

La Grande Guerra lontana dalle trincee: la questione adriatica dentro il conflitto militare

Giuseppe Orlando D'Urso*

Abstract. *The control of the sea routes became urgent during the Great War because in the Mediterranean sea sailed English and French ships which, besides transporting goods and weapons, moved troops from colonial areas.*

In the northern area of the Adriatic, sheltered among the rocky coasts and the closed gulf of Cattaro, was installed the Austro-Hungarian fleet that through the Channel of Otranto reached the open sea and with the help of the submarines threatened the navigation of the Triple Entente. The control of the Channel of Otranto became therefore a priority.

The neutrality position that Italy had assumed showed soon its uselessness because it would have meant staying out of the games and being crushed among the other great powers of Europe.

The young Italian Royal Navy felt the urgency of opposing the dominance exercised in the Adriatic sea by the Austro-Hungarian and since 1909 it had elaborated military plans for the control of those coasts. The declaration of war of May 24th 1915 didn't caught the Royal Navy completely unprepared and with the collaboration of the Allies prepared a barrier line at the entrance to the Channel of Otranto that, despite some deficiencies, opposed the Austro-Hungarian war activities and not a few were the naval battles recorded in the Adriatic sea.

Riassunto. *Il controllo delle tratte marittime divenne impellente nel corso della Grande Guerra poiché nel Mediterraneo transitavano navi inglesi e francesi che, oltre a trasportare merci e armi, spostavano truppe dalle aree coloniali.*

Nell'area settentrionale dell'Adriatico, riparata tra le coste rocciose e le protette bocche di Cattaro, si era insediata la flotta austro-ungarica che attraverso il Canale d'Otranto raggiungeva il mare aperto e con l'apporto dei sommergibili rappresentava una grave minaccia alla navigazione delle forze della Triplice Intesa. Il controllo del Canale d'Otranto divenne quindi una priorità.

La posizione di neutralità assunta dall'Italia si dimostrò ben presto controproducente perché avrebbe comportato rimanere fuori dai giochi politici e schiacciata tra le altre potenze europee.

La giovane Regia Marina Italiana avvertiva l'urgenza di contrapporsi al predominio austro-ungarico esercitato nel mare Adriatico e sin dal 1909 aveva elaborato piani militari per il controllo di quelle coste. La dichiarazione di guerra del 24 maggio 1915 non colse la Regia Marina del tutto impreparata e con la collaborazione degli Alleati approntò una linea di sbarramento all'imbocco del Canale d'Otranto che, nonostante alcune deficienze, contrastò le attività belliche degli austro-ungarici e non pochi furono gli scontri navali che si registrarono nel mare Adriatico.

Sin dalle classi delle elementari leggevamo nei sussidiari brevi ma efficaci riferimenti alla Prima Guerra Mondiale che riportavano atti di eroismo, nomi di irredentisti, patrioti, generali. Restano vivide le raffigurazioni di Enrico Toti che brandendo la sua stampella si lanciava contro il nemico; di Nazario Sauro,

comandante marittimo; della “beffa di Buccari”; di Gino Rizzo, Costanzo Ciano, Gabriele D'Annunzio; del folle volo su Vienna.

L'attenzione, negli anni di studio successivi, si concentrava poi sulle grandi battaglie del Carso, dell'Isonzo, Monte Grappa e dintorni, alimentando l'idea che la Grande Guerra sia stata combattuta solo ed esclusivamente a terra, nelle trincee, sulle montagne, tra la neve e il fango. Il cielo e il mare sembrava venissero relegati in un angolo appartato, passassero in secondo piano, e gli scontri avvenuti in mare e in cielo avessero una rilevanza minore semplicemente perché condotti utilizzando strategie e tattiche non convenzionali com'erano appunto le “imboscate” tese nei porti per far saltare le navi, quasi precorrendo quella che viene definita “guerra asimmetrica” e che sperimentiamo oggi attraverso gli attentati terroristici.

Invece, la Grande Guerra vide anche teatri lontani dalle trincee e il mare Mediterraneo e particolarmente l'Adriatico svolsero un ruolo determinante nel conflitto perché, al di là delle retoriche patriottarde, a contribuire al crollo degli imperi centrali, tra i tanti fattori, ci fu anche il loro collasso economico provocato dalla difficoltà di approvvigionamenti alimentari e di materie prime sia da sud che da nord grazie ai blocchi navali istituiti nel mare del Nord e all'altezza del Canale d'Otranto.

Appare evidente quindi quale importanza avesse il controllo dei mari e come ogni singola potenza si attivasse per conseguirlo¹.

Nel corso delle tante manifestazioni tenutesi nella ricorrenza del Centenario della Grande Guerra sono stati evidenziati tanti aspetti e non sono mancate anche le occasioni per ricordare eventi che hanno visto protagonisti sia l'Aeronautica che la Marina Militare, perché anche la prima, pur essendo in quegli anni ai suoi esordi, fece la sua parte. Ma si è trattato soprattutto di rievocare gesta e momenti particolari, episodi singoli raramente inseriti in un quadro più ampio.

Con questo saggio si propongono alcuni spunti di riflessione sul ruolo che ha svolto la Regia Marina Italiana in quel conflitto mondiale e come il mare Adriatico, in particolare il Canale d'Otranto, siano stati determinanti; temi questi che, salvo disattenzioni da parte mia su quanto avvenuto nel territorio, non hanno avuto un'adeguata divulgazione.

È altrettanto opportuno, tuttavia, significare che gli studiosi in generale, quelli che s'interessano di “storie delle piccole patrie” nel caso particolare, non attendono le cadenze commemorative per occuparsene. Un succinto ma sufficiente riferimento al ruolo del Canale d'Otranto lo aveva fatto nel 2000 Michele Rosafio²; Lucio Causo

¹ R. BERNOTTI, *Il potere marittimo nella Grande Guerra*, Livorno, Raffaello Giusti editore, 1920; E. BRAVETTA, *La Grande Guerra sul mare*, Milano, Mondadori, 1925; O. DI BRAZZANO, *La Grande Guerra nel mare Adriatico*, San Dorligo della Valle, Trieste, Luglio Editore, 2011; C. MANFRONI, *Storia della Marina italiana durante la guerra mondiale 1914-1918* (con documenti inediti e grafici), Bologna, Zanichelli, 1936.

² M. ROSAFIO (a cura di), *Leuca guerra e navi. L'incrociatore francese Léon Gambetta. I sommergibili Rubino e Pietro Micca. Il piroscafo cisterna Sanandrea*, Tricase, Edizioni dell'Iride, 2000.

si è interessato di eventi bellici marittimi³; Carlo Stasi ha rievocato la battaglia del 15-16 maggio 1917⁴ (solo per citarne alcuni); in altre occasioni sono stati ricordati gli affondamenti della *Benedetto Brin* a Brindisi e della *Leonardo da Vinci* a Taranto. Episodi apparentemente localistici o estemporanei che invece devono essere inseriti in un contesto più ampio che può essere ricomposto attraverso i documenti degli archivi della Marina Militare, i diari-memoriali di comandanti e ammiragli, le relazioni dei diplomatici, le pubblicazioni scientifiche di storici documentati.

Ha ovviamente espletato tale compito l'Ufficio Storico della Marina Militare attraverso tante monografie e saggi su riviste varie, principalmente il periodico trimestrale "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare".

Questo contributo concentrerà l'attenzione sull'Adriatico, confortati dal giudizio di Marcello Ciola che fa notare come

La guerra nel mar del Nord (insieme probabilmente al notorio sbarco di Gallipoli)⁵ occupa i libri di storia molto di più rispetto alla guerra nel mare Adriatico dello stesso periodo. Vi è effettivamente la sensazione che la marina italiana durante la prima guerra mondiale non abbia praticamente combattuto e questo è dovuto al fatto che non vi è stata una vera grande battaglia che ha coinvolto la regia marina (come magari è accaduto per la marina inglese o tedesca) e l'ultima di cui si ha memoria risale al 1866 a Lizza [sic]⁶, dove essa subì una pesante sconfitta. Quello che invece accadde nell'Adriatico nei 3 anni e mezzo in cui l'Italia fu in guerra merita davvero una grande attenzione un po' perché rappresenta parte dell'identità storica europea e, soprattutto, perché è un interessante caso di studio. Non solo Carso, trincee, Caporetto e Vittorio Veneto: molti altri eventi svolti sul mare o sulla costa hanno segnato la storia della penisola italiana come l'impresa di Pola, il blocco del Canale d'Otranto, l'impedimento dello sbarco austriaco ad Ancona, l'affondamento della *Viribus Unitis* e tanti altri⁷.

