

Capo Matapan

Sono le 21:30 del 26 marzo 1941 quando la corazzata *Vittorio Veneto* – accompagnata da quattro cacciatorpediniere – esce silenziosamente dal porto di Napoli, immerso nell'oscuramento totale. La direzione della grande unità è Sud-Sud-Ovest ma nessuno – sul ponte di comando – conosce l'esatto scopo della missione. Il tempo è ottimo, mare calmo e notte particolarmente scura. In plancia, l'ammiraglio Jachino rilegge ancora una volta il messaggio di Supermarina – in doppia busta, su carta rossa e col timbro «decifri da solo» – che gli è giunto da Roma la sera del 23 e del quale ha messo al corrente soltanto due ufficiali: il suo Capo di Stato Maggiore, ammiraglio Accorretti, e l'addetto alle operazioni, capitano di fregata Cerrina. Per ulteriore misura di prudenza (perché da tempo, ormai, la psicosi dello spionaggio s'è diffusa negli alti comandi italiani, specie in quello della Marina) Jachino, dopo avere ordinato alla *Vittorio Veneto* di lasciare la piazzaforte di La Spezia, dove si trovava da tempo, per dirigersi su Napoli, ha raggiunto la base di partenza con il treno, come qualsiasi altro viaggiatore.

In realtà la posta è notevole. Il messaggio di Supermarina fa intendere che la flotta italiana, compiendo un'operazione offensiva contro i convogli inglesi che, dall'Egitto, riforniscono il fronte greco con uomini, materiali e viveri, potrà anche attaccare la Mediterranean Fleet di Cunningham. «Nave Vittorio Veneto», dice testualmente Supermarina nella sua comunicazione segreta, «et Prima, Terza, Ottava Divisione con Ct dipendenti escluse Decima et Undicesima squadriglia Ct eseguiranno giorno X da stabilirsi attacco al traffico nemico zona sud Gaudo et zona occidentale Egeo alt [...]. Con ordini a parte si dispone per ricognizione et scorta aerea con velivoli nazionali et tedeschi alt Comandante superiore in mare ammiraglio Jachino alt. Compilate et trasmettete ordini operazione alt [...]».

La Marina italiana tenta il colpo a sorpresa

Mentre la *Vittorio Veneto*, nel buio, sfila sull'imboccatura del porto di Napoli, altre unità si muovono in seguito al messaggio di Supermarina: da Taranto prende il mare la 1ª Divisione (ammiraglio Cattaneo) con gli incrociatori *Zara*, *Pola* e *Fiume* e quattro cacciatorpediniere *Oriani*, *Gioberti*, *Alfieri* e *Carducci*; da Brindisi muove l'8ª Divisione (ammiraglio Legnani) con gli incrociatori *Abruzzi* e *Garibaldi* e due cacciatorpediniere (della classe «Navigatori») e da Messina parte la 3ª Divisione (ammiraglio Sansonetti) con gli incrociatori *Trento*, *Trieste* e *Bolzano* e tre cacciatorpediniere (*Corazziere*, *Carabiniere* e *Ascari*).

Supermarina ha fatto bene i calcoli, almeno sulla carta: questa stessa notte gli Inglesi avranno il loro daffare a Creta, dove i nostri mezzi d'assalto attaccheranno le navi da guerra britanniche alla fonda; nel tempo stesso la squadra navale, raccolta e capeggiata dalla *Vittorio Veneto*, dirigerà sul Mediterraneo Orientale (Creta, l'isolotto di Gaudo, la punta di Capo Matapan, in Grecia) per distruggere le linee inglesi di rifornimento sapendo di poter contare su due potenti ausiliari: da una parte i

ventisette caccia del C.A.T., il Corpo Aereo Tedesco, e dall'altra la ricognizione aerea italiana che, partendo dalle basi dell'Egeo, andrà a «controllare» la flotta inglese ad Alessandria.

Nessuno, però, a Roma o a Berlino, immagina che tutto questo non è un segreto per il nemico: ormai da tempo i messaggi tedeschi in codice trasmessi con la macchina Enigma vengono captati dagli Inglesi nella loro centrale di Londra e decrittati grazie a «Ultra», un'organizzazione di analisi crittografica e di calcolo elettromeccanico compiuti con un'apparecchiatura derivata da un modello trafugato ai Tedeschi, in Polonia, da agenti dell'Intelligence Service.

Cunningham, dunque, sa; per lui Ultra ha già decifrato il messaggio di Supermarina a Jachino e continuerà a decrittare tutti gli ordini di operazione. L'ammiraglio inglese, quindi, può predisporre il proprio piano di battaglia per contrastare il disegno di Jachino (puntata nel Mediterraneo Orientale per colpire il traffico mercantile inglese Egitto-Grecia). I concetti tattici di Cunningham sono, al solito, semplicissimi, dettati da una logica ferrea che discende da tutto quanto già sa sulle future mosse degli Italiani: attrarre la forza navale di Jachino lontana dalle sue basi; menomarne poi la velocità con attacchi di aerosiluranti (l'attacco a Taranto insegna) in modo da poterla raggiungere con le proprie forze di linea e imporre, quindi, in condizioni di superiorità, la battaglia risolutiva.

A tutto questo l'ammiraglio italiano (che non possiede neppure il radar) non può contrapporre niente. Non sapendo che le sue carte sono già state scoperte (e non lo sapranno neppure gli storici del dopoguerra per cui fino al 1976 si ignorerà che gli Inglesi «leggevano» i messaggi segreti tedeschi e quindi italiani) prepara un piano che, ineccepibile dal punto di vista formale, si basa su due presupposti: la superiorità relativa delle proprie forze in mare e la protezione aerea, intesa sia come scorta che come scoperta strategica. Così l'ammiraglio italiano entra nello Jonio alla volta della Grecia con una corazzata (*Vittorio Veneto*), otto incrociatori (*Trieste, Trento, Abruzzi, Garibaldi, Bolzano, Zara, Fiume, Pola*) e quattordici cacciatorpediniere. Nel disegno di questa rapida puntata contro il traffico inglese nell'Egeo, ai Tedeschi del 10° C.A.T. e all'aviazione italiana di Rodi (nove S.79, sette S.81, quindici caccia CR.42, otto CR.32 e otto velivoli da ricognizione marittima Cant Z.501) affida la cooperazione aerea. Invece, questa, mancherà totalmente.

Cunningham, conoscendo, come sappiamo, le immediate mosse di Jachino, gli oppone in mare tutto quanto ha sottomano ad Alessandria e al Pireo: la portaerei *Formidable*, tre corazzate, quattro incrociatori, tredici cacciatorpediniere. In più, mette sull'avviso l'aviazione di Cirenaica e di Creta sapendo benissimo che a poche miglia da quell'isola dovrà incontrare le forze navali italiane.

La partita è già persa

La sua potenza di fuoco (due corazzate in più e la portaerei) è dunque già superiore in partenza. Ma non basta. Egli sa anche che gli Italiani ignorano completamente la presenza ad Alessandria della portaerei e di due corazzate che, anzi, erano state date per affondate dalla Luftwaffe. Così, con questo ottimismo, Cunningham drizza la prua verso il mare aperto la notte del 27 marzo e si reca all'appuntamento con l'avversario.

La squadra di Jachino procede sui ventotto nodi, rotta sud-est ma, invano, attende l'annunciata copertura aerea del C.A.T. Alle 12:25, invece della Luftwaffe, compare il nemico: il comandante della Divisione Trieste avverte infatti che un idrovolante del tipo Sunderland è apparso in quota. Non è una buona notizia perché questi ricognitori inglesi, che godono di enorme autonomia, riescono a tallonare l'obiettivo per ore ed ore riuscendo a mantenersi fuori del tiro contraereo. Jachino è scosso: capisce che la Mediterranean Fleet verrà a sapere della sua presenza e che sparisce quindi il fattore sorpresa.

Il servizio crittografico che l'ammiraglio ha fatto imbarcare a bordo della *Vittorio Veneto* gli permette, nel giro di pochi minuti, di conoscere quanto il pilota del Sunderland ha comunicato via radio ad Alessandria. «Massima urgenza. – dice il primo messaggio – Ho avvistato tre incrociatori e un cacciatorpediniere cinque miglia per 270°. Mia posizione... per 100° al largo di Capo Passero». Appare chiaro che il ricognitore non ha scorto la corazzata e la squadra che la segue. Tuttavia, alle 12:35, invia un altro bollettino: «Massima urgenza massima. A seguito del mio segnale delle 12:20, la rotta dell'avversario è 120°, con 15 nodi di velocità». L'indicazione è estremamente approssimativa; per la verità la rotta del *Trieste* è di 134° e con la velocità di 20 nodi. Ma questo fatto, però, non ha l'importanza che Jachino è costretto a dargli: l'idrovolante – che ha a bordo, come osservatore, il tenente McCall, partito col suo Sunderland dalla base di Corinto – è un espediente di Cunningham per non lasciar intuire al nemico che le sue informazioni le ottiene attraverso Ultra e spera che Jachino creda (come crede) di essere stato scoperto casualmente da un ricognitore. Non per nulla, Cunningham – nel suo rapporto ufficiale al governo sulla battaglia di Capo Matapan – dirà evasivamente: «... Gli eventi e le informazioni antecedenti, su cui fu basato il mio apprezzamento, sono già noti a codesto Ammiragliato».

Sta di fatto che, alle 19 della calda giornata del 27 marzo 1941, la «Forza A» di Cunningham è pronta a prendere il mare dalla baia di Alessandria mentre la «Forza B» dell'ammiraglio Pridham-Wippell, composta dagli incrociatori leggeri *Orion*, *Ajax*, *Perth* e *Gloucester* e da quattro cacciatorpediniere, sta salpando dal Pireo: il capo della Mediterranean Fleet ha già disposto che le due formazioni si incontrino all'alba del 28 a sud-est dell'isolotto di Gaudo, a sud di Creta, ossia nello stesso punto dove più o meno alla stessa ora – secondo Supermarina – si dovrà trovare la squadra di Jachino per la sua scorreria.

