

CORAZZATA ROMA

ECCELLENZA E ABNEGAZIONE PER LA PATRIA



Domenico Carro

CORAZZATA **ROMA**

ECCELLENZA E ABNEGAZIONE PER LA PATRIA

Ricerca storica e schede fuori testo a cura di **Gennaro Barretta**

Cooperativa Eureka

Roma, 2011

PREFAZIONE

Inserito in un progetto culturale del Comune di Roma questo libro vuole illustrare e commemorare uno dei tanti esempi di eccellenza, abnegazione, eroismo legati al nome della città di ROMA.

La corazzata ROMA è stata una delle migliori – se non la migliore – nave da battaglia schierata nel corso della seconda guerra mondiale. Non ha mai partecipato ad azioni offensive e la storia le ha riservato un terribile destino. Questo libro, ben documentato ed avvincente come un romanzo, si pone come obiettivo quello di mantenere viva

la memoria delle grandi navi italiane e degli equipaggi che morirono per la Patria.

La storia del ROMA è narrata in prima persona da un personaggio immaginario, un giovane guardiamarina di prima nomina imbarcato sulla nave, che in maniera “apocrifa, ma veritiera” vive, giorno dopo giorno, una pagina drammatica della storia d’Italia.

La scelta degli autori ha permesso di integrare le tante testimonianze esistenti in una narrazione scorrevole, senza mai derogare dalla puntigliosa esattezza storica.



*Il volume fa parte del progetto “Una città di eroiche memorie”,
realizzato con il contributo di Roma Capitale ed è distribuito gratuitamente.*

Coordinamento editoriale **Andrea Sciascia**

Progetto grafico e impaginazione **Giovanni Morelli**

Testo **Domenico Carro**

Schede fuori testo **Gennaro Barretta**

Fotografie **Ufficio Storico della Marina Militare e Collezione E. Bagnasco in arch. “STORLA militare”**

NE È VIETATA LA RIPRODUZIONE

Stampato con carta 100% riciclata presso la tipografia Grafica Giorgetti nel 2011

INDICE

Capitolo I	La Nave	7
Capitolo II	Battesimo del fuoco	29
Capitolo III	Pronti a muovere	49
Capitolo IV	Navigazione verso l'ignoto	71
Capitolo V	Allarme aereo	89
Capitolo VI	L'abbraccio del mare	107
Capitolo VII	Ut Patria resurgat	127



*Agli ammirevoli Ufficiali del corso «Squali»,
dalle cui vivide e commoventi testimonianze
l'immaginario «Squalo» autore di questo scritto
ha tratto il suo racconto apocrifo ma veritiero.*



LA NAVE

DALL'ACCADEMIA NAVALE IL ROMA NELL'ADRIATICO SITUAZIONE BELLICA IL ROMA NELLO IONIO

L

a prima cosa che mi colpì fu il purpureo stemma di Roma sulla prora, quello stesso stemma che, meno di cinque mesi dopo, sarebbe stata anche l'ultima immagine mostrata da quella splendida nave.

Ero molto in anticipo. Il mio treno era arrivato di buon'ora alla Spezia da Roma, ove avevo trascorso la brevissima licenza di sei giorni concessa dall'Accademia Navale alla fine del duro corso triennale che ci aveva iniziato alla carriera degli Ufficiali di Marina. In effet-



ti questo corso si era inaspettatamente concluso con tre mesi di anticipo, costringendoci a ritmi di studio forsennati per affrontare gli esami finali. Ce lo aveva annunciato con l'abituale sussiego il nostro *principale* (il Comandante alla classe), Capitano di Corvetta Antonio Cordero di Montezemolo, da noi chiamato "*il Compasso*": la Marina aveva bisogno di noi; dovevamo quindi completare studio ed esami entro una quarantina di giorni, in modo da poter imbarcare a metà aprile anziché in estate. Finalmente ero giunto qui, alla Darsena Duca degli Abruzzi, il 15 aprile 1943, a vent'anni non ancora compiuti, pronto ad assumere il mio primo incarico navale da Aspirante Guardiamarina sulla corazzata *Roma*. Ma mi trovavo ancora sul molo di fronte, ove avevo accompagnato un amico imbarcato sul *Fuciliere*, giacché non potevo recarmi a bordo così presto: la tradizione esigeva che ci si presentasse alle otto del mattino ed io non volevo certo iniziare con un passo falso. D'altra parte preferivo aspettare gli altri *Squali*, i miei compagni di corso, in modo da