³ L. CAUSO, *Posto di combattimento! Uomini e navi in guerra (1915-1945)*, Tuglie, Tipografia 5 EMME, 2005; S. COPPOLA, F.G. CERFEDA, *Presente! Il sacrificio del Finanziere di Mare Vincenzo Coppola e degli altri eroi di Diso e Marittima caduti nelle due Guerre Mondiali*, Alessano, Pubbligraf, 2004.

⁴ C. STASI, *Otranto e l'Inghilterra (Episodi bellici in Puglia e nel Salento)*, in "Note di Storia e Cultura Salentina", Società di Storia Patria per la Puglia, Sezione di Maglie-Otranto-Tuglie, XV-2003, Lecce, Argo, 2003, pp. 127-159; ID., *Otranto nel mondo. Dal "Castello" di Walpole al "Barone" di Voltaire*, Galatina, Editrice Salentina, 2018, pp. 363-377.

⁵ Marcello Ciola fa riferimento alla battaglia dello Jutland del 31 maggio e 1° giugno 1916 e allo sbarco di Gallipoli (Dardanelli) dal 25 aprile al 3 maggio 1915.

⁶ Si riferisce allo scontro navale svoltosi nei pressi dell'isola di Lissa il 20 luglio 1866 durante la Terza Guerra d'Indipendenza Italiana contro l'Austria che vide soccombente la Regia Marina Italiana e l'affondamento delle due corazzate *Re d'Italia* e *Palestro*; fu l'ultima battaglia in cui si utilizzarono manovre di speronamento.

⁷ M. CIOLA, *La tridimensionalità della Grande Guerra in Adriatico: mezzi e strategia*, in "Eunomia. Rivista semestrale di Storia e Politica Internazionali", Eunomia IV n.s. (2015), n. 2, p. 393-394.

Le ultime due righe di questa citazione offrono sufficienti spunti per un maggiore approfondimento di quei fatti, ma è qui interessante chiarire il significato di «sensazione che la marina italiana [...] non abbia praticamente combattuto».

Quella guerra dichiarata nei confronti della Serbia che l'opinione pubblica generale riteneva doversi concludere in un arco temporale molto breve, se non di settimane almeno di pochi mesi, comportò un "effetto domino" ben noto e si svolse su scenari completamente nuovi: non più i grandi campi di battaglia dove gli eserciti contendenti, schierati uno di fronte all'altro, si affrontavano viso a viso e a vincere erano la forza, il coraggio, la strategia. La Grande Guerra si è combattuta nelle trincee, tra il fango, i cadaveri, i parassiti; una guerra estenuante, di attesa, di conquista di pochi metri di territorio per essere perso nei giorni successivi, per poi riconquistarlo, in una massacrante, deprimente sospensione nel tempo e nello spazio, nell'aspettativa che qualcosa di rilevante e risolutivo potesse accadere.

Non diversamente si è rivelata la guerra in mare, dove difficilmente si possono individuare grandi battaglie, ma scontri e manovre tattiche miranti a recare danni, a forzare le basi, a danneggiare porti e navi ancorate. Valgano di esempio, nell'alto Adriatico, le incursioni di Nazario Sauro, Gino Rizzo, Costanzo Ciano, Gabriele D'Annunzio, ecc. Era la linea strategica privilegiata da Paolo Thaon di Revel: "la battaglia in porto"⁸.

Così come avveniva sul fronte terrestre, anche in mare dopo due anni nessuna delle parti aveva conseguito significativi successi:

La guerra marittima in Adriatico nel secondo anno di guerra si limita a una serie di piccole offensive isolate, a malapena collegate nel tempo e nello spazio, un'offensiva minuta, intesa, almeno nelle intenzioni, a sfinire il nemico e a costringerlo a una costante difensiva, impedendogli così di nuocere⁹.

Anche in mare fu predominante la strategia dell'attesa, dello snervamento, tanto che lo stesso Miklós Horthy, capitano di vascello, comandante delle forze navali austro-ungariche stanziato a Pola, scriveva:

Nulla è più gravoso per i nervi che l'essere costretti all'inazione, mentre tutte le circostanze imporrebbero di agire. Eppure noi, a Pola, fummo lungamente condannati a trascorrere il nostro tempo adempiendo i doveri dell'ordinario servizio di porto¹⁰.

⁸ F. FAVRE, *La Marina nella Grande Guerra. Le operazioni navali, aeree, subacquee e terrestri in Adriatico*, Udine, Gaspari Editore, 2008, *L'evoluzione della guerra: dal dominio del mare alla strategia della battaglia in porto*, pp. 124-125.

⁹ E. FERRANTE, *Le operazioni navali in Adriatico 1915-1918*, in "Grande Guerra", 30, 1987-2016, Bollettino d'Archivio, Anno XXX-2016, *Attività della Regia Marina nel primo conflitto mondiale attraverso i saggi del Bollettino d'Archivio*, p. 135.

¹⁰ N. HORTHY, *Memorie*, titolo originale *Ein leben für Ungarn*, pubblicato da Athenäum-Verlag, Bonn, traduzione dal testo tedesco di Carlo Picchio, 1ª edizione marzo 1956, Roma, Corso Editore, 1956, p. 85.

Fatte queste premesse generali, si può entrare nel merito della “questione adriatica” e si noterà come esorbiti l’ambito strettamente nazionale per inserirsi in uno scacchiere più vasto, non senza fare prima un passo indietro nel tempo perché essa affondava le sue radici nella disastrosa sconfitta di Lissa del 1866¹¹.

L’interesse da parte del Regno d’Italia nei confronti dell’Adriatico era già evidente nel 1866 perché si collegava con la “questione veneta”, ossia all’annessione del Veneto che sarebbe avvenuta con la mediazione di Napoleone III che appariva agli occhi della politica e dell’opinione pubblica come un’umiliazione; occorreva conquistare il Veneto con un’azione congiunta e coordinata tra le forze di terra e quelle di mare: a Taranto e ad Ancona fu concentrata la flotta.

L’insuccesso militare di Lissa e le successive convenzioni stipulate con l’adesione alla Triplice Alleanza portarono l’Italia a disinteressarsi, per più di un decennio, dell’Adriatico. Infatti, le convenzioni navali del 23 giugno e del 10 novembre 1913 assicuravano alla Triplice Alleanza l’utilizzo dei porti di Napoli, Gaeta, Messina, Augusta. Nell’Adriatico l’Austria spadroneggiava, annichiliva i sentimenti di italianità presenti nei territori limitrofi, tanto che le navi da guerra italiane evitavano di issare la bandiera¹².

A questo senso di frustrazione va aggiunta perciò la consapevolezza di aver perso un controllo diretto sui traffici marittimi poiché la maggior parte degli approvvigionamenti di viveri, materie prime e altro di cui necessitava l’Italia provenivano via mare e che il Mediterraneo in generale era attraversato da navi che rifornivano anche gli altri Stati.

Sono stati sempre i mari a registrare il maggiore traffico commerciale che si svolge in maniera tranquilla quando sussistono condizioni di pace internazionale, ma che diventa difficile e pericoloso nei periodi di tensione e di guerra dichiarata. Il Mediterraneo era attraversato da navi di ogni nazione, soprattutto francesi e inglesi, che allo scoppio della Grande Guerra divennero bersaglio della flotta austro-ungarica concentrata nella parte settentrionale dell’Adriatico, nelle bocche di Cattaro, protetta tra insenature e coste rocciose. Da lì partivano cacciatorpediniere e sommergibili che, attraversando indisturbati l’Adriatico, superando il Canale d’Otranto, entravano nel Peloponneso, si spingevano nel Mediterraneo affondando navi, rendendo così pericolosa la navigazione.