Ma tutto questo l'ammiraglio italiano non lo sa. Avvistato il pericoloso Sunderland avverte Roma, ma Supermarina – malgrado sia venuto a mancare in larga parte il fattore sorpresa – gli risponde: «Programma resta invariato». I motivi di questa decisione li spiega la *Storia delle azioni navali in Mediterraneo* di Giuseppe Fioravanzo: «In quell'occasione», scrive, «prevalsero fattori politici e la naturale riluttanza a rinviare una operazione suggerita e sostenuta dalla Marina alleata». Supermarina, cioè, non ritenne di annullare la puntata offensiva nel mare di Creta che era stata raccomandata a Merano dal Grand'ammiraglio Raeder a sostegno dell'imminente attacco tedesco alla Grecia e a cui il capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Riccardi, non si era opposto.

Jachino, dunque, è spinto a continuare. Così giunge la mattina del 28 marzo. Le due flotte muovono incontro. Alle 8:12 i tre incrociatori di Sansonetti (*Trieste*, *Trento*, *Bolzano*) e i quattro di Pridham-Wippell si scambiano colpi fino alle 8:55, momento

in cui gli Inglesi si voltano verso Alessandria come per fuggire. In realtà, cercano di attrarre la squadra italiana verso le tre corazzate e la portaerei.

Neanche ora Jachino può immaginare la vera intenzione degli avversari e, quindi, cerca di inseguirli. Anzi, fa di più. Inverte la rotta con la *Vittorio Veneto* per «mettere in mezzo» gli Inglesi tra i cannoni della corazzata e gli incrociatori di Sansonetti. L'operazione fallisce per un soffio perché i britannici filano via a trenta nodi e Cunningham, preoccupatissimo della manovra di Jachino, fa levare in volo gli aerosiluranti della *Formidable*. A questo punto della battaglia, Cunningham è distante meno di 120 miglia da Jachino e lo sa, mentre l'ammiraglio italiano pensa soltanto di avere di fronte quattro incrociatori e inoltre si accorge che la cooperazione aerea, su cui aveva fatto tanto affidamento, gli viene a mancare del tutto.

Fino alle 15:20 del 28 marzo sul cielo delle sue navi vedrà solo due Ju.88.

Fino a quando, cioè, la *Vittorio Veneto* non viene colpita da un siluro a poppa lanciato da un aereo della *Formidable*. La corazzata imbarca 4000 tonnellate di acqua e, con due macchine soltanto in grado di funzionare, marcia a diciannove nodi. Adesso, all'ammiraglio italiano non rimane che tornarsene verso Taranto. Che cosa sa, infatti, del nemico? Poco dopo le 15 Supermarina gli ha spedito un messaggio secondo cui la forza navale principale britannica «si trova a 170 miglia a sud-est della *Vittorio Veneto*». Un'informazione preziosa, inviata da un aerosilurante italiano che ha invece scoperto le navi di Cunningham a ottanta miglia da quelle di Jachino, viene giudicata da Roma un «avvistamento non sicuro» e, pertanto, non confermata al Comando Squadra.

Stando così le cose, l'ammiraglio può decidere il rientro in Italia ritenendo sufficiente la sicurezza per la sua corazzata azzoppata. Le forze inglesi – è convinto – anche se superiori in velocità sono troppo lontane per raggiungerlo. Disposte le navi attorno alla *Vittorio Veneto*, con cacciatorpediniere e incrociatori in linea di fila a mille metri di intervallo a destra e sinistra, fa rotta su Taranto.

Alle 18:23 la sua formazione navale viene attaccata dagli aerei della portaerei *Formidable* e poi ancora alle 19:25 da quelli partiti dall'aeroporto cretese di Maleme. Jachino si difende alla meglio senza propria aviazione di scorta: con fuoco di sbarramento, con la manovra, con il fumo, evita tutti i siluri. In quei momenti Supermarina lo informa che gli Inglesi sono a 80 miglia. Quasi contemporaneamente l'ultimo degli aerosiluranti partiti da Maleme sgancia a pochi metri dal *Pola* e lo colpisce, immobilizzandolo.

Ormai è scesa la sera del 28 marzo, giorno di San Sisto, e il dramma di Capo Matapan sta per compiersi. Il *Pola* chiede di essere rimorchiato e l'ammiraglio Cattaneo si offre di farlo con lo *Zara*, il *Fiume* e i quattro caccia di scorta: tenta cioè di ripetere l'azione di salvataggio del *Lanciere*, compiuta felicemente a Capo Teulada. Jachino e Supermarina acconsentono. Il nemico – stimano – è ancora troppo lontano (70-80 miglia) per non tentare di salvare l'incrociatore ferito. Tra l'altro, è già notte – pensano – e quindi gli aerei non possono tentare l'offesa.

Nelle fauci del leone

Non sanno, invece, che Cunningham è a meno di 50 miglia, che ha il radar e che ha addestrato i suoi uomini al combattimento notturno. Andare a soccorrere il *Pola* significa finire nelle fauci aperte del leone. E così avviene.

Sono le 22:25. *Zara* e *Fiume*, seguiti da *Alfieri*, *Carducci*, *Oriani* e *Gioberti*, vanno veloci in linea di fila (ecco un perché rimasto insoluto), i cannoni brandeggiati per chiglia, ignari. Non visto, Cunningham vede gli Italiani nel radar e ordina alle proprie corazzate l'accostata a destra a un tempo.

Il gruppo dell'ammiraglio Cattaneo arriva in vista dell'incrociatore colpito alle 22:30 ma trova già sul posto la *Warspite*, la *Barham* e la *Valiant* che, avendo individuato il relitto del *Pola*, sono convinte di avere di fronte la *Vittorio Veneto*. A bruciapelo, da meno di 3500 metri, ventiquattro grossissimi calibri crivellano di colpi gli incrociatori e i caccia italiani, ben illuminati – ora – dai proiettori: sullo *Zara* si abbattano quattro salve da 381 della *Warspite*, cinque salve della *Valiant* e cinque della *Barham*; il *Fiume* è centrato da due salve di proiettili da una tonnellata l'uno della *Warspite* e da una della *Valiant*. Subito dopo vengono scoperti anche i quattro cacciatorpediniere e l'effetto della sorpresa è tale che solo l'*Alfieri* fa in tempo a rispondere al fuoco prima di essere affondato. Anche il *Carducci* subisce la stessa sorte, dopo avere coraggiosamente ma inutilmente manovrato per coprire gli altri caccia (e i suoi naufraghi vivranno sulle zattere ore di morte e di agonia, fino alla pazzia); l'*Oriani* e il *Gioberti* si salvano in qualche modo passando, nel buio, in mezzo alle navi nemiche e rischiando la collisione con esse. Alle 3:40 del mattino di sabato 29, dopo avere raccolto i superstiti del *Pola*, l'inglese *Jervis* lancia un siluro contro il relitto del nostro incrociatore mandandolo a picco: la lunga notte di Matapan è finita.

Cunningham testimonierà, nelle memorie: «La battaglia di Capo Matapan fu una triste storia per gli Italiani. Le loro perdite furono molto gravi. Io ho il più grande rispetto per l'ammiraglio Jachino. Egli fu veramente mal servito dalla sua ricognizione aerea. I bombardieri tedeschi interferirono anche con le nostre operazioni di salvataggio dei naufraghi, minacciando, e poi effettuando un attacco che aumentò così le perdite italiane. Come risultato di questa battaglia i nostri convogli, diretti in Grecia e quelli che in seguito evacuarono le nostre truppe dalla Grecia e da Creta, furono in grado di compiere le loro traversate senza timore di essere ostacolati dalle forze di superficie italiane».

La tragedia di Matapan, con tutti gli orrori della guerra, ha un risvolto umano. La vittoriosa Mediterranean Fleet, incrociando fino alle 8 del mattino del 30 marzo nelle acque dello scontro, salva 55 ufficiali e 850 marinai; altri 258 uomini del *Pola* sono stati presi a bordo del *Jervis* la notte avanti.

Cunningham, prima di abbandonare la zona, ha avvertito il capo di Stato Maggiore Riccardi indicandogli la posizione esatta dove inviare una nave ospedale. «Vi ringrazio per la vostra comunicazione», risponde l'ammiraglio italiano. «La *Gradisca* è già partita ieri sera alle 17 da Taranto». Questa nave, continuando le ricerche in mare fino al 2 aprile, ritroverà sulle scialuppe e sulle zattere altri 160 uomini ma le perdite subite in quelle acque, per la Marina italiana, ammonteranno a 2600 uomini fra marinai e ufficiali, moltissimi stroncati dall'assideramento nelle gelide acque della penisola greca.

A Matapan la Marina italiana non arriva comunque per un capriccio della sorte quanto per la sua arrendevolezza nei confronti dell'alleato tedesco dopo gli incontri di Merano tra Raeder e Riccardi. Arrendevolezza e soggezione psicologica che

discendono anche dalla catastrofica situazione militare in Grecia e in Africa dove Graziani è stato costretto ad abbandonare la Cirenaica e Bengasi a Wavell.

L'incontro di Merano

È in questa atmosfera che il 13 e il 14 febbraio 1941 si tiene a Merano un convegno tra due delegazioni di cui fanno parte i capi delle Marine germanica e italiana, Sulle conclusioni di quell'incontro conviene far parlare l'ammiraglio Fioravanzo: «... Fu poi discussa la necessità di terminare al più presto la guerra contro la Grecia, per migliorare la situazione nel Mediterraneo centrale e orientale e permettere l'impiego di unità basate in Egeo, di vigilare l'atteggiamento della Francia prevedendo anche l'eventuale occupazione della Corsica. Fra i concetti enunciati da Raeder ha particolare importanza quello che contiene in embrione l'idea da cui scaturì l'Operazione "Gaudio". Egli disse che riteneva possibile l'impiego di navi da battaglia veloci tipo *Littorio*, accompagnate da cacciatorpediniere, contro convogli nemici scortati da navi leggere. Le navi da battaglia veloci avrebbero dovuto portare i caccia a contatto col nemico per permettere di agire durante la notte, poi avrebbero dovuto sottrarsi al contatto; ciò avrebbe costretto l'avversario a far avanzare le navi maggiori esponendole all'offesa aerea. Si sarebbe così realizzata la migliore collaborazione tra navi e aerei. [...] A questo criterio molto discutibile, l'ammiraglio Riccardi rispose facendo notare che fino allora tutti i convogli inglesi erano stati scortati con almeno due navi da battaglia e una portaerei, oltre al naviglio minore, e che di questo bisognava tenere conto... ».