procedere tutti insieme. Mi soffermai dunque ad osservare col binocolo la nave che mi attendeva.

La vedevo dal mascone sinistro ed era uno spettacolo che toglieva il fiato. Certo, conoscevo già le caratteristiche principali della classe *Littorio* e ne avevo già viste molte foto, ma la realtà andava ben oltre quanto si potesse immaginare. Non riuscivo a decidere se prevalesse la sicura eleganza della sua linea, la sua mole eccezionale o il suo aspetto possente e temibile. Era una vera e propria fortezza d'acciaio, il cui alto torrione, circondato da una selva di cannoni e mitragliere di ogni calibro, era impiantato su di uno scafo tanto veloce quanto resistente ad ogni arma usata dal nemico. E poi, illuminato dai primi raggi del sole, rifulgeva quello stemma, sul cui sfondo rosso porpora si stagliavano le lettere dorate dell'augusto acronimo SPQR, a ricordare l'ideale legame della nave con la Città Eterna. Ecco qui un singolare privilegio: solo la nave da battaglia *Roma*,



la più grande e potente unità da guerra italiana di tutti i tempi, ostentava quel plurimillenario emblema sulla parte più prominente della prora, in sostituzione del tradizionale stellone portato da tutte le navi della nostra flotta. Doveva peraltro trattarsi di una novità piuttosto recente, perché lo stellone era certamente stato presente anche sulla prora di questa corazzata al momento del suo varo.

Già, il varo ... L'avevo visto a Trieste, ove ero andato in gita nell'estate che precedeva il mio ingresso in Accademia. Si era trattato di un evento grandioso, coinvolgente e memorabile. Chi potrebbe mai dimenticarne la data? Sotto lo sguardo ammirato della sua madrina, la principessa Sofia, moglie del Governatore di Roma Gian Giacomo Borghese, la nave era stata varata il 9 giugno 1940, cioè proprio alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia. Da quel momento in poi, essendo iniziate le ostilità contro Francia ed Inghilter-

ra, il massimo sforzo della Nazione era stato indirizzato verso le esigenze belliche nei vari teatri operativi. Tuttavia l'allestimento della corazzata *Roma* non aveva subito alcun rallentamento; anzi, esso si era svolto ad un ritmo più serrato di quello registrato per le altre due unità della stessa classe che l'avevano preceduta – *Littorio* e *Vittorio Veneto* – pur conferendo alla nuova nave da battaglia delle caratteristiche ancor migliori, oltre ad un maggior dislocamento. A questo proposito, prima di continuare il racconto del mio imbarco, mi sembra utile fornire qualche informazione preliminare sul *Roma*.

Fig. 1 (nella pagina di fronte) – Varo della corazzata *Roma*, il cui possente scafo scende in mare dallo scalo n. 2 del cantiere "San Marco" di Trieste. Sulla prora è visibile la stella, sostituita successivamente dallo stemma di Roma. (foto Uff. Storico M.M.)





IL ROMA NELL'ADRIATICO

S

i, lo so, voi dite normalmente “*la Roma*”, così come “*la Vittorio Veneto*” o “*la Conte di Cavour*”, perché pensate alla “nave” o alla “corazzata”, sostantivi chiaramente femminili. Ma nella nostra Marina le navi sono sempre state chiamate al maschile (il *Vittorio Veneto*, il *Garibaldi*, il *Cavour*, il *Vespucci*) anche quando portano dei nomi di per sé femminili: il *Gorizia*, il *Minerva*, lo *Sfinge*, il *Baionetta*, ecc. Dobbiamo quindi continuare a dire “*il Roma*”, come abbiamo sempre fatto, senza indulgere ad un certo andazzo più recente, dimentico delle tradizioni.