Proteggere le rotte commerciali era di importanza vitale non solo per le nazioni coinvolte nel conflitto e si rese ancor più impellente quando fu ben chiaro a tutti che la guerra non si sarebbe conclusa in tempi brevi. Maggiormente interessati erano ovviamente gli anglo-francesi le cui navi non trasportavano solo merci, ma

¹¹ Tra la vasta bibliografia su Lissa, si segnalano le più recenti: E. MARTINO, *Lissa 1866: perché?*, in *Storia militare*, 1^a e 2^a parte, nn. 214-215, luglio-agosto 2011; M. SACCHI, *Navi e cannoni: la Marina italiana da Lissa a oggi*, Giunti Firenze 2000; G. SCOTTI, *Lissa 1866. La grande battaglia per l’Adriatico*, San Dorligo della Valle, Lint Editoriale, 2006.

¹² Cfr.: R. BERNOTTI, *op. cit.*, p. 92; V. MANTEGAZZA, *Il Mediterraneo e il suo equilibrio*, Milano, Fratelli Treves editori, 1914, pp. 184-185.

armamenti e truppe prelevate dalle aree coloniali per essere impiegate sui vari fronti bellici.

Controllare il Canale d'Otranto, accesso al Mediterraneo, era diventato indispensabile e nelle prime fasi del conflitto il compito fu affidato alla Marina francese che con le sue navi pattugliava l'ingresso del Canale d'Otranto che, data la sua larghezza, non poteva essere completamente coperto.

Da ambo le parti poi vi era la volontà di non affrontarsi in mare aperto in scontri dagli incerti esiti, per cui si venne a determinare quella situazione "attendista", di vigile attenzione, di attacchi repentini, che però non dava risultati visto che più volte i sottomarini avevano superato l'ostacolo recando danni ai navigli: la corazzata francese *Jean Bart* fu fortemente danneggiata il 21 dicembre 1914 mentre era in crociera di vigilanza fra Leuca e l'isola di Fanò; più grave di tutti fu l'affondamento dell'incrociatore corazzato francese *Léon Gambetta* il 27 aprile 1915 sempre al largo di Leuca¹³.

La "questione adriatica" assumeva perciò una dimensione che investiva le parti belligeranti che cercavano ogni mezzo per coinvolgere l'Italia nel conflitto¹⁴.

La posizione di neutralità assunta dall'Italia apparve ben presto controproducente agli occhi non solo della politica e dei vertici militari, ma anche a quelli ovviamente dell'industria pesante, degli economisti, in quanto la Nazione sarebbe rimasta fuori dai giochi e schiacciata tra le altre potenze. Parimenti ci si rese conto che non tornava utile mantenere l'alleanza con la Germania e con l'Austria-Ungheria, anche perché nei confronti di quest'ultima si nutriva un secolare astio non malcelato; un'alleanza, per dirla con Benedetto Croce, che «sussisteva per forza d'inerzia: stava in piedi come una facciata dietro la quale non ci sia più la casa»¹⁵. Rimanere all'interno della Triplice Alleanza non assicurava all'Italia di poter aspirare a conquiste o ottenimenti territoriali ad est, per cui era importante e necessario avere il controllo dell'Adriatico non solo dal punto di vista militare, ma anche in funzione politica ed economica.

A ben leggere i documenti e le dichiarazioni rilasciate dai politici che decisero l'entrata in guerra dell'Italia¹⁶ si evince che, tra i tanti fattori che vi contribuirono, un peso notevole lo ebbe la Regia Marina che più di altri soffriva la perdita da parte della Penisola del ruolo di dominatrice di quello che un tempo era stato il *Mare Nostrum*; una Regia Marina giovane, nata il 17 marzo 1861 con la benedizione di Cavour che la voleva come strumento per lo sviluppo del Paese; una Regia Marina che avvertiva essere rilevante riacquistare il controllo dell'Adriatico per tutto ciò che esso rappresentava, per cui sin dagli inizi del secolo ci si preoccupò di affrontare la "questione adriatica".

¹³ M. ROSAFIO (a cura di), *op. cit.*, ricostruisce l'avvenimento.

¹⁴ M. COLTRINARI, G. RAMACCIA, *Dizionario minimo della Grande Guerra. 1915. L'anno di passione. Dalla neutralità all'intervento*, I Libri del Nastro Azzurro, Roma, Edizioni Nuova Cultura, 2018.

¹⁵ B. CROCE, *Storia d'Italia dal 1871 al 1915*, Bari, Laterza, 1962, pp. 293-294.

¹⁶ Cfr. O. MALAGODI, *Conversazioni della guerra 1914-1919*, due volumi, Milano-Napoli, Riccardo Ricciardi, 1960.

Già prima dell'inizio delle ostilità, la Marina italiana riteneva che l'attuazione di uno sbarramento nel Canale d'Otranto, inteso come impedimento al libero passaggio commerciale a favore del nemico frontaliero, rivestisse particolare importanza. Le successive "scorribande" contro il traffico mercantile, tramutatesi in efficiente sistema di guerra in tutto il basso Mediterraneo, soprattutto da parte dei sommergibili tedeschi, aumentarono questo convincimento anche nelle Marine alleate¹⁷.

A testimoniare come il mare Adriatico, più che l'intero Mediterraneo, fosse al centro delle attenzioni della Regia Marina, lo si ricava dalla documentazione dell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM), *Raccolta di base*, b. 296, e da altro materiale documentario ancora; già nel 1909 si prendevano in considerazione piani d'attacco in quella zona, mettendo in evidenza come il rendere l'Adriatico non fruibile a un ipotetico nemico (individuato ovviamente nell'impero austro-ungarico) avrebbe comportato difficoltà di rifornimento di ogni genere (armamenti, materie prime, vettovaglie) utilizzando i porti di Fiume e Trieste che registravano un traffico commerciale notevole, peraltro tutto a vantaggio dell'Austria.

Ancora un piano, elaborato nel settembre 1914, che prendeva in considerazione operazioni di guerra da effettuarsi nell'Adriatico, fu rivisto agli inizi di gennaio dell'anno seguente, sui cui contenuti qui non ci si addentra¹⁸, limitandoci a sottolineare che il Canale d'Otranto rientrava nelle strategie mirate a logorare la flotta nemica, a isolare il nemico, a impedire il libero transito dei sommergibili, guardando a Taranto e Brindisi come centri operativi, nella consapevolezza comunque che Brindisi «era militarmente insufficiente e, anche se poteva risultare ottima per il naviglio leggero e silurante, era da considerarsi mediocre per le grandi navi»¹⁹.

Tutto ciò comportò attenti studi orografici che analizzavano le diverse conformazioni delle due coste: basse e sabbiose quelle occidentali, frastagliate, con sicure insenature e protette da alte coste quelle orientali; il che comportava costruzione di navigli atti ad affrontare le diverse condizioni.

Nel frattempo a destare preoccupazione soprattutto negli ambienti italiani era la situazione che si stava creando in Albania dove erano presenti bande greche, simpatizzanti e fiancheggiatrici degli austro-ungarici. Presentandola come operazione di polizia finalizzata a debellare un traffico di armi nella regione albanese e come intervento sanitario necessario in quell'area, l'Italia occupò e instaurò dei presidi a Valona e nell'isola di Saseno (ottobre-dicembre 1914) senza

¹⁷ S.J. BUCHET, F. POGGI, *Gli sbarramenti del Canale d'Otranto durante il Primo Conflitto Mondiale*, in "Grande Guerra", 30, 1987-2016, Bollettino d'Archivio, Anno XXX-2016, *Attività della Regia Marina nel primo conflitto mondiale attraverso i saggi del Bollettino d'Archivio*, p. 417.

¹⁸ Si tratta del "Nuovo esame di operazioni di guerra in Adriatico" di Paolo Thaon di Revel.

¹⁹ Maggiori approfondimenti in F. FAVRE, *op. cit.*, pp. 50-52, 57-61.

incontrare obiezioni da tutte le parti belligeranti. Poneva così le prime basi per non perdere il controllo del Canale d'Otranto.