Una breve appendice al convegno di Merano si avrà con un colloquio tra l'ammiraglio Fricke e l'ammiraglio Brenta. Il primo insiste sull'argomento di compiere incursioni con navi da battaglia veloci nel Mediterraneo Orientale (anche senza scorta di caccia se le condizioni del mare non lo consentissero) prendendo di mira il traffico che gli Inglesi devono svolgere continuamente lungo le coste cirenaiche: questo li avrebbe obbligati ad un forte impegno di navi per proteggerlo.

L'ammiraglio Brenta obietta che un tale tipo di operazioni è già stato da noi studiato, riconoscendo che – a prescindere dall'elevato consumo di nafta, per noi proibitivo, che ne sarebbe derivato – i rischi cui le nostre navi da battaglia sarebbero esposte non sarebbero proporzionati ai risultati. D'altra parte – e non possedendo noi portaerei – non si possono impegnare le navi da battaglia senza scorta di caccia, come Fricke suggerisce, perché i caccia hanno anche funzione contraerea. In definitiva dal convegno di Merano, a parte le scambievoli espressioni di fiducia nell'avvenire, non uscirà nulla di concreto nel campo della strategia marittima «unificata».

C'è da aggiungere che il convegno di Merano viene a suggellare in un certo senso la volontà di Hitler di impegnarsi in Mediterraneo (e quindi in Africa), quel tanto che basta per evitare il collasso degli Italiani, essendo già rivolto il suo pensiero alla Russia nella convinzione che l'Inghilterra sarebbe caduta se avesse eliminato la potenza sovietica. Da qui il vizio d'origine in cui nasce la guerra mediterranea dell'Asse e l'obbligo per la Marina di uniformarsi, con ciò facendo esattamente il contrario dell'avversario britannico che invece dimostra, già allora, di avere ben compreso la primaria importanza strategica del bacino e dell'Africa Settentrionale.

Il bombardamento di Genova

Del resto, l'assunto che tutto il Mediterraneo è importante per gli Inglesi lo testimonia anche la loro azione a sorpresa contro Genova condotta dalla «Forza H» di Gibilterra proprio pochi giorni (ammiraglio Somerville) prima del convegno di Merano, il 9 febbraio 1941. In un primo tempo si è creduto che il bombardamento navale di Genova fosse stato deciso dall'Ammiragliato per rispondere «psicologicamente» all'offensiva aerea del 10° C.A.T. che, appena giunto in Sicilia dalla Germania, aveva reso inutilizzabile la portaerei *Illustrious*. In realtà Londra credeva che a Genova fossero sotto lavori la *Littorio* e la *Cesare* ignorando che in quei cantieri a curarsi le ferite di Taranto c'era soltanto la *Duilio*.

A questo scopo, sotto il comando di Somerville, la «Forza H», composta da una portaerei, due corazzate, un incrociatore e dieci caccia, esce da Gibilterra e punta verso Genova. Somerville sa che la città è praticamente indifesa e che la sua zona industriale è la più vulnerabile tra quelle sulle coste italiane. Ma sa anche che deve percorrere ben 1400 miglia tra andata e ritorno in un mare stretto, facile teatro di agguati. Così, per confondere Supermarina, mentre prosegue verso Genova, fa bombardare dagli aerei imbarcati la diga di Tirso in Sardegna (senza risultati apprezzabili) per poi tornarsene di nuovo a Gibilterra. Il 6 febbraio vi riparte, dividendo la squadra in due gruppi di cui uno fa rotta verso levante, in Atlantico, per poi rientrare alla base. Supermarina non abbocca, e apprezza la situazione pensando che Somerville vuole bombardare di nuovo la diga del Tirso, oppure scortare qualche convoglio verso Malta. Di conseguenza predispone ricognizioni aeree a ovest della Sardegna e a sud delle Baleari. In più mette in allarme Jachino che si trova a La Spezia con la squadra navale.

Già da queste misure ci si accorge però che a Roma hanno sbagliato tutto. Infatti il giorno 8 passa senza che i ricognitori avvistino nulla, battendo come fanno la zona a sud delle Baleari invece che l'Alto Tirreno. Tuttavia la sera dell'8 febbraio Supermarina ordina a Jachino di muovere con le sue navi (*Vittorio Veneto*, *Cesare* e *Doria* più i caccia di scorta) verso Capo Testa dove incontrerà gli incrociatori *Trento*, *Trieste* e *Bolzano* provenienti da Messina. Il punto di incontro è giudicato da Roma «centrale» rispetto all'ipotesi di passaggio del nemico sia verso l'Alto Tirreno, sia verso la Sardegna.

Intanto, ferma nel preconconcetto che nulla può turbare l'Alto Tirreno, Supermarina non predispone alcuna ricognizione aerea nella zona. Somerville, invece, entra in quelle acque la notte dell'8 e all'alba distacca la portaerei e tre caccia. La sorpresa in questo modo è assoluta. Gli allarmi di La Spezia e Livorno giungono in chiaro a Roma alle 8:25 quando già dà dieci minuti l'ammiraglio inglese sta tirando sul vasto e inerme bersaglio di Genova: la corazzata *Renown* contro i Cantieri Ansaldo, la *Malaya* sui bacini di carenaggio, l'incrociatore *Sheffield* contro gli stabilimenti industriali. Il tiro è preciso, cadenzato, devastante. Somerville dirà più tardi che «lo spettacolo è drammatico nei suoi contrasti». I proiettili cadono su Genova e distruggono case, stabilimenti, palazzi, capannoni. Duecentosessantatré colpi da 381 e un migliaio di medio calibro piovono sulla città con precisione implacabile uccidendo 234 persone e ferendone 272. La difesa di Genova reagisce come può e con quello che ha, cioè con quasi niente: due pontoni armati, un treno blindato, una batteria. L'impressione in città è enorme: i Genovesi per la prima volta si sentono indifesi, alla mercé del

nemico che evidentemente pensano è il padrone vero del Mediterraneo, se fa quello che fa senza la minima reazione da parte nostra.

Somerville, dopo il bombardamento compiuto con tutta calma, riprende la via del ritorno: settecento miglia pericolose per la sua «Forza H» che può essere avvistata da un momento all'altro e attaccata dalla flotta italiana. L'avvistamento, invece, non avviene. Jachino apprende alle 9:50 del bombardamento di Genova con un messaggio che gli manda Supermarina quando Somerville è già in rotta di allontanamento e marcia con le sue navi a 22 nodi verso Gibilterra. L'ammiraglio italiano si mette in caccia ma va alla cieca seguendo una rotta che soltanto presuntivamente può portare a tagliare quella del nemico: nessuna informazione gli è giunta, nessuna ricognizione ha visto l'ombra di mare. Questa caccia al fantasma dura fino al pomeriggio inoltrato, fino alla notte. E quando con le navi rientra alla base non può che rispondere a Riccardi che gli chiede come mai non ha incontrato il nemico allargando le braccia: «Con quelle informazioni non si poteva fare di più».

Proprio dalle fallite risposte all'agguato di Matapan e al bombardamento aeronavale di Genova gli Inglesi hanno la prova provata della scarsa voglia degli Italiani di arrischiare le navi in uno scontro; del resto una direttiva del Comando Supremo, firmata da Badoglio, esclude l'eventualità di impiegare la nostra squadra nella ricerca di quella avversaria per distruggerla: «... La battaglia navale può essere originata da due cause: incontro fra squadre nemiche di cui una cerca di impedire all'altra l'esecuzione di una missione oppure ricerca decisa di una squadra della forza navale avversaria per distruggerla. Il primo caso può succedere da un momento all'altro come avvenne nel breve scontro di Punta Stilo. In questo caso la nostra Marina affronterà, se vi è possibilità di riuscita, la lotta con estrema decisione. Il secondo caso non è nelle nostre possibilità. Se lo effettuerà la Marina inglese saremo pronti ad affrontare la sorte. Il concepire una battaglia navale come fine a se stessa è un assurdo. Non vale la pena di discuterci sopra. Conclusione: seguire la via finora percorsa». Badoglio ha parlato chiaro ma la Marina ha il grosso problema dei rifornimenti all'Esercito e all'Aviazione in Nord Africa, dell'organizzazione e della scorta dei convogli di piroscafi carichi di uomini, mezzi e armi.

La questione di Malta

Più tardi i critici militari diranno che la guerra in Africa Settentrionale è stata perduta per colpa della mancata conquista di Malta e che Rommel è stato sconfitto definitivamente dinanzi a El Alamein perché non gli erano arrivati la benzina e i rinforzi che aveva chiesto. La realtà è diversa. L'importanza strategica di Malta è stata grande ma non determinante agli effetti della guerra marittima; d'altro canto all'Italia sono mancati gli strumenti per una invasione dell'isola, dai mezzi da sbarco ai reparti paracadutisti. Quello che la Marina non ha previsto per questo compito fra i più essenziali è un corretto impiego degli aerei e delle navi di scorta veloci, addestrate al combattimento notturno che, date le distanze, sono la migliore garanzia per i rifornimenti africani. Cavagnari, alla vigilia della guerra, ha preparato un piano di trasporti di una modestia incredibile: Badoglio riferisce che conta su sei sommergibili posamine che possono trasportare 600 tonnellate per viaggio e «si può anche rischiare un po' con le navi che, partendo da Porto Empedocle, possono in una notte giungere in Libia [...]; in questo modo possiamo avere la speranza di alimentare

la Libia»; ma nel solo mese di giugno l’Africa necessita urgentemente di 13.000 uomini, 1250 automezzi, 40.000 tonnellate di viveri, 18.000 tonnellate di carburanti, 170.000 colpi di artiglieria, 800.000 bombe per mortaio.