A Trieste, come stavo dicendo, l'allestimento della nuova nave da battaglia era stato condotto a ritmo serrato e con la sicura e rinomata maestria dei *Cantieri Riuniti dell'Adriatico*. Dopo solo un anno e cinque mesi, il *Roma* aveva potuto effettuare le sue prime navigazioni autonome: il 9 novembre 1941 era salpato da Trieste per trasferirsi a Venezia, dovendovi effettuare dei lavori in bacino, ed era poi tornato al cantiere il 14 dicembre. Per i trasferimenti il Comando Superiore in mare era stato assunto dal Capitano di Vascello Gaetano Catalano Gonzaga, Duca di Cirella, di Majerà e di Grisolia, padre del mio compagno di corso *Ruri*. Da quest'ultimo appresi poi che, in quell'occasione, suo padre aveva effettuato delle prove di velocità, superando ampiamente i 32 nodi, contro i 30 attesi. Fino allora, fra le navi in servizio nelle maggiori marine militari del mondo, nessuna corazzata era mai stata così veloce.

Ma la velocità era solo una delle molte caratte-

ristiche avanzate di questa nave. Vi era innanzi tutto il suo poderoso armamento, che includeva dei cannoni eccellenti, tutti progettati pochi anni prima dall'Ansaldo e costruiti dalla stessa ditta e dalla O.T.O. (Odero Terni Orlando). I nove cannoni da 381/50, montati in tre torri trinate corazzate, avevano una gittata massima 42,8 km, superiore a quella dei 381 di tutte le altre marine, superiore anche a quella dei 406 statunitensi (40 km), e perfino a quella dei giganteschi 460 giapponesi della *Yamato* (42 km); la considerevole potenza dei nostri 381 conferiva ai proiettili una traiettoria molto tesa ed un superiore potere di penetrazione. I dodici cannoni da 152/52 erano ripartiti su quattro torri trinate, che risultavano tra le più moderne e funzionali dell'epoca; grazie alle loro elevate prestazioni ed affidabilità, questi impianti venivano utilizzati sia per il tiro antinave, sia per il fuoco di sbarramento contro i micidiali attacchi degli aerosiluranti. I dodici cannoni antiaerei da 90/50, disposti in impianti singoli



ai due lati del torrione, erano quanto di più avveniristico si potesse immaginare in quegli anni, poiché le loro torri – protette da uno scudo avvolgente ed aventi un peso complessivo di circa 20 tonnellate – erano completamente stabilizzate da un sistema giroscopico automatico che compensava i movimenti di rollio e beccheggio della nave: la genialità della loro progettazione era venuta a capo di un problema tutt'altro che facile da risolvere con le tecnologie elettromeccaniche dell'epoca, realizzando quest'arma che si dimostrò potente, precisa e di notevole affidabilità. Un'analogia stabilizzazione era anche stata fornita alle relative stazioni di direzione del tiro (SDT). Le centrali di tiro, tutte di tipo elettromeccanico, avevano raggiunto una complessità e delle prestazioni di tutto rispetto, essendo anche state oggetto di specifiche migliorie scaturite dagli studi dell'ammiraglio Bergamini, il futuro Comandante in Capo delle Forze Navali da battaglia.