La centralità che avrebbe assunto il Canale d'Otranto in quel conflitto era ben chiara ai vertici della Regia Marina Italiana così come lo era per gli altri: era aspirazione di tutti poter avere il controllo di quella fascia di mare tra Punta Palascia (Otranto) e Capo Linguetta (Albania), largo tra le 45 e le 55 miglia marittime, che oltre a collegare le due sponde rappresentava la via d'ingresso alla parte settentrionale dell'Adriatico, quindi ai rifornimenti militari e di merci. Evidenti quindi i motivi di pressioni da ambo le parti per un abbandono della posizione italiana di neutralità.

Entrarono in gioco le diplomazie che giocarono su più tavoli nelle maniere più segrete possibili, sia con gli alleati germanici, sia con le nazioni dell'Intesa. Gli accordi diplomatici si tenevano parallelamente sia dall'Esercito che dalla Marina, l'uno all'insaputa dell'altra²⁰.

Il 23 giugno 1913 l'Italia aveva firmato la convenzione navale nell'ambito della Triplice Alleanza che garantiva all'Italia l'appoggio della flotta austro-ungarica limitatamente alla protezione delle coste nazionali, lasciando indifeso il traffico mercantile. Il 10 novembre 1913 fu firmata una seconda convenzione tra Impero tedesco, Austria-Ungheria, Italia con la quale si assicurava l'utilizzo dei porti di Napoli, Gaeta, Messina e Augusta alle forze navali delle tre nazioni²¹.

Erano convenzioni non proprio vantaggiose che contribuiranno a recedere e porteranno alla firma, in gran segreto, del Patto di Londra del 26 aprile 1915 e alla Convenzione navale tra la flotta italiana e quella dell'Intesa firmata il 10 maggio 1915 con la quale si stabiliva che la Regia Marina avrebbe avuto il controllo e la piena responsabilità nell'Adriatico nonché il comando delle unità alleate.

Alla Regia Marina, che tra le potenze navali mondiali occupava il terzo posto, veniva riconosciuto un ruolo determinante e principale nelle operazioni adriatiche, quindi nella gestione della "questione adriatica".

Veniva così soddisfatto un altro aspetto sotteso alla "questione adriatica": l'orgoglio nazionale calpestato dopo Lissa poteva risorgere perché

L'imposizione del blocco dell'Adriatico significherebbe l'affermazione di una padronanza virtuale che mal potrebbe essere tollerata dalla flotta avversaria se non a discapito della propria dignità e dello spirito militare dei suoi equipaggi²².

Si è da più parti sottolineato come la decisione di entrare in guerra da parte dell'Italia sia avvenuta cogliendo di sorpresa le stesse Forze Armate: Cadorna fu informato all'ultimo momento della dichiarazione di guerra; per quanto riguarda la

²⁰ G. CAPRIN, *I trattati segreti della Triplice Alleanza per la prima volta pubblicati in Italia*, Bologna, Zanichelli, 1922.

²¹ M. GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, Ufficio Storico della Marina Militare, Tipografia Regionale, Roma 1969.

²² S.J. BUCHET, F. POGGI, *op. cit.*, p. 419.

Marina, solo il 6 maggio a Paolo Thaon di Revel fu notificato il Patto di Londra che siglava una convenzione navale con la Francia e l'Inghilterra e il solo articolo che gli fu inviato era l'articolo 3.

Nonostante l'assenza di una interazione tra governo e forze armate, quest'ultime comunque avevano dei piani – se pur teorici – che prospettavano possibili scenari e pianificavano di conseguenza; al momento della ufficializzazione dell'entrata nel conflitto i tre corpi – la appena nata Aviazione compresa²³ – seppero fare di “necessità virtù” e con tutti i limiti, anche di mezzi²⁴, adempirono il proprio dovere.

La definitiva decisione italiana di schierarsi da parte della Triplice Intesa²⁵ consentì di stabilire delle condotte strategiche che tuttavia trovarono degli ostacoli, divergenze di opinioni sia all'interno degli alleati, sia nei vertici italiani. Ma tra titubanze, perplessità, successi e fallimenti partì l'operazione dello sbarramento del Canale d'Otranto²⁶.

Dalla fine del settembre 1915 furono utilizzati i *drifters* e i *trawlers* che, navigando tra Santa Maria di Leuca e Otranto, avevano il compito di intercettare il passaggio di navigli nemici, avvisando prontamente i centri operativi o i cacciatorpediniere e incrociatori attivi nella zona. Si trattava di pescherecci per le aringhe utilizzati per “pescare” sommergibili che sarebbero dovuti rimanere intrappolati nelle loro reti che potevano raggiungere una profondità, prima di 25

²³ M. CIOLA, *op. cit.*, pp. 397-402; E. CERNUSCHI, A. TIRONDOLO, *Noi e loro. La Grande Guerra in Adriatico. Strategie, tecnologie e battaglie*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 2015, (ristampa, Roma 2016), pp. 110-120.

²⁴ È opportuno ridimensionare le presunte carenze, almeno per quanto riguarda la Regia Marina Italiana. Una tabella comparativa tra le flotte italiana e austro-ungarica nel maggio 1915 è in F. FAVRE, *op. cit.*, p. 35 da cui si evince come quella italiana non fosse affatto sotto dimensionata anche se «Il Regno d'Italia si avvicinava alla guerra con un apparato navale che, considerato nella sua globalità, non si poteva definire completamente pronto a sostenerla, specialmente se si fosse protratta nel tempo, come già si poteva ipotizzare dall'andamento che il conflitto aveva preso in Europa» (*Ivi*, pp.49-50). Si è detto di sopra del senso di frustrazione vissuto a seguito di Lissa, ma occorre aggiungere che fu il ministro Benedetto Brin a risolvere le sorti con «una costante crescita degli stanziamenti che nel 1890 consentì all'Italia di entrare nel novero delle più importanti potenze marittime arrivando a ricoprire il terzo posto tra le maggiori flotte mondiali», F. FAVRE, *op. cit.*, p. 15. Gli fa eco M. CIOLA, *op. cit.*, p. 403: «La marina militare italiana [...] è stata pioniera nella costruzione dei sommergibili. Nel 1888 i francesi costruirono il primissimo sommergibile regolarmente funzionante, il *Gymnote*; la regia marina italiana ordinò subito la costruzione di un prototipo nazionale ai cantieri di La Spezia. Nacque nel 1892 il *Delfino*».

²⁵ Immediata fu la reazione: sin dalle prime ore del 24 maggio furono attaccate dal mare Ancona, Senigallia, Potenza Picena, fino a spingersi in Puglia, colpendo Vieste. Manfredonia, Barletta. Proprio per ostacolare e far cessare il cannoneggiamento di quest'ultima città da parte dell'incrociatore leggero SMS *Helgoland*, intervenne prima il cacciatorpediniere italiano *Aquilone* (che fu oggetto di inseguimento da parte dell'unità austro-ungarica), in soccorso del quale giunse l'altro cacciatorpediniere *Turbine* che ingaggiò una furiosa battaglia che lo vide perdente. Circondato da altre unità nemiche fu colpito più volte e poco prima delle ore 7 s'inabissava nei pressi del golfo di Manfredonia: fu la prima unità navale ad essere affondata (F. FAVRE, *op. cit.*, pp. 100-102).

²⁶ Per una più puntuale cronologia dei vari incontri tra gli alleati per valutare l'efficienza dello sbarramento, sulle determinazioni assunte, cfr. S.J BUCHET, F. POGGI, *op. cit.*, pp. 417-469, con due *Appendici* illustrative di interesse tecnico sui *drifters*, le reti, il sistema di comunicazione.

metri, portata poi a 40 metri; tra le reti erano sistemate delle bombe di profondità pronte ad esplodere se appena urtate.

Si realizzò un primo blocco tra Otranto, Fanò e Corfù; mine di profondità furono piazzate nei mari di Leuca, Capo d'Otranto, all'ingresso di Brindisi, mentre a Tricase Porto erano presenti i MAS²⁷.

Pare non ci siano dati precisi di quanti sommergibili siano incappati nei tramagli, tantomeno la situazione migliorò con l'aumento del numero delle imbarcazioni che gli inglesi misero a disposizione nei mesi successivi:

I drifters riferirono nove affondamenti e una decina di danneggiamenti, il 20 e 28 gennaio 1916, l'8 febbraio, il 15 marzo, l'8 e il 10 luglio e il 17 dicembre 1916, ma di sicuro affondarono solo l'U6 austriaco il 13 maggio 1916 e l'UB 44 tedesco il 30 luglio, per cui, quando nel marzo del 1916²⁸ si riunì a Malta la conferenza interalleata, non ne era stato ancora colato a picco nessuno con certezza²⁹.

Nel tentativo di ottimizzare la strategia difensiva,

A ottobre del 1916 si tenne a Taranto un'altra conferenza interalleata, nel corso della quale l'ammiraglio francese Fatou presentò un promemoria dirompente, in cui dimostrava l'inefficacia delle misure in atto, prendendo come esempio quanto accaduto all'U35 ai primi di quello stesso mese. Sfuggito alle pattuglie, scampato a un agguato dei sottomarini alleati, il 2 ottobre aveva silurato la cannoniera francese Rigel, era stato impegnato con mare calmo e visibilità perfetta da un gruppo comprendente 2 sloop, 2 cannoniere, 2 cacciatorpediniere e 2 pescherecci armati e ne era uscito indenne. Aveva poi superato gli sbarramenti delle cannoniere e delle torpediniere fra Capo Bon e la Sicilia e, continuando verso est, anche quello in Adriatico all'altezza dell'isola greca di Fanò, cosa resa più grave dal fatto che entrambi gli sbarramenti sapevano del suo arrivo e l'aspettavano. Scoperto dagli idrovolanti francesi partiti da Corfù per cercarlo, non solo era sfuggito alle loro bombe, ma ne aveva abbattuto uno con la sua mitragliatrice. Infine, a dispetto sia dei drifters inglesi e delle loro reti, che della caccia datagli dai cacciatorpediniere italiani e francesi di Brindisi, era entrato vittorioso e indenne a Cattaro³⁰.

Occorreva quindi rivedere le strategie e sempre l'ammiraglio francese Fatou propose di «rendere l'emersione impossibile su una superficie di mare, le cui dimensioni siano uguali al percorso che può fare in immersione alla velocità di 4 o 5 nodi (70 miglia circa)»³¹, concludendo che:

²⁷ G. GIORGERINI, *Uomini sul fondo. Storia del sommergibilismo italiano dalle origini ad oggi*, Milano, Oscar Mondadori, 2002.

²⁸ Dal 2 al 9 marzo 1916.

²⁹ C. PAOLETTI, *La Grande Guerra. Lo sbarramento del Canale d'Otranto*, Mare&Storia, Marinai d'Italia, Gennaio-Febbraio 2016, p. 27.

³⁰ *Ivi*, pp. 27-28.

³¹ *Ivi*, p. 29.

il Canale d'Otranto è il solo di questi passaggi dove noi possiamo tentarne l'esecuzione. Se essa vi sarà coronata dal successo, anche parzialmente, alleggerirà sensibilmente nei due bacini del Mediterraneo il pesante impegno dei bastimenti incaricati di proteggere la navigazione alleata in questo mare, poiché la quasi totalità dei sottomarini che l'infestano viene dall'Adriatico³².

Si vennero così a costituire più linee di sbarramento costituite da *drifters*, MAS, torpedini; centri operativi di collegamento attraverso una rete radiotelegrafica: Santa Maria di Leuca, Tricase Porto, Otranto, Brindisi, Saseno, Porto Palermo, Santi Quaranta, Fanò. I risultati di questa linea difensiva per tutto l'anno 1917 furono ancora una volta alquanto deludenti: «due affondamenti sicuri di sommergibili nemici, due probabili e sette danneggiamenti»³³.

Nel frattempo si studiavano altre forme d'intervento che superassero quella dello sbarramento mobile che impegnava molte unità, utili semmai per altre operazioni, progettandone uno fisso che non trovò il pieno beneplacito del commodoro britannico Algernon Walker Heneage Vivian. Si sa che le alleanze sono spesso di comodo e che a prevalere sono sempre gli interessi di parte: il fatto che il progetto dello sbarramento fisso fosse italo-francese e che il materiale bellico provenisse soprattutto da quei due paesi, indusse il commodoro a produrre una relazione che evidenziava l'efficienza di quello mobile presentata nella conferenza interalleata di Corfù nell'aprile 1917.

L'Adriatico divenne così teatro di piccoli e grandi scontri alcuni dei quali enfatizzati, altri passati in secondo piano soprattutto quando si trattava di pescherecci incrociati sulle rotte o quando non comportavano perdite umane perché c'è da rilevare che da ambo le parti si osservava un codice cavalleresco: una volta intercettato un peschereccio o un nave nemica s'intimava all'equipaggio di utilizzare i mezzi di salvataggio, lo si faceva prigioniero e si affondava il naviglio; così come si prestava soccorso ai naufraghi se le condizioni lo permettevano.

Lo scopo di questo saggio non è certamente di richiamare alla memoria nel dettaglio le battaglie navali svoltesi nell'Adriatico che hanno ampio spazio nella produzione storicistica³⁴; tantomeno ricordare le gesta dei MAS, del tenente di vascello Luigi Rizzo, di Costanzo Ciano, di Nazario Sauro, la beffa di Buccari, anche queste già sufficientemente note ma che inducono a ritenere che solo la parte settentrionale adriatica sia stata interessata da fatti di guerra.

In un altro nostro contributo, pubblicato nella Miscellanea "Note di Storia e Cultura Salentina" del 2018, si è focalizzata l'attenzione sull'attività bellica che ha visto come teatro le coste salentine, sugli affondamenti di navi italiane nell'Adriatico, sui marinai salentini caduti in mare.

³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*.

³⁴ Per più precise e approfondite descrizioni dei vari scontri e affondamenti si rimanda a F. FAVRE, *op. cit.*, che fornisce nelle *Appendici* di ogni capitolo dettagli sulle navi, gli affondamenti, i comandanti, i risvolti politici, gli avvicendamenti.

Anche l'area meridionale fu oggetto di attentati, assalti, scontri navali. Si è già fatto riferimento agli affondamenti occorsi al largo di Santa Maria di Leuca, ancor prima dell'entrata in guerra dell'Italia della corazzata francese *Jean Bart*, il 21 dicembre 1914 e dell'incrociatore corazzato francese *Léon Gambetta* il 27 aprile 1915 con i suoi 655 morti; a bombardamenti furono sottoposte Brindisi e Otranto. Come accertò poi la commissione d'inchiesta fu oggetto di sabotaggio l'esplosione all'interno del porto di Brindisi della corazzata Benedetto Brin del 27 settembre 1915 e l'altra esplosione del 2 agosto 1916 della modernissima corazzata *Leonardo da Vinci* che comportò la morte di 249 uomini.

Non si elencheranno altre azioni di minore importanza, ma sempre gravi allorquando comportino perdite umane, ma per offrire una panoramica, se pur parziale, di quanto avveniva nell'Adriatico, si farà cenno almeno alle tre più importanti battaglie svoltesi in questo mare: lo scontro navale del 29 dicembre 1915, quello del 15-16 maggio 1917 e quello del 10 giugno 1918.

In primo avvenne all'interno delle operazioni che furono predisposte per il salvataggio dell'esercito serbo, una gloriosa vicenda che resta negli annali non solo della Marina italiana³⁵.

A dispetto delle aspettative austro-ungariche, la Serbia aveva opposto una strenua resistenza durata per oltre un anno, ma vinta dall'intervento della Bulgaria a fianco degli imperi centrali. Strategicamente, per evitare la disfatta dell'esercito, si preferì la ritirata salvando uomini, mezzi e circa 10.000 cavalli, dirigendosi verso l'Albania e il Montenegro.

Era interesse dell'Intesa correre in loro soccorso e l'operazione, encomiata da più parti sin dalla e nella sua esecuzione, si rivelò (e così ancor oggi appare) importante non solo per il suo aspetto umanitario, ma anche militare e politico.

L'operazione fu affidata alla Regia Marina che aveva come comandante in capo il Duca degli Abruzzi e sotto di sé il vice ammiraglio Emanuele Cutinelli Rendina che da Brindisi dirigeva le operazioni.

Furono allestiti campi di accoglienza e ospedali a Durazzo e Valona dove giunsero viveri e medicinali da Francia, Inghilterra, Stati Uniti. Successivamente furono organizzati i trasporti dei militari che, dopo una prima sosta a Brindisi, erano traghettati a Corfù, Biserta e Marsiglia: il tutto perfettamente programmato con viaggi di 4.000 unità per volta, coerentemente con la quantità di passeggeri che le navi messe a disposizione potevano contenere. Una macchina dei soccorsi che funzionò alla perfezione. Furono tratti in salvo 115.000 profughi.

³⁵ Sugli interventi a favore dell'esercito serbo, oltre ai volumi a cura dell'Ufficio Storico della R. Marina e nello specifico F. LEVA, *L'intervento dell'Italia a fianco dell'Intesa e la lotta in Adriatico dal 24 maggio 1915 al salvataggio dell'esercito serbo*, Firenze, Vallecchi, 1936; M. GEMIGNANI, *Il salvataggio dell'esercito serbo e montenegrino da parte della Regia Marina Italiana (1915-1916)*, Conferenza tenuta al Circolo Ufficiali di Presidio dal Prof. Marco Gemignani, Centro Studi Storico-Militari "Generale Gino Bernardini", Bologna, 4 giugno 2004; il recente A. CARMINITI, *Il salvataggio dell'esercito serbo 1915-1916*, Canterano (RM), Aracne, 2016.

Si possono ben intuire le condizioni fisiche, ma soprattutto sanitarie, in cui essi versavano, in special modo i soldati austriaci presi prigionieri dai serbi. Infatti non si trattò solo del salvataggio dei serbi, ma anche di prendersi cura di quei soldati austriaci catturati e che i serbi si erano trascinati dietro, molti dei quali erano affetti di tifo e colera; per costoro si allestì un campo speciale all'Asinara, in Sardegna, dove furono trasportati, curati e assistiti nel pieno rispetto delle convenzioni internazionali sul trattamento dei prigionieri di guerra che valse all'Italia e alla Marina non pochi plausi.

L'aspetto umanitario aveva anche un risvolto militare. Salvare l'esercito serbo in ritirata significava poter contare, in un futuro immediato, sul suo utilizzo sul fronte macedone, dove infatti fu inviato; la destinazione di Marsiglia per alcuni militari era propedeutica alla loro riqualificazione, aggiornamento e addestramento.

Il salvataggio dell'esercito serbo ebbe anche una ripercussione politica. Ad essere tratte in salvo furono altresì le famiglie reali di Serbia e Montenegro: la vigilia di Natale del 1915 sbarcarono a Brindisi re Pietro I, con il principe ereditario Alessandro e altri ministri; il 22 gennaio giungeva sempre a Brindisi la famiglia reale del Montenegro con re Nicola I³⁶, la moglie Milena e le due principesse Vjera e Ksenija, per poi trasferirsi in Francia. Ciò servì a rinsaldare i vincoli tra tutti quegli Stati che avevano contribuito al recupero.

Ovviamente tutto ciò non poteva passare inosservato agli austro-ungarici, né tollerato, per cui più volte intervennero con azioni militari mirate, utilizzando aerei, minando i passaggi, attaccando i convogli, impiegando sommergibili, che comportarono perdite umane e di naviglio.

I primi interventi per rifornire i serbi concentrati a Durazzo e a San Giovanni di Medua iniziarono il 22 novembre 1915 e a provvedere ai trasporti erano partiti da Brindisi i piroscafi *Benedetto Giovanni* e *Palatino* accompagnati dai motovelieri *Gallinara*, *Iniziativa* e *Unione* che, al termine della loro missione, furono fatti oggetto di attacchi dai cacciatorpediniere e sommergibili avversari; dall'attacco si salvarono *Benedetto Giovanni* e *Iniziativa* che sfuggirono anche a un altro attacco il giorno successivo. L'intervento dell'incrociatore austro-ungarico *Novara*, tra il 5 e il 7 dicembre, assistito da quattro caccia e tre torpediniere, portò al bombardamento di San Giovanni di Medua e all'affondamento di varie imbarcazioni tra cui il *Benedetto Giovanni*. Intanto, il 4 dicembre erano stati fatti saltare il piroscavo *Re Umberto* e il cacciatorpediniere *Intrepido*.

Uno scontro in piena regola avvenne il 29 dicembre 1915 che vide schierati in mare i pezzi forti delle due parti³⁷ con la seria intenzione di por fine a quel traffico e danneggiare quanto più possibile postazioni e mezzi avversari. Verso la mezzanotte del 28 salparono l'incrociatore leggero *Helgoland* e i cacciatorpediniere *Tatra*,

³⁶ Re Nicola I Mirkov Petrović-Njegoš (7.10.1841-1-3-1921) era suocero di Vittorio Emanuele III che aveva sposato una delle sue figlie, Elena.

³⁷ La descrizione che segue relativa alla battaglia è ripresa abbondantemente da E. FERRANTE, *op. cit.*, pp. 127-132; così come è possibile leggere la relazione di Horty.

Triglav, Lika, Balaton. Dopo aver preso il mare, poco dopo la mezzanotte, sulla loro rotta, nei pressi di Punta Menders, l'*Helgoland* investì il sommergibile francese *Monge* che, costretto ad emergere, fu affondato dal *Balaton*.

Fu loro facile preda il piroscafo greco *Mikael* e altri due velieri, fermi in rada; sfuggirono gli obiettivi principali, i cacciatorpediniere *Euro* e *Ostro* che avevano preso il largo. I combattimenti proseguirono per l'intera giornata e intorno alle 11,50 intervennero l'incrociatore corazzato *Kaiser Karl VI*, quattro torpediniere, l'esploratore *Novara* e alcuni siluranti. Dalle coste albanesi le batterie iniziarono a sparare tanto da spingere il *Lika* e il *Triglav* su un'area minata ottenendo il risultato di far affondare il primo e danneggiare il secondo che fu rimorchiato dallo *Csepel* che nell'operazione subì dei danni e il compito di soccorso lo assunse il *Tatra* che fu costretto a ridurre la velocità; era opportuno desistere dal prosieguo dell'operazione e rientrare alla base.

Informata la centrale di Brindisi dello schieramento in mare, alle 7,45 salparono l'incrociatore britannico *Dartmouth*, e l'esploratore *Quarto*; appena due ore dopo erano in viaggio l'incrociatore *Weymouth*, l'esploratore *Bixio*, i cacciatorpediniere *Abba* e *Nievo* con altri due; più tardi sul luogo giungeranno cinque caccia torpediniere francesi. Obiettivo dell'operazione: tagliare la strada al rientro del convoglio.

Il contatto avvenne intorno alle 13 e infuriò la battaglia.

Lo *Csepel*, avvistate alcune colonne di fumo in direzione nord, invertì la rotta per riunirsi all'*Helgoland* che veniva colpito, ma riusciva a sganciare un siluro senza esito contro *Quarto* che a sua volta ricevette l'ordine di attaccare lo *Csepel*. Un combattimento diretto ci fu tra il *Dartmouth* e l'*Helgoland*. Alle 13,45 il gruppo guidato dal *Bixio* avvistava l'incrociatore *Kaiser Karl VI*, ma non ingaggiava battaglia per inferiorità di fuoco e ripiegava a sud-ovest, operazione che gli consentì di mettere sotto il tiro della sua squadra l'*Helgoland* che veniva colpito cinque volte.

Era quello il *momento culminante la battaglia* che bisognava sfruttare fino in fondo coordinando meglio l'azione dei numerosi inseguitori in un rapporto di forze estremamente favorevole (4:1 per gli esploratori, 9:3 per i caccia)³⁸.

Alle 16,30 la flotta austro-ungarica iniziò le operazioni di rientro e dopo le 18,00, avendo mollato il pesante fardello del *Triglav* che fu affondato dai francesi, riuscì a rientrare alquanto malconco alla base.

I risultati materiali della giornata del 29 dicembre erano sì dunque a favore degli alleati (con due caccia nemici affondati e altre unità danneggiate), ma subito si ebbe comunque la sensazione di essersi lasciati sfuggire un successo maggiore che avrebbe potuto essere a portata di mano, non approfittando di quell'insieme di circostanze

³⁸ *Ivi*, p. 130.

favorevoli, che forse non si sarebbero più ripresentate, e infliggendo, finalmente una sonora lezione agli austriaci³⁹.

L'altro importante scontro si registrò tra il 15 e il 16 maggio 1917 allorché Miklós Horthy⁴⁰ si pose l'obiettivo di smantellare il blocco, di affondare quanto più naviglio possibile e di bombardare soprattutto il porto di Brindisi. Nel tentativo di ingannare i "guardiani" del blocco, gli austro-ungarici mascherarono i loro incrociatori affinché "apparissero" dei cacciatorpediniere inglesi. Le attività iniziarono con le prime ore della sera.

Intorno alle 3 gli austriaci avvistarono un convoglio di piroscafi, *Bersagliere*, *Carroccio*, *Verità*, salpato da Gallipoli la mattina del 14 maggio scortato dal cacciatorpediniere *Borea*, diretto a Valona. Il camuffamento degli austro-ungarici ottenne gli effetti desiderati: alla richiesta di riconoscimento da parte del *Borea*, lo *Csepel* rispose con le cannonate, danneggiandolo notevolmente ma consentendogli di continuare a combattere; intanto il *Balaton* attaccava i piroscafi *Carroccio* che, con il suo carico di munizioni, incendiato, colò a picco, e *Verità* che, sebbene anch'esso in preda alle fiamme, riuscì a rientrare in porto; l'unico a salvarsi fu il *Bersagliere* che riportò comunque seri danni. Oggetto di ulteriori e continue bordate, il *Borea* affondava alle 5,20 del 15 maggio 1917; il bilancio fu di undici morti e dodici feriti.

Intanto il *Saida* "mascherato" avvicinava tre navi inglesi e nell'arco di pochi minuti le affondava. Il blocco navale era progressivamente infranto.

La battaglia proseguì contro i pescherecci che erano in zona, circa una cinquantina, quasi tutti armati; all'intimazione di arrendersi, costoro risposero con le armi e quattordici furono affondati, quattro gravemente danneggiati tra cui il *Gowan Lee*, comandato da Joseph Watt. Al bilancio di cui sopra vanno aggiunti altri nove marinai deceduti e settantadue fatti prigionieri. Horthy indica ventuno sciabiche distrutte e settantadue prigionieri.

Il *Novara*, al cui comando era lo stesso Horthy, intercettava altri due convogli, affondando cinque navi. Erano le ore 5 del mattino del 15 maggio. Attaccato da un idrovolante italiano, il *Novara* non subì danni.

Alle 6,40 «il bilancio era estremamente pesante: 14 unità da pesca affondate e altre gravemente danneggiate nonostante la decisa difesa dei *drifters* stessi con i loro pezzi da 57»⁴¹.

Di quanto stesse succedendo a poche miglia ebbe notizia il centro operativo di Brindisi grazie alle segnalazioni delle vedette, ma intanto tre pescherecci erano stati affondati. La forza navale di stanza a Brindisi era sotto il comando del

³⁹ *Ivi*, pp. 131-132.

⁴⁰ Una ricostruzione dello scontro è riportata dallo stesso Horthy in N. HORTHY, *op. cit.*, pp. 97-103. Le operazioni iniziarono la sera del 14 maggio.

⁴¹ E. FERRANTE, *op. cit.*, p. 153.

contrammiraglio italiano Alfredo Acton. Occorreva sbarrare la strada di rientro a nord e soccorrere nel contempo i navigli impegnati nella battaglia.

Alle 5, salparono gli incrociatori britannici *Dartmouth* e *Bristol* con i cacciatorpediniere italiani *Antonio Mosto*, *Pilo*, *Simone Schiaffino*, *Acerbi*, e l'esploratore leggero *Aquila* appoggiati dall'esploratore *Marsala* e da una flottiglia di cacciatorpediniere guidati dal *Carlo Alberto Racchia* composta da *Insidioso*, *Indomito* e *Impavido*.

La battaglia iniziata alle 8,15 fu aspra con lo scontro frontale che durò due ore tra il *Novara*, l'*Helgoland*, il *Saida* da una parte, l'*Aquila*, il *Dartmouth* e il *Bristol* dall'altra.

Nel frattempo intervenne anche l'aviazione a supporto delle unità austro-ungariche; assente quella alleata che suscita il commento di Ezio Ferrante: «Senza parlare poi di un più sostanziale e organico appoggio dell'aviazione alleata sul mare, a differenza di quella nemica, attivissima sia nell'esplorazione sia nell'assistenza alla direzione del tiro e nelle varie sequenze del combattimento stesso»⁴².

L'*Aquila*, colpito dallo *Csepel*, subì seri danni nel comparto caldaie e rimase immobilizzato.

Alle 9,05 si combatteva ancora.

Il *Novara* si vide abbattere la ciminiera principale e colpita la sala macchine con undici morti e lo stesso comandante seriamente ferito; venne in soccorso il *Saida* che, sebbene anch'esso danneggiato, riuscì a trainarlo in porto. Danni registrava anche il *Csepel*.

Ciò nonostante il *Novara*, ricevuto un colpo nel locale macchine, comunica all'*Helgoland*, che immediatamente lo segue, di non poter continuare a lungo a navigare. Siamo al momento culminante della battaglia; la situazione si sta mettendo molto bene per le forze navali alleate, quando, inaspettatamente, all'improvviso, secondo rapporti austriaci, il gruppo *Dartmouth* accosta in fuori, cessa il fuoco, passa a poppavia del serrafile *Saida* (che per un momento interpreta la manovra nemica come un pericoloso tentativo di tagliarlo fuori dal resto della formazione nemica) e si allontana verso sud-ovest, richiamando il caccia *Acerbi* (cap. freg. Lamberto Vannutelli), che "con nobilissima audacia si era gettato davanti alla formazione nemica, rispondendo intrepidamente al fuoco, ormai concentrato contro di lui". Proprio quando il *Novara*, ridotta progressivamente la velocità per le avarie riportate, rimane completamente fermo, l'*Helgoland* si porta avanti sulla dritta e il *Saida* prende a rimorchio la nave capogruppo in una manovra che, al solito, si prolungò non poco⁴³.

Così com'era avvenuto il 29 dicembre 1915, anche in questo frangente non si seppero sfruttare le opportunità che stavano ribaltando totalmente la disastrosa incursione delle prime ore dell'alba.

⁴² *Ivi*, p. 159.

⁴³ *Ivi*, pp. 156-157.

Nonostante la superiorità numerica di mezzi e di capacità di fuoco, anche di maggiore portata, la battaglia fu favorevole agli austro-ungarici, almeno nella lettura di Horthy:

L'ammiraglio italiano Acton [...] preferì lasciarsi sfuggire dalle mani il *Novara*, sebbene, avendo perso la nostra mobilità, fossimo alla sua mercé. Avevamo di conseguenza vinto la battaglia.

[...]

Il nemico aveva perso 23 sciabiche, 2 navi di trasporto, 2 cacciatorpediniere ed un aeroplano. In più l'ammiraglia nemica *Dartmouth* fu attaccata da un *U-boat* tedesco mentre entrava nel porto di Brindisi e fu trapassata da due siluri. Il cacciatorpediniere francese *Boutefou* andando in aiuto al *Dartmouth* incappò su una mina lasciata dall'*U-boat* e affondò. Noi non avevamo perso una sola nave ed il Canale di Otranto fu ancora una volta aperto agli *U-boat*. Avevamo dimostrato che il blocco con le sciabiche poteva essere spezzato. Il nemico, come testimoniato dalle dichiarazioni fatte successivamente, riconobbe il pericolo e per molto tempo le sciabiche operarono solo durante le ore diurne, così che gli *U-boat* poterono attraversare il Canale di Otranto di notte senza ostacoli⁴⁴.

I rapporti che seguirono non furono benevoli nei confronti del contrammiraglio Acton che fu criticato di essere incorso nello stesso errore in cui si era caduti il 29 dicembre 1915, ossia di non aver fatto uscire unità pesanti; si denunciò uno scarso coordinamento tra le varie squadriglie che avevano agito indipendentemente e per conto proprio; si criticò il comportamento titubante e pavido tenuto nello scontro, rinunciando a portare a termine un'azione che si presentava decisiva considerando che, a differenza degli avversari, le unità alleate non avevano subito danni rilevanti e inficianti che ne pregiudicassero il prosieguo⁴⁵.

D'altro canto, nella sua relazione, Acton riferiva di aver interrotto le operazioni alle 12,05 per la presenza di due grosse unità nemiche uscite da Cattaro e paventando possibili avarie a qualcuna delle navi, aveva deciso di rientrare.

La battaglia, tuttavia, non era ancora conclusa perché nelle acque di Brindisi navigava il sommergibile tedesco *UC25* che, dopo aver piazzato 18 torpedini sul canale di accesso al porto, alle 13,30 silurava l'incrociatore inglese *Dartmouth* che stava rientrando; su una di quelle 18 torpedini saltava il francese *Boutefou* che usciva per soccorrere il *Dartmouth*. Il canale veniva dragato quattro volte al giorno!

E infine la battaglia del 10 giugno 1918.

Sebbene in ritardo, gli Alleati reagirono e solo nel febbraio del 1918 si provvide alla realizzazione di un blocco fisso che partiva da Otranto fino a Fanò, coadiuvato sempre da quello mobile e implementando le unità alle quali si univano anche

⁴⁴ Riportato da C. STASI in *Otranto e l'Inghilterra (Episodi bellici in Puglia e nel Salento)*, cit., p. 146 e in *Otranto nel mondo...*, cit., p. 149; pp. 375-376.

⁴⁵ Cfr. E. FERRANTE, *op. cit.*, pp. 158-160.

sommergibili statunitensi. Entrambi si dimostrarono efficaci e resistettero fino alla fine del conflitto.

Questa nuova linea difensiva preoccupò Horthy contro la quale tra aprile e maggio 1918 condusse ben diciannove assalti con scarsi risultati, tanto che pianificò un nuovo attacco in grande stile per l'11 giugno, sulla falsa riga di quello dell'anno precedente.

Supportati da quattro torpediniere, il *Novara* e l'*Helgoland* si sarebbero diretti verso il porto di Otranto per bombardarlo. Le operazioni erano state programmate a partire dalle prime ore del 10 giugno, ma nei pressi dell'isola di Premuda la *Szent István* e la *Tegetthoff* incontrarono il MAS 15 del capitano di corvetta Luigi Rizzo che lanciò due siluri che affondarono la prima; altri due siluri partiti dall'altro MAS 21 mancarono la seconda: dopo aver visto colare a picco la *Szent István* alle ore 6, poche ore dopo l'inizio dell'operazione, Horthy desistette dal continuare l'azione.

L'accanimento dell'ammiraglio ungherese contro il blocco, la sua pervicace volontà di abbatterlo, confermavano negli ambienti militari navali italiani la sua efficacia.

Per queste ragioni venne ancora tenuto in piedi fino al termine del conflitto che si concluderà appena tre mesi dopo.

Non dimenticando che Ancona, Senigallia, Potenza Picena, Vieste, Manfredonia, Barletta, Brindisi, Otranto furono attaccate e bombardate dal mare, quanto fin qui rappresentato avrà senz'altro messo in evidenza come la Grande Guerra sia stata combattuta anche lontano dalle trincee, nella lunga striscia del mare Adriatico che venne ad assumere un ruolo determinante nel conflitto: a Venezia era stato assegnato il ruolo di vigilanza della principale base nemica ben asserragliata e difesa tra le insenature di Cattaro; a Brindisi il compito di vigilare sul Canale d'Otranto per interdire le uscite di navi nemiche⁴⁶. Registrando successi e insuccessi, la Regia Marina Italiana che aveva individuato nella "questione adriatica" uno dei punti nodali che avrebbe potuto contribuire a un esito positivo del conflitto, ha concorso a quella vittoria fornendo

Assistenza all'ala dell'esercito, contributo diretto anche alle sue operazioni, blocco strategico del Canale d'Otranto, strategia della battaglia in porto, costituzione del fronte albanese. Sono queste le "cinque cose" fondamentali che la Marina ha fatto durante la guerra mondiale per collaborare con i suoi alleati e cooperare alla vittoria finale. Punto e basta [...]⁴⁷.

⁴⁶ Cfr. R. BERNOTTI, *op. cit.*, pp. 277-278.

⁴⁷ Dichiarazione dell'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo, citata in E. FERRANTE, *op. cit.*, p. 173. G. FIORAVANZO, *La Marina militare nel suo primo secolo di vita (1861-1961)*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, Tipografia Regionale, 1961.

Scrivono Indro Montanelli⁴⁸ che se si è parlato poco della guerra sul mare (ma siamo nel 1975) è perché il Paese si sentiva poco coinvolto; perché invasioni dall'area tirrenica non potevano avvenire e che quindi i rifornimenti erano assicurati anche per la presenza delle flotte alleate; perché le uniche città a rischio di bombardamenti erano quelle poche poste sul litorale orientale; perché a differenza dei fanti (operai, contadini, artigiani), i marinai svolgevano già questa attività nella vita civile, erano quindi degli "specialisti" che nella Marina costituivano una "casta" chiusa e selezionata; perché a differenza del fante, il marinaio faceva la sua guerra senza sentirsene una vittima.

Ma dopo aver rievocato le varie sconfitte e deficienze che hanno caratterizzato quegli scontri navali, ammette che se Horthy aveva deciso di forzare il Canale d'Otranto (ma non precisa che numerosi furono i tentativi), era perché vi era rimasto imbottigliato e con ogni mezzo tentava di abbattere quello sbarramento che, nonostante tutto, sortì effetti non trascurabili.

La "questione adriatica" merita certamente di essere ulteriormente approfondita poiché quel poco o tanto che può essere emerso da questo contributo si è basato su una letteratura che può essere definita "di parte", prodotta cioè "dal punto di vista italiano". Si pone invece la necessità di prendere diretta visione dei documenti che in vari archivi conservano: dalle convenzioni sottoscritte, ai verbali delle diverse conferenze; dalle relazioni descrittive gli scontri navali alle inchieste delle commissioni. Altrettanto necessaria si presenta la comparazione con le fonti storiche delle nazioni coinvolte, accedendo ai loro archivi, sia per avere un quadro generale, sia per ricostruire nei dettagli le singole battaglie navali sui cui esiti le parti interessate esprimono giudizi differenti.

Il tema apre un campo di ricerca molto ampio: le relazioni tra Marina ed Esercito nel coordinare le operazioni di protezione della linea ferroviaria adriatica lungo la quale si spostavano le truppe; le criticità della comunicazione; lo scollamento tra le varie unità navali sia al loro interno, sia con gli Alleati; le divergenze d'opinione dei vari ammiragli; i riscontri che le battaglie navali avevano non solo nella stampa nazionale, ma anche in quella locale (per quanto riguarda l'area salentina le ripercussioni dei bombardamenti subiti da Brindisi e Otranto).

La possibilità di gestire la "questione adriatica" contribuì senz'altro agli esiti della guerra, perché non è mai una causa, ma più accidenti a determinare un accadimento.

Tra i tanti "accidenti" va annoverato senz'altro il ruolo che l'Adriatico ha giocato nella Grande Guerra: il blocco del Canale d'Otranto, nonostante le lacune, ha senza dubbio diminuito la capacità offensiva austro-ungarica che infieriva duri colpi agli Alleati; ha sbarrato l'accesso ai rifornimenti di materie prime favorendo quindi l'accentuarsi della crisi economica nell'area avversa che porterà alle rivolte interne e al tracollo degli imperi centrali, perché fu anche la fame, oltre che i soldati, a

⁴⁸ I. MONTANELLI, *La guerra sul mare*, in *L'Italia di Giolitti*, Milano, Rizzoli Editore, 1974, ma 1975, pp. 377-385.

travolgere «i resti di quello che fu uno dei più potenti eserciti del mondo [che] risalgono in disordine e senza speranza le valli che avevano disceso con orgogliosa sicurezza».