Di fronte a queste cifre – e a queste carenze – ci si può chiedere, con l’ammiraglio Cocchia: «... Ma fu veramente Malta e solamente Malta che provocò la crisi dei rifornimenti in Africa Settentrionale nel momento cruciale della battaglia di El Alamein? L’armata italo-tedesca, nell’ottobre 1942, era stremata per mancanza di rifornimenti, d’accordo, ma la carenza di tali rifornimenti fu proprio e davvero provocata dall’aggressività di Malta? In altri termini, se Malta non fosse stata in mano britannica, se anzi fosse stata in mani italiane, Rommel – a prescindere dai suoi errori strategici – avrebbe potuto ricevere la massa d’uomini, materiali, munizioni, benzina, carri armati che gli sarebbero stati necessari per fronteggiare e battere Montgomery e Alexander?».

Per rispondere a tale interrogativo e quindi inquadrare correttamente tutto il problema occorre fare riferimento al volume di traffico realizzato dal territorio nazionale al nord Africa (Libia e Tunisia) dal 1940 al 1943. La battaglia dei convogli, che poi è stata la vera guerra combattuta dalla Marina italiana, si suole suddividere in cinque periodi.

Il primo periodo che va dalla dichiarazione di guerra al novembre 1940 si rivela per gli Italiani assolutamente tranquillo. Vengono organizzati 89 convogli con perdite praticamente uguali a zero.

Il secondo periodo, dal dicembre 1940 al maggio 1941, registra la ripresa dell’attività offensiva di Malta che comincia ad ospitare aerei e sommergibili dopo che gli Inglesi si sono accorti (con grande sorpresa) che uno sbarco italiano sull’isola ormai è da escludere. Malgrado gli affondamenti di alcune grosse e importanti unità come il *Conte Rosso*, Malta non riesce a strozzare il nostro traffico. Su 251 convogli partiti, l’Italia perde il 4,9% del personale, il 6,9% di materiali, il 6,5% di combustibile e carburante. E riesce a trasportare senza alcuna perdita l’intero Afrikakorps.

Il terzo periodo di traffico, da giugno a novembre 1941, è il più infausto per i trasporti italiani e segna una indubbia vittoria per Malta. Le perdite più gravi di naviglio mercantile vengono provocate dagli incrociatori leggeri e dai caccia (la «Forza X») che Cunningham disloca a Malta, tutti forniti di radar (che l’Italia ancora non ha). Le cifre parlano da sole: viene perduto il 12,8% del personale, il 22,7% dei materiali, il 30,1% del carburante.

Il quarto periodo intercorre dal dicembre 1941 al luglio 1942. È indubbiamente uno dei migliori per le forze dell’Asse e rappresenta la più efficace dimostrazione di come, una volta neutralizzata la capacità offensiva di Malta mediante la pressione aerea e la neutralizzazione della «Forza X», il traffico con l’Africa poteva svolgersi *indipendentemente* dalla presenza strategica dell’isola. Vengono organizzati 372 convogli che portano in Africa il 96% dei carburanti, il 93% dei materiali, l’86% del personale.

Il quinto periodo va dall’agosto 1942 al gennaio 1943 e coincide con l’avanzata di Rommel ad El Alamein, la sua sconfitta e la perdita di Tripoli. Malta torna ad insidiare le rotte del Mediterraneo centrale coordinando l’azione dei suoi aerei e dei suoi sommergibili con Beirut e Gibilterra. Inoltre fanno la loro apparizione i bombardieri quadrimotori americani Liberator. Tuttavia nell’ultimo semestre della

guerra del traffico, tenuto conto dei bombardamenti cui vengono sottoposti i porti africani, giunge in Africa il 68,9% dei carburanti, il 70% dei materiali, il 73% del personale.

Queste cifre smentiscono le argomentazioni secondo cui Rommel perde a El Alamein per mancanza di rifornimenti. In realtà la causa prima della sconfitta si riscontra nell'impostazione strategica della campagna d'Africa.

Vale la pena di ricordare, anche se brevemente, l'olocausto della Marina italiana lungo la rotta «della morte», tenuta aperta fino al giorno della resa italiana in Tunisia, con sacrificio e sangue, tenacia e valore. Contro la più vasta coalizione aeronavale mai spiegata in Mediterraneo le nostre navi riescono a trasportare il 93% del personale, il 71% dei materiali, il 71% dei carburanti.

Malta, dunque, da questa lotta esce ridimensionata. Certo, occuparla, da parte degli Italiani, avrebbe rappresentato quell'indubbio vantaggio ampiamente illustrato dallo Stato Maggiore della Marina nella Direttiva di guerra del 1938. Guardando però alle date, ai risultati, alle cifre inoppugnabili non si può dire che l'isola abbia rappresentato la chiave di volta della vittoria alleata in Africa. È stata, invece, un momento importante nella costruzione di questa vittoria ma non l'unico e il definitivo.

Documenti e testimonianze

La guerra segreta fra «Ultra» ed «Enigma»

Circondata da frutteti e da grandi prati ondulati, Bletchley Park – una casa vittoriana di venti stanze costruita in mattoni rossi e frontoni di legno – sorgeva ai confini della tenuta del duca di Bedford cento chilometri a nord di Londra: nel 1938 i capi del Foreign Office, servendosi di un nome tanto falso quanto rispettabile, l’avevano acquistata da un ricco giramondo di Woburn (che di rado risiedeva in Inghilterra) installandovi, subito dopo, due giardinieri, un maggiordomo, un autista e due camerieri, che, sotto le giacche di rigatino, portavano pistole col silenziatore e piccoli apparecchi ricetrasmittenti. Benché i bambini di Bletchley andassero talvolta a giocare, indisturbati, sul vasto declivio erboso che si stendeva dinanzi alla residenza, era impossibile agli estranei mettere piede in quella casa e nelle cinque baracche metalliche costruite sul retro e seminascoste dagli alberi. Quelle misure di sicurezza erano eccezionali ma Bletchley Park custodiva l’arma più preziosa della Seconda Guerra Mondiale: una macchina-computer capace di decifrare tutti i messaggi segreti tedeschi, italiani e giapponesi.

Solo nel 1978, dopo quarant’anni, le rivelazioni pubblicate dall’ex ufficiale dell’«Intelligence Service» Frederick W. Winterbotham, da David Kahn e da Anthony Cave Brown (il primo con *The Ultra Secret*, stampato in Italia da Mursia; gli altri due, rispettivamente, con *The Codebreakers* e *Bodyguard of Lies*, comparsi da Mondadori) consentono di penetrare la barriera di reticenza, di silenzi – e anche quella che Churchill chiamava «la cortina di bugie» – che protesse la più sofisticata operazione di spionaggio dell’intero conflitto.

Solo grazie a queste rivelazioni trova finalmente spiegazione il fatto che il capitano di fregata Brengola, uno dei superstiti dell’incrociatore *Pola* affondato a Matapan, salito a bordo del cacciatorpediniere inglese *Jervis* che lo aveva soccorso, abbia trovato appeso ad una parete della sala ufficiali l’ordine del giorno dell’ammiraglio Cunningham, datato 26 marzo 1941, in cui si preannunciava l’azione che la flotta italiana, nel massimo segreto, si preparava a compiere, e si spiega anche perché Brengola pensò immediatamente a un tradimento: il giorno 26, quando già il nemico sapeva e aveva predisposto tutto, egli passeggiava ancora – ignaro della missione che lo attendeva di lì a poche ore – per le vie della base navale di Taranto.

Enigma, la «macchina per scrittura segreta»

Nel 1934 lo Stato Maggiore tedesco aveva riorganizzato i servizi segreti e, nel settore della trasmissione dei messaggi e della criptoanalisi, si era orientato verso un nuovo sistema di cifratura dei codici basato sulla *Geheimschriftmaschine* (macchina per scrittura segreta) inventata nel 1919 dall’olandese Hugo Koch e brevettata all’Aja. Lo scopo di Koch era stato quello di mettere a disposizione di banchieri, industriali e grossi commercianti un pratico strumento capace di rendere intraducibile qualsiasi documento, da un rapporto d’affari a un bilancio, a una formula matematica.

Tuttavia alla *Geheimschreibmaschine* mancò il successo al punto che il suo inventore non trovò neppure i capitali per produrla in serie: deluso, cedette il brevetto all'ingegnere berlinese Arthur Scherbius che, invece, la realizzò battezzando quella scatoletta metallica, lunga 60 centimetri e larga 46, «Enigma» prendendo il nome dalle *Enigma variations* di sir Edward William Elgar in cui il compositore inglese descriveva i suoi amici in chiave musicale. Neanche Scherbius, però, riuscì a lanciare sul mercato la macchinetta malgrado l'avesse presentata con grande pubblicità, nel 1923, alla mostra dell'Unione Postale Internazionale e l'avesse messa a disposizione del Governo tedesco per inviare un messaggio al Congresso degli Stati Uniti. A malincuore Scherbius se ne disfece e vendette brevetto e diritti ad una ditta di Berlino.

Fu a questo punto che gli esperti criptoanalisti della Wehrmacht presero in esame «Enigma» e constatarono che era una macchina poco costosa, robusta, portatile, semplice da far funzionare, facile da ripararsi e in grado di produrre rapidamente notevoli quantità di cifrati. Soprattutto, come dissero in un rapporto al capo dell'Abwehr (il servizio informazioni militare), ammiraglio Canaris, era «al di sopra di qualsiasi attacco di criptoanalisti».

«Enigma» funzionava collegata a due macchine per scrivere elettriche. Dovendo cifrare un messaggio, l'operatore sceglieva una «chiave» (per anni, in seguito, l'OKW usò come «chiave» quella corrispondente all'ora, al giorno del mese e al mese del trimestre della trasmissione); poi – regolata «Enigma» di conseguenza – batteva il testo «in chiaro» sulla macchina per scrivere a sinistra. Gli impulsi elettrici mettevano in moto un sistema di cilindri rotanti ognuno dei quali portava impresse le lettere dell'alfabeto che venivano così moltiplicate, spostate e impresse su un nastro di carta che scorreva, come una telescrivente, sulla macchina per scrivere a destra. Adoperando la «chiave» predisposta era possibile, con lo stesso metodo, ottenere da un messaggio cifrato il testo «in chiaro» (più tardi gli Inglesi accertarono che, per decifrare una sola parola uscita da «Enigma», un gruppo di matematici avrebbe dovuto lavorare più di un mese prima di avere calcolato tutte le ipotesi e le mutazioni necessarie per trovare quella giusta).

«Enigma» venne adottata dalle tre forze armate dell'OKW, usata per cifrare le comunicazioni di Hitler, Göring, Keitel e Raeder e venduta al Giappone, all'Italia, alla Romania e alla Bulgaria, ma il suo segreto non durò a lungo: il controspionaggio polacco entrò in possesso di una di queste macchinette e con i matematici Zygalski e Rejewski risolse alcuni problemi della decifrazione mentre i Francesi accettarono l'offerta di un traditore tedesco (il cui nome non verrà mai rivelato; in tutti i documenti è indicato come «Fonte D») il quale, dietro compenso, consegnò un manuale per l'impiego pratico di «Enigma» oltre a un testo cifrato e uno «in chiaro». Stewart Graham Menzies, capo del controspionaggio inglese (MI 6), convinto che «Enigma» fosse in grado di «comporre un numero praticamente infinito di alfabeti», semplicemente cambiando il suo sistema di «chiavi», e cioè che i Tedeschi potevano, da un momento all'altro, vanificare tutti quegli sforzi per penetrare il segreto, pose ai più eminenti matematici inglesi questo problema: provare o confutare la teoria, che se l'uomo può progettare una macchina che crei un problema matematico, egli è ugualmente in grado di costruire una macchina per risolverlo. Il responso di

Alexander Babbage, Milner Barry e Gordon Welchman fu sì: è possibile realizzare una macchina simile, e abbastanza rapidamente.

Ultra, un computer ante-litteram

Il resto fu quasi un gioco. Lo MI 6 rintracciò in Polonia un ingegnere – al quale venne dato il *nom de guerre* di Richard Lewinski – che aveva lavorato nella fabbrica di Berlino dove si produceva «Enigma» in versione militare: 10.000 sterline, un passaporto inglese e il permesso di residenza in Francia per lui e la moglie lo convinsero a trasferirsi a Parigi e là Lewinski ricostruì un modello perfetto di *Geheimschriftmaschine*: poi il più famoso criptoanalista d’Inghilterra, Alfred Dilwyn Knox, e Alan Mathison Turing, ex allievo di Einstein a Princeton e che aveva fama di essere un logico matematico al di sopra del normale, lavorarono attorno alla macchinetta ideando, alla fine, una specie di «computer» in grado di imitare, o interpretare, il funzionamento di «Enigma».

Questa macchina – che si chiamò prima «la Bomba» e poi «Ultra» dal nome del vecchio codice degli ammiragli a Trafalgar – fu realizzata nel 1939, a tempo di record, dalla «British Tabulating Machine Co.» di Letchworth, grazie ad uno stanziamento governativo. Nel settembre di quell’anno la macchina venne collocata nella baracca 3 di Bletchley Park e vi furono addette sei persone che, nel giro di pochi mesi, sarebbero diventate seicento.

Come disse il suo costruttore, l’ingegnere Harold Keen, «non era una calcolatrice, né un tabulatore complesso» ma «una cosa unica nel suo genere» che riusciva a penetrare nella «mente» di «Enigma»: quando i rotori della *Geheimschriftmaschine* cominciavano a girare e a comporre il messaggio in cifra, «Ultra» capiva «il perché» e risaliva – con la velocità dell’impulso elettrico – alla chiave che li aveva fatti muovere in «quel» modo. Fu nell’aprile 1940, mentre Hitler, vincitore, raccoglieva armate e flotte aeree per l’invasione del Belgio, dell’Olanda e della Francia che «Ultra» sostenne bravamente la sua prima prova. «Finalmente l’oracolo di Bletchley parlò – racconta Winterbotham – e Menzies mi passò quattro striscioline di carta, ciascuna con brevi messaggi della Luftwaffe. Dal punto di vista delle informazioni militari avevano poco valore ma, per quei ragazzi di Bletchley Park, rappresentavano la magica pentola d’oro che si trova in fondo all’arcobaleno: il miracolo era avvenuto».

«Ultra» e la Marina italiana

Sulla macchina inglese «Ultra», scoppiò, dopo il 1945, una lunga polemica giornalistica – promossa dagli ambienti di destra con l’obiettivo di dimostrare che la nostra sconfitta militare era stata provocata dal tradimento – in cui si accusavano sia Supermarina, sia singoli comandanti di avere venduto, per denaro o per ideologia, segreti militari navali all’Inghilterra o agli USA.

Il «caso» più clamoroso di questa polemica fu quello dell’ammiraglio Maugeri – scomparso, ottantenne, nel 1978 – che aveva preso parte alla battaglia di Capo Matapan con la squadra dell’incrociatore *Bolzano*. Siciliano di Gela, classe 1898, Francesco Maugeri era uno dei più giovani guardiamarina italiani: a soli 19 anni comandava una squadriglia di idrovolanti («mi ero addestrato con De Pinedo»,

racconta) e, per le azioni compiute nel corso della Prima Guerra Mondiale, aveva ricevuto due medaglie d'argento e una di bronzo

La sua carriera in Marina, rapida e brillante, lo portò nel 1939 al comando dell'incrociatore *Bande Nere*, nave ammiraglia della Scuola Navale, e, nel 1941, al delicatissimo incarico di capo del reparto informazioni dello Stato Maggiore della Marina, il SIS (Servizio informazioni segrete).

Il SIS di Maugeri organizzò la più vasta e solida rete di spionaggio e controspionaggio della Marina, con basi segrete a Malta, in Turchia, in Spagna, nell'Africa del Nord.

Nel 1948, tre anni dopo la fine della guerra e quando Maugeri era capo dello Stato Maggiore della Marina, un giornale di ispirazione fascista lo accusò di «avere tradito l'Italia per lucro». Lo spunto per l'attacco calunnioso era stato fornito da una infelice e maldestra frase dell'estensore di un libro comparso negli Stati Uniti (*From the ashes of disgrace*, «Dalle ceneri della disfatta», scritto sulla base delle memorie dell'ammiraglio), dal fatto che Maugeri era stato decorato dagli Americani, il 4 luglio 1948, per «servizi resi al governo degli Stati Uniti in qualità di capo del Servizio informazioni navali, come comandante della base navale di La Spezia e in qualità di capo di Stato Maggiore della Marina, durante e dopo la Seconda Guerra Mondiale e con una motivazione che, tra l'altro, diceva: «Il presidente degli Stati Uniti [...] ha conferito la Legione al Merito, grado di Commendatore, all'ammiraglio Francesco Maugeri [...] per straordinaria fedeltà e condotta eccezionalmente meritevole nel compimento di straordinari servizi».

Maugeri presentò querela per diffamazione. Al tribunale di Roma il giornale fascista si difese asserendo, in sostanza, che episodi come la battaglia di Capo Matapan non potevano essere dovuti che ad un tradimento e che la motivazione della Legione al Merito concessa all'ammiraglio ne era la prova scritta: la «straordinaria fedeltà», la «condotta eccezionalmente meritevole», gli «straordinari servizi» quale capo del SIS durante la guerra che altro erano se non «intelligenza con il nemico?».

I giudici di primo grado respinsero questa tesi e condannarono il diffamatore con una sentenza poi confermata in appello e della quale, ovviamente, Maugeri si ritenne soddisfatto. Ma tre mesi più tardi l'ammiraglio constatò che i magistrati d'appello, occupandosi dell'accusa mossagli di «avere tradito l'Italia facendo opera di spionaggio», avevano accettato le argomentazioni del giornale fascista scrivendo testualmente «... il collegio deve riconoscere che sussistono le prove per ritenere che il Maugeri, anche anteriormente all'8 settembre 1943, aveva intelligenza con le Potenze allora nemiche».

Solo i giudici della Procura Militare ristabilirono la completa e totale verità: Maugeri era rimasto capo del SIS e nell'incarico di comandante della base di La Spezia per ordine dei suoi superiori, anche dopo l'8 settembre; il governo degli Stati Uniti aveva precisato, con discrezione ma con fermezza, quali e quanto nobili erano state le sue intenzioni nel decorare Maugeri; l'ammiraglio era stato uno dei pochissimi uomini a conoscenza dei più delicati segreti della Marina e, se avesse voluto tradire, sarebbe bastata una sua parola sulla temutissima organizzazione dei mezzi d'assalto navale (i famosi «maiali» e «barchini» siluranti) che invece funzionò per ben sette anni e con non pochi successi, dal 1936 al 1943; infine le frasi incriminate della Legione al Merito («fedeltà», «straordinari servizi», «condotta eccezionalmente meritevole»)

altro non erano che la ripetizione, a stampa, delle parole dettate nel 1792 dal presidente Washington nell'istituire quell'onorificenza.

Benché allora (novembre 1950) non si sapesse ancora nulla di «Ultra», i giudici della Procura Militare, dichiarando «non doversi promuovere alcuna azione nei confronti di Maugeri per mancanza di ogni elemento di prova in ordine ai fatti», intuirono – anche se solo per un attimo – che se i segreti più gelosi sulle nostre operazioni navali nel corso della guerra erano stati penetrati ciò era avvenuto dall'esterno della Marina (testimonianza dell'ammiraglio Sansonetti: «Tutte le volte in cui lo spostamento di unità navali era a conoscenza soltanto di pochi e alti ufficiali, compreso il SIS, esso rimaneva perfettamente segreto»). Tuttavia, poiché continuava il silenzio degli Inglesi sui servizi resi da «Ultra», per anni ancora in Italia la tesi di un presunto tradimento della Marina ebbe seguaci, in buona e malafede. La Marina continuava a subire un lungo calvario anche nelle persone dei suoi comandanti: ora è venuto il momento di renderle giustizia.

Giuseppe Mayda

Morte per acqua a Matapan

Il naufragio dei cacciatorpediniere italiani nella «Notte di Capo Matapan» nel racconto del capitano Ginocchio, comandante del *Carducci*

Nelle ore che immediatamente seguirono, il 28 marzo 1941, il disastro di Capo Matapan, la Mediterranean Fleet incrociò nelle acque al largo di Creta per salvare i naufraghi italiani. Quando, per timore di un attacco aereo tedesco, la flotta inglese dovette lasciare il teatro della battaglia, l'ammiraglio Cunningham avvertì il capo di Stato Maggiore della Marina italiana, Riccardi, segnalandogli la posizione e suggerendogli di inviare al più presto una nave-ospedale: così fu fatto e alla sera alle 17, da Taranto prese il mare la Gradisca.

Questa operazione di soccorso è rievocata in un libro di Giuliano Capriotti (Morte per acqua a Capo Matapan, Bompiani, Milano 1977) attraverso le vicende personali del capitano di fregata Alberto Ginocchio, che era a bordo del Carducci.

Ancora prima di rientrare a Messina gli ufficiali della *Gradisca* incominciarono ad interrogare senza formalità gli scampati per capire quello che era successo. Ormai era chiaro che lo *Zara*, il *Pola*, il *Fiume* e i caccia di scorta *Alfieri* e *Carducci* erano colati a picco durante una fulminea battaglia notturna. Non si era a conoscenza però dei particolari. Quali erano e quante le navi inglesi che avevano partecipato all'azione? Si pensò in un primo tempo che le navi inglesi fossero appoggiate da numerosi sommergibili, però questa ipotesi appariva sempre più improbabile. Allora si cercò di cucire le dichiarazioni dei naufraghi per ottenere un quadro sia pure approssimativo della tragedia. Ma molti non ricordavano nulla. Lo scontro con il nemico era stato improvviso: aveva sorpreso di notte le navi che andavano alla ricerca dell'incrociatore *Pola*. Il fuoco inglese era durato tre minuti e non aveva permesso una efficace reazione e una ordinata organizzazione delle operazioni di

salvataggio. Dalla strage forse si erano salvati soltanto gli uomini del *Gioberti* e dell'*Oriani*.

Sempre dal racconto dei naufraghi, che il più delle volte non coincideva e mostrava gravi lacune, si apprese che la maggior parte degli equipaggi si era gettata in acqua all'ordine di abbandonare le navi e, nell'oscurità, sotto la luce degli incendi e delle esplosioni, aveva cercato un posto sulle zattere e sulle imbarcazioni. Una gran parte dei mezzi di salvataggio si era perduta con le navi, anche perché non tempestivamente liberata prima dell'affondamento. Perciò molti naufraghi e specialmente quelli feriti non poterono salvarsi. La ressa intorno alle zattere sovraccariche le faceva capovolgere: quelli che si erano liberati dagli indumenti furono paralizzati dal freddo, quelli che si erano eccessivamente affaticati per avvicinarsi alle zattere non poterono resistere a lungo aggrappati alle cordicelle che guarnivano il bordo dei galleggianti.

Sempre da queste prime frammentarie dichiarazioni si apprese che la mattina del 29 marzo i naufraghi erano già ridotti ad un numero esiguo, privi di alimenti, di acqua da bere e già estenuati dal freddo e dalla fatica. Uno degli scampati dell'*Alfieri* disse che posto per tutti sulle zattere non ve n'era e gli altri, quelli in acqua, sapevano di morire, come infatti avvenne in serata e il mattino successivo: «... il sole ci aveva un po' riscaldati e la speranza di salvarci era venuta a rinfrancarci, quando avvistammo delle navi che perlustravano la zona del combattimento: ma poi le vedemmo allontanarsi e sparire all'orizzonte. Allora cominciò la nostra tortura fino all'arrivo della *Gradisca*. Eravamo soli. Nessuno aveva voglia di parlare e tutti sapevamo perché. La nostra vita si presentava tutta intera, come un bel sogno, alla nostra mente. Ricordavamo i più lontani giorni dell'infanzia, le conoscenze e le amicizie dimenticate, gli episodi familiari, i dettagli della casa e della scuola, come se quella solitudine e quell'abbandono desolato sul mare ci avessero liberato di tante distrazioni che nascondevano i ricordi e le gioie di giorni lontani e felici. Poi i cervelli cominciarono a disseccarsi e si ebbero i primi segni di un delirio insensato».

E un altro naufrago dell'*Alfieri*: «Eravamo in acqua da poche ore quando un caccia britannico ci passò vicino. Gridammo, ma non ci udì: per poco non ci investì facendoci sobbalzare sul vortice di una schiuma effervescente. Allora cominciò il disordine su quella povera zattera. Qualcuno più debole non aveva potuto reggersi aggrappato al bordo ed era scomparso. Gli altri che si trovavano di turno nell'acqua si spaventarono e pretesero di salire sulla zattera. Quelli che già vi si trovavano non volevano cedere e rifiutavano di riprendere il turno. Ad un tratto cominciò una lotta furibonda per la conquista di un posto sul galleggiante. Non fu possibile, nonostante lo sforzo degli ufficiali, dominare quella furia collettiva. Anche quelli che avevano già dato prova di altruismo, sollecitando due ufficiali feriti a prendere il loro posto di turno nella zattera, e sarebbero stati capaci di un sacrificio volontario, di una generosa temerarietà spontanea, reagivano ferocemente. Gli uomini si arrampicavano gli uni sugli altri, a grappolo, esaurendo le forze in una lotta forsennata ed inutile finché la zattera si capovoltò respingendo tutti i contendenti. Poi la lotta ricominciava; a momenti con alte grida, a momenti nell'ansioso mutismo, lasciando udire soltanto affannosi rantoli e qualche rauca voce che si spegneva nell'acqua. Così, poco a poco, il gruppo si riduceva, alcuni annegavano sotto la zattera capovolta, altri respinti lontano, incapaci di ritornare, sparivano nel buio. Il terzo o il quarto giorno anche gli

ufficiali divennero folli. Volevano gettarsi in mare, arrivare a nuoto fino alla costa...».

Il 7 la *Gradisca* attraccò a Messina. Per tutta la durata della navigazione era stata somministrata ai naufraghi una dieta molto semplice: acqua zuccherata con un odore di cognac e succhi di frutta. I medici avevano eseguito interventi di pronta urgenza quasi tutti per membra fratturate. Al porto già erano ad attendere alcune ambulanze che rapidamente portarono gli scampati all'ospedale Regina Margherita. La sera stessa pervenne a Ginocchio, che ancora non riusciva a reggersi in piedi, un ordine dal Comando di Squadra che gli raccomandava di far pervenire entro poche ore un primo rapporto sull'incontro con il nemico e i giorni trascorsi in acqua con la sua gente.

Ginocchio si sentiva male, il vomito non gli era passato e aveva ancora una discreta febbre. Desiderava soltanto dormire; era come in un perenne stato soporifero. Avrebbe fatto molto meglio ad aspettare, ma non volle trasgredire all'ordine. Questo suo primo rapporto, ancora non lo sapeva, avrebbe costituito il punto di partenza di un lungo iter burocratico che si sarebbe trascinato per molti anni. Non era riuscito a prendere appunti, per di più era convinto di essere rimasto in acqua otto, nove giorni anziché cinque. E dovette faticare, essere aiutato, per rendersi conto di sbagliare nel calcolare la sua permanenza in mare. Di notte allora, con a fianco l'infermiera, nonostante il parere dei medici di guardia del Regina Margherita, incominciò.

«A Comando di Squadra – otto aprile, ore 0:30 – Relazione affondamento *Carducci* del capitano di fregata Alberto Ginocchio.

Il mattino del 28 marzo si avvistano fumi per levante e si inizia l'inseguimento a velocità crescente da nodi 25 alla massima. La formazione della 9^a Squadriglia è in linea di fila, seguita a distanza normale dalla 1^a e 8^a Divisione incrociatori. Sulla dritta, all'orizzonte, il gruppo *Vittorio Veneto*.

Verso le 9:30, d'ordine della Squadra, l'inseguimento viene interrotto senza che si sia potuto giungere al contatto balistico. Si inverte la rotta su 300° e si riduce la velocità a 20-25 nodi. Si assume formazione di marcia in linea di fila con i cacciatorpediniere lateralmente. Si perde di vista il gruppo *Vittorio Veneto*.

Durante la giornata si è sotto sorveglianza di un Sunderland contro il quale gli incrociatori aprono il tiro con i grossi calibri senza raggiungerlo. Nel pomeriggio si verificano numerosi attacchi aerei da bombardieri in quota e si agisce con le armi contraeree e rapide accostate. Cadono bombe di grosso calibro a trenta metri dai cacciatorpediniere e dallo *Zara*.

Verso le 16 viene intercettato un segnale di scoperta di forza navale nemica distante centoventi miglia per levante e costituita da una nave da battaglia, una portaerei, sette incrociatori e alcuni caccia.

Verso le ore 17 all'8^a Divisione (incrociatori leggeri *Garibaldi* e *Abruzzi*) e relativi cacciatorpediniere viene data libertà di manovra per rientrare alla base. La 1^a Divisione inverte la rotta per riunirsi al gruppo *Vittorio Veneto*.

Viene quindi preannunciato un probabile attacco aerosilurante al tramonto. Verso le 19 viene effettuato il congiungimento delle forze e si assume la seguente formazione: *Vittorio Veneto* al centro con ai lati 1^a e 3^a Divisione incrociatori e i caccia di scorta ai fianchi degli incrociatori.

Al crepuscolo ci si prepara alla reazione contraerea e alla emissione di nebbia: la velocità viene portata a 21 nodi. Dieci bombardieri appaiono per levante di poppa alla formazione; sono al limite della visibilità. Poi si dividono in due gruppi per l'attacco. Si emette nebbia, si accendono i riflettori.

Da questo momento si spara. Due uomini del *Carducci* sono colpiti in coperta. È notte. Le navi non si vedono per la nebbia e i lampi delle artiglierie. L'azione dura un'ora, poi la navigazione riprende normale.

Si intercetta un segnale che comunica che il *Pola* è fermo. Poi il *Pola* comunica di essere stato raggiunto da un siluro nel locale macchine e caldaie. Verso le 21 dopo l'autorizzazione del Comando di Squadra, la 1ª Divisione inverte la rotta in questa formazione: *Zara, Fiume, Alfieri, Gioberti, Carducci, Oriani* in linea di fila con velocità decrescente da 20 a 12 nodi.

Le rotte che vengono seguite sono da 130° a 180°. Verso le 22 per levante si scorge un very rosso. Si intercetta un segnale del *Pola* che dice di essere attaccato e chiede soccorso, e contemporaneamente per tutto il cielo si accendono bengala illuminanti. Subito si verifica un violento fuoco sulle nostre unità. Non possiamo vedere il nemico in quanto abbagliati dagli illuminanti e dai proiettori.

Non potendo impiegare le armi, ritengo che l'unica utilizzazione della mia unità sia quella di occultare con emissione di nebbia i cacciatorpediniere e possibilmente qualche incrociatore che avesse avuto il tempo di lasciarsi scendere. Pertanto, mentre il direttore del tiro Cimaglia dà l'allarme, eseguo con tutta la barra una accostata a dritta per obbligare l'*Oriani* ad accostare a un tempo e ritorno a sinistra, metto a massima forza e ordino emissione di nebbia in modo da distendere una cortina tra l'*Oriani*, il *Gioberti* e il nemico.

Nel corso di questa manovra una prima coppia colpisce il *Carducci* sotto la plancia e provoca anche scoppi di bombe da getto. Anche il complesso di prora, l'infermeria, la direzione del tiro vengono colpiti e si sviluppa un incendio. In plancia c'è un carosello di schegge. Il bastimento governa e posso continuare la manovra. Poco dopo un'altra salva colpisce i locali macchine, il centralino macchine, le motrici, le turbodinamo e la nave è al buio. Verso sud si vedono quattro violenti scoppi che ho ritenuto avvenire sulle nostre navi maggiori.

È subentrata quindi la calma più assoluta. Il fuoco sul *Carducci* è durato un minuto e mezzo, mentre sulle altre unità tre minuti. Autorizzo la distruzione dell'archivio segreto, scendo sotto coperta, mi rendo conto e decido l'affondamento della nave. Incarico il sottotenente di vascello Fontana di gettare a mare le zattere. Due di queste risultano colpite. Ordino anche la raccolta del personale. Cimaglia si occupa del brillamento delle mine (che non può essere eseguito per difetto alle micce) e si procede allora all'allagamento e allo sfondamento delle tubature della circolazione ai condensatori. L'ufficiale in seconda, tenente di vascello Ninni, bada al personale e un sottufficiale di cui non ricordo il nome si occupa dell'apertura degli oblò di poppa. Il personale è molto calmo.

Alle 23:15 l'unità è quasi sgombrata. Ognuno è in possesso del suo salvagente: i feriti ne hanno due. Si gettano in mare paglioli e plancette. Dispongo affinché gli ufficiali si allontanino dalla nave. Rimango mezz'ora a bordo per controllare l'allagamento.

Scendo in mare e guidato da voci raggiungo e riunisco alcuni gruppi di naufraghi e dico loro di muoversi per evitare il congelamento. Alle 23:30 salgo su una zattera

dove trovo i miei ufficiali Ninni, Cimaglia e Fontana. Intraprendo l'organizzazione. Poco dopo attraversano ad alta velocità la zona del naufragio alcuni cacciatorpediniere inglesi della classe "Tribal".

È notte, con vento fresco da sud. Cimaglia e Fontana controllano il personale. Viene suddiviso a gruppi e al centro della zattera vengono collocati i meno vestiti e i loro compagni li riscaldano con il fiato. All'alba un altro marinaio impazzito si getta in mare e muore. Accanto abbiamo un'altra zattera e vedo zattere di altre unità. La nostra riserva di acqua è inquinata dal mare ed anche le gallette. Reputo opportuno non ridurre la distanza tra le zattere onde aumentare la possibilità di avvistamento dei soccorsi. Per tre giorni gli aerei inglesi sono su di noi. Numerosi sono gli squali della lunghezza di cinque metri.

La notte dal 31 all'1 si avvista una nave illuminata che non ode i nostri richiami e si allontana. I primi giorni per sorreggere il morale si vogava verso terra che al mattino appariva lontanissima, poi si è ricorso ad una vela con vestiario e pezzi di tela. In cinque giorni, su trentaquattro, ventisette sono deceduti. Quasi sempre la morte era preceduta da alienazione mentale, singola o collettiva. Tutte le sere Cimaglia faceva recitare al personale la preghiera del marinaio. Verso le 16:30 del 2 la nave ospedale *Gradisca* ci raccoglieva».

Sette telegrammi per salvare il Pola

La Regia Marina rivela a Matapan uno scarso coordinamento tattico

Venerdì 28 marzo 1941, fra le 19:45 e le 20:10, la squadra navale italiana – che rientrava alla base di Taranto dopo lo scontro di Gaudo – fu attaccata da aerosiluranti inglesi che riuscirono a colpire e immobilizzare l'incrociatore Pola a sud di Capo Matapan. Il comandante superiore in mare, Jachino, inviò la 1ª Divisione in soccorso del Pola senza sospettare di essere seguito da vicino dall'intera Mediterranean Fleet.

Ecco i telegrammi in arrivo e partenza dalla Vittorio Veneto fra le 20 e le 21 del 28 marzo con le rispettive ore di compilazione, di trasmissione e di arrivo in plancia ammiraglio: è facile rilevare dal prospetto – pubblicato nei 1970 dall'Ufficio Storico della Marina Militare italiana – la lentezza e la confusione nello scambio dei messaggi anche perché non esisteva un sistema di radiotelefonia diretta fra gli ammiragli.

Dal Comando 1ª Divisione al Comando Squadra				
	Ora di			
N.	compil.	ricez.	consegna	Testo
1	20:05	20:13	20:16	Nave <i>Pola</i> informa essere colpita da siluro a poppa. Nave est. Ferma. 200528.
2	20:15	20:25	20:27	Salvo ordine contrario lascerò due Ct di scorta al <i>Pola</i> . 201528.
3	20:20	20:46	20:53	Provenienza <i>Pola</i> – Colpito da siluro al centro.

				Allagati tre compartimenti apparato motore prora caldaie 4-5 et 6-7. Chiedo assistenza e rimorchio. 2020428.
4	20:24	20:56	20:58	Chiedo se posso invertire la rotta per andare a portare assistenza nave <i>Pola</i> . 202428.

<i>Dal Comando Squadra al Comando 1^a Divisione</i>				
	Ora di			
N.	compil.	ricez.	consegna	Testo
5	20:18	20:21	?	1 ^a Divisione vada soccorso <i>Pola</i> . 201828.
6	20:38	20:45	?	<i>Zara, Fiume</i> et 9 ^a Squadriglia vada soccorso <i>Pola</i> . 203828.
7	21:00	21:03	?	Sì. Invertite la rotta. 210028.

Cronaca di un siluramento

Nel 1941 è in pieno svolgimento la guerra dei convogli mediterranei

Il 20 novembre partirono tre convogli per il Nord Africa per complessivi otto piroscafi dai porti di Napoli, Taranto e Novarino. Quello diretto a Tripoli e che era il principale veniva scortato dall'incrociatore Trieste (capitano di vascello Umberto Rouselle) e dall'Abruzzi (capitano di vascello Franco Zanoni). Nella notte del 21 novembre i due incrociatori italiani, attaccati da aerosiluranti inglesi provenienti da Malta, furono messi fuori combattimento a sud delle acque tra Sicilia e Calabria. A bordo del Trieste vi era un corrispondente di guerra che sarebbe diventato famoso scrittore, Dino Buzzati, inviato del Corriere della Sera di Milano. Ecco la sua testimonianza:

Un bengala si era acceso in cielo. Gli Inglesi dunque sapevano di noi. Il *Gorizia* e altre navi spararono un poco contro un aereo che si vedeva benissimo per via del suo lumino. Noi non sparammo.

Non cominciava bene la missione. Non solo Malta sapeva che eravamo usciti, ma aveva tutte le buone intenzioni di perseguitarci. Ci mettemmo in sala nautica, rinunciando alle sedie a sdraio. Eravamo seduti sul sofà io, Padalino e Cappello, se non sbaglio. Credo che mi fossi addormentato.

Lo schianto prodotto dal siluro rimarrà per sempre – credo e spero – confitto nella mia mente, con la sua voce che inutilmente io cerco di definire. Fu come un triplice orrendo scuotimento verticale; e mentre si spegneva la luce intravidi tutto quanto a me attorno selvaggiamente sballottato, il tavolino, gli elmetti, le porte. Il pensiero della esplosione mi insegue anche adesso con un suo significato doloroso: c'è un senso di pietà per la nave, l'orgogliosa e bellissima nave, improvvisamente stroncata, e in fondo a questa sensazione c'è l'immagine del comandante. Era in plancia, e pareva ingiusto che questo toccasse a lui.