Molte altre caratteristiche della nave raggiungeva-

no dei livelli di assoluta eccellenza. Mi limito ad accennare qui solo alcune di esse. La corazzatura della nave, realizzata con piastre di acciaio di elevata qualità, di considerevole spessore e dotate di un'innovativa inclinazione sulle fiancate dello scafo (le altre marine le lasciavano verticali), assicurava all'unità un validissimo scudo contro i proiettili navali nemici. La protezione contro i siluri era affidata ai geniali *Cilindri Pugliese*, che, disposti lungo l'ampia intercapedine esistente tra lo scafo interno e la murata esterna, consentivano di assorbire le esplosioni dei siluri e delle mine, limitandone considerevolmente i danni. Per la radiolocalizzazione delle navi ed aerei nemici era stato messo a punto il radiotelemetro EC-3/ter, meglio conosciuto con il nome convenzionale di *Gufo*, la cui

Fig. 2 (nella pagina di fronte) – La corazzata *Roma* nell'ultimo periodo del suo allestimento nel cantiere "San Marco" di Trieste; dall'altro lato del pontile, la corazzata *Conte di Cavour* ai lavori di ammodernamento. (foto Uff. Storico M.M.)





installazione era prevista su tutte le corazzate e le altre principali navi della flotta; si trattava del radar italiano, che aveva ormai raggiunto delle prestazioni nominali ottimali per la tecnologia dell'epoca: circa 16 miglia nautiche (30 km) di portata per la scoperta navale e 43 miglia (80 km) per quella aerea. La ricognizione aerea poteva essere effettuata dai tre velivoli imbarcati, lanciabili dalla catapulta presente a poppa; gli aerei in dotazione erano di due tipi: l'idrovolante Ro.43, biplano e biposto, di costruzione I.M.A.M. (Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali), era un velivolo da ricognizione marittima molto maneggevole, che aveva già svolto un'intensa e proficua attività durante le precedenti operazioni belliche; il velivolo da caccia Re.2000 "*Falco*", monoplano e monoposto, costruito dalle OMI-Reggiane (Officine Meccaniche Reggiane), poteva essere impiegato sia come ricognitore che come caccia in funzione antiaerosiluranti. Le sistemazioni di bordo del *Roma* erano estremamente curate anche per il benessere dell'equipaggio: i marinai non dormivano più nelle vec-

chie amache, ma su vere e proprie brande, disposte in locali bene arredati e riscaldati con termosifoni; essi disponevano inoltre di un'infermeria attrezzata come i migliori ospedali, di una mensa moderna dotata di una macchina che lavava automaticamente la gamella, di una lavabiancheria e di una stireria; vi erano inoltre: bar, gelateria, cinema, sala biliardi, sale di lettura e biblioteche. In quell'ambiente così accogliente, vitale e complesso come una città, non mancava assolutamente niente.

Rientrato a Trieste dopo la breve parentesi veneziana, il *Roma* aveva completato l'allestimento nel primo quadrimestre del 1942. Nel mese di maggio l'unità aveva potuto effettuare le uscite in mare necessarie per i prescritti collaudi, navigando nel golfo di Trieste con un'appropriata scorta navale. Infine, il 14 giugno 1942, a distanza di soli due anni dal suo varo, la nave da battaglia *Roma* era stata solennemente consegnata alla Regia Marina ed aveva alzato al picco, per la pri-



ma volta, la Bandiera con la corona. Contestualmente il comando di questa nuova unità della flotta italiana era stato formalmente assunto dal Capitano di Vascello Adone Del Cima, che ne aveva già seguito l'allestimento. In quel momento tutti ritenevano, a ragione, che il *Roma* fosse la maggiore corazzata del mondo; e questo primato, che era certamente già stato detenuto fin dal 1940 dalle prime due unità della classe *Littorio*, non poteva essere messo in dubbio, anche se era già divenuta operativa la *Yamato*, la prima delle due nuove gigantesche corazzate nipponiche. In effetti i Giapponesi ne avevano tenuta talmente segreta la costruzione, che perfino gli Americani ne erano rimasti all'oscuro, e nulla sospettarono per quasi tutto il 1942; inoltre, anche successivamente e fino al 1945, tutte le fonti occidentali sottovalutarono la classe *Yamato* stimandone il dislocamento a sole 45.000 tonnellate. Con il senno di poi possiamo comunque dire che, se l'orgoglio per il primato del *Roma* era a quