, *Le Forze Navali da Battaglia e l'Armistizio*, cit., p.87.

³⁰ Cfr. SANTONI, *Storia e Politica*, cit., p. 303. Meno consistenti sembrerebbero i dati in possesso di Rossi: «L'apporto complessivo della flotta italiana viene stimato nel trasporto di 80 milioni di tonnellate di merce alleata, con una media mensile di 3 ed un record di 8 milioni nell'agosto 1944, e di 332 mila uomini, con una media mensile di 16 mila ed un massimo di 10530 – con una media di 495 al mese ed un record di mille nell'agosto del 1944 -; le missioni da guerra 64 con l'impiego di 88 vascelli e la perdita dal settembre 1943 di 135.443 tonnellate». ROSSI, *Gli Stati Uniti*, cit., p. 100.

³¹ Cfr. UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. I, *Dati Statistici*, Roma, USMM, 1972, pp. 348-353.

³² Cfr. ROSSI, *Gli Stati Uniti*, cit., p. 100.

Il contributo politico-militare della Regia marina nella guerra di liberazione

nello sforzo bellico era garantita dalle officine degli arsenali e delle fabbriche»,³³ impedendo così all'Italia un più fattivo ruolo nella guerra contro la Germania.

Il contributo maggiore della Regia marina alla guerra di liberazione non fu solo militare, se pur considerevole, ma soprattutto politico, potendo contare su di un apparato ancora in piena efficienza. Non di meno, è profonda convinzione di chi scrive che il maggior concorso della marina italiana in quelle drammatiche ore fu di natura morale: rinunciando all'effimera gratificazione dell'onore militare autoaffondando le navi, la Regia diresse di nuovo la prora delle proprie navi verso il bene supremo dell'Italia: non vi fu un *“tutti a casa”*, ma un *“Tutti a Bordo”*.

³³ RAPALINO, *Dalle Alpi*, cit., p. 289.