Il colpo fu di un'incredibile brutalità, contraddistinto dall'elasticità del movimento, come se la plancia fosse stata sospesa a un sistema di molle. È difficile pure esprimere il significato latente, per così dire, dello schianto, il quale era misterioso e paurosissimo, nello stesso tempo aveva una grande eloquenza. Diceva: una faccenda così non vi è mai capitata. Voi avete letto molte storie di catastrofi, come fossero assurde leggende. Quello che pensavate fosse una sinistra teoria, toccasse soltanto agli altri, vi avrebbe sempre risparmiato, ora è successo a voi. Come in altre ore forti della vita, bisognava fare un salto terribile: dalla tranquilla uniformità della vita comune a un piano alto e agghiacciante, il piano della tragedia e delle avventure romanzesche, che si riteneva riservato, per legge, agli altri. Tutto questo si pensò in un attimo, mentre si balzava in piedi e ci si affacciava alla porta, ancora tutta pervasa da tremiti. Ancora una cosa: questa voce funesta, che nessuno aveva mai udito, fu ugualmente da tutti subito riconosciuta. Quasi che nel fondo dell'animo ci fossimo impegnati a immaginare simile esplosione; e tale immagine corrispondesse al vero. La sua violenza e ciò che vedemmo appena usciti sull'ala di plancia, indussero a pensare una fulminea catastrofe. Fumo, vidi, e ombre indistinte di uomini, e una vampa rossastra verticale, che salì dai piedi del fumaiolo. Pensai al deposito munizioni, a un incendio, a restare asfissati. Rientrati nella sala nautica, Padalino diceva; «Perdio, non c'è una luce qui?». Raccolsi il berretto. Cercai al buio la mia maschera antigas; ero convinto che ce ne sarebbe stato bisogno. Ne afferrai una, poi mi accorsi che era una di quelle grandi, forse del comandante. Ero già fuori, sull'ala di plancia. Un'agitazione fantomatica di ombre sullo sfondo lattiginoso della notte. Pensai: ma è vergognoso tenere questa maschera che non è mia. Dall'altra parte la teneva la mano di un altro, non so chi. «Di chi è questa?». domandai stupidamente. Poi la gettai dentro nella sala nautica. Tutto ciò in pochi secondi.

Dopo l'urto infernale si fece una strana quiete e silenzio; col quale cominciarono a emergere le voci umane. «Fermare le macchine!», gridava il comandante. Guardai la sagoma dell'albero di poppa. Non era inclinato. Tutti aspettavano il primo movimento della nave verso la tomba. In che punto esattamente mi trovavo? Non ricordo. Mi pare che il comandante fosse salito sulla predella dell'ala di plancia. Gridò: «Tutti al loro posto di combattimento! Tenere chiuse le porte stagne».

Poco dopo, nel silenzio spaventoso si udì il ronzio di un aereo [...]. Ci hanno visto, pensai. Ombre di altre navi erano a noi vicine. «È il *Gorizia!*», sentii dire. Poi dal basso giunse, sopra il brusio degli uomini che stava placandosi, una voce agghiacciante: «Basso! Basso!», invocava con estrema disperazione. «Uno scenda a vedere che cos'è successo!», disse il comandante. Scesi, in mezzo all'andirivieni di uomini (la nave consumava l'ultimo abbrivo), giunsi al boccaporto del centro. Sotto c'era buio. Soltanto qualche lampadina azzurra a mano. Cercai il maggiore Lambiase, direttore di macchina, «È andato a poppa», mi disse uno. Io dissi; «Il comandante vuole notizie!». Un sottufficiale mi condusse verso una porta stagna chiusa. «C'è tutta acqua di là». «E dov'è che il siluro ha colpito?». «Le due caldaie!». «E le pareti tengono?». «Finora tengono». «È arrivato da che parte?». «Da dritta è arrivato, qui sotto» (Invece era arrivato da sinistra).

Corsi su a dirlo al comandante che stava in piedi sulla predella. Ora si udiva un'altra voce disperata, più fioca, che veniva dal fondo; «Aprite, basta che leviate la griglia!». E i colpi di qualcuno che batteva su una lamiera. «Aprite questo! Aprite questo!».

Erano fuochisti che si erano arrampicati sotto la griglia, non ancora soffocati dall'acqua. Il fratello di uno di essi chiamava «Basso! Basso!». Poi uno gli disse; «Sii uomo». E lui tacque.

Si era fermi, il *Gorizia* se n'era andato. Un caccia (il *Perseo*), poi un altro (il *Corazziere*), poi una terza silurante (il *Carabiniere*) stavano da presso. Si chiese al *Corazziere* di girare attorno a scopo di sorveglianza. Il *Corazziere* cominciò a girare. Poco prima aveva chiesto la nostra velocità. «Siamo fermi», fu risposto, «tra poco rimetteremo a lento moto». Ma era possibile? Con un binocolo e un gesso l'ufficiale di rotta intanto controllava l'assetto. Tengono le paratie? Discesi ancora a chiedere in ponte di batteria. Mi dissero di sì. Alcune stavano puntellandole. Fuori c'era una quiete immensa. Liscio il mare, come in attesa che succedesse qualcosa. Le grida lamentose si erano taciute. In plancia arrivavano notizie via via più tranquillizzanti. La luce era ritornata. Si lavorava per mettere in pressione le macchine di poppa. [...] Gli aerei probabilmente ci avevano visti. Probabilmente i due incrociatori di Malta erano in giro. Se ci avessero pescati, non avremmo neanche potuto sparare. [...] Cominciò così la lenta via del ritorno, tra un continuo nevrastenico andare e venire di segnalazioni e di ordini. L'immersione pareva aumentare, poi si fermò. La nafta in centrale di tiro, centralino telefonico, camera ordini, accennava a salire. Scesi laggiù a chiedere notizie e nella batteria sozza di nafta che formava qua e là nere pozze, c'era un brulicare di uomini, lampade, tubi, arnesi di ogni genere. Vidi, giù, dal portello di una delle centrali protette, uomini seminudi immersi fino alla cintola nella nafta. E a catena buglioli di nafta venivano spediti su in coperta dalla scala vicina.

La piccola flotta «dimenticata»

Le vicende delle navi italiane dislocate in Mar Rosso

La Marina italiana, nel Mar Rosso, cessò di esistere quando gli Inglesi, nell'aprile-maggio 1941, penetrarono in Eritrea e conquistarono Massaua. La dispersione, prima, e l'esaurimento poi, delle nostre forze navali in un settore tanto importante ai fini della guerra è narrato dallo storico Marc'Antonio Bragadin nel suo notissimo saggio Che ha fatto la Marina? (Garzanti, Milano 1957).

Sin dal gennaio 1941 le notizie che giungevano dall'Eritrea lasciavano prevedere la prossima occupazione inglese di quel territorio e presto venne il momento di decidere la sorte delle navi di Massaua. Cacciatorpediniere, torpediniere e MAS non avevano l'autonomia per la lunghissima navigazione fino ad un porto neutrale: perciò Supermarina dispose che rimanessero a Massaua ed alla fine si autoaffondassero. Invece, i quattro sommergibili superstiti (*Guglielmotti*, *Ferraris*, *Archimede* e *Perla*) ebbero ordine di azzardare il trasferimento fino a Bordeaux, via periplo africano: una navigazione senza scalo di oltre 14.000 miglia, con unità in mediocri condizioni. L'autonomia non era sufficiente per una navigazione così lunga, ma la Marina germanica si impegnò di far rifornire i sommergibili al largo dell'Africa meridionale, da qualcuna delle navi corsare che ancora incrociavano laggiù.

Primo a partire fu il *Perla* [...] che lasciò Massaua il 1° marzo. Due giorni dopo, distanziati di poche ore, partirono l'*Archimede* (capitano di corvetta Salvatori), il *Ferraris* (cap. corv. Piomarta) ed il caposquadriglia *Guglielmotti* (capitano di fregata Spagone). Tutti superarono abilmente le forche caudine di Perim e giunsero indenni a Bordeaux: primo il *Guglielmotti* dopo 64 giorni di mare, ultimo il *Perla* dopo 80 giorni di navigazione senza scalo.

A Massaua c'erano anche l'*Eritrea*, «nave coloniale» armata come un cacciatorpediniere ma di maggiore tonnellaggio e ben più grande autonomia, ed i piroscafi *Ramb I*, *Ramb II*, *Ramb IV*, che all'inizio del conflitto erano stati armati come «navi scorta ausiliarie». Supermarina dispose che l'ultimo fosse trasformato in nave-ospedale per tentare l'evacuazione di feriti ed ammalati (cosa che poi non fu possibile), mentre gli altri due e l'*Eritrea* ebbero l'ordine di violare il blocco inglese e trasferirsi in Giappone, per operare come navi corsare in Pacifico. *Eritrea* e *Ramb II*, dopo avere superato lo Stretto di Perim e traversato avventurosamente l'Oceano Indiano ed i Mari della Sonda, giunsero a Kobe il 23 marzo. Il *Ramb I*, invece, fu «incrociato» in pieno oceano dall'incrociatore *Leander*, che intimò la resa: rispose alzando la bandiera ed aprendo il fuoco, ma naturalmente i cannoni dell'incrociatore ne ebbero presto ragione e l'affondarono.

Al principio della guerra erano rimasti bloccati a Massaua ed a Chisimaio una cinquantina di piroscafi di vario tonnellaggio, alcuni dei quali tedeschi. Per la lunga inattività, pochi erano in condizioni di tentare una fuga. Ne partirono una dozzina. L'*Himalaya*, traversato Indiano e Pacifico, e doppiato Capo Horn, raggiunse felicemente Rio de Janeiro. Gli altri, di minore autonomia, si diressero a Madagascar (fedele a Vichy), ma due soli vi arrivarono: gli altri furono affondati o catturati per via. [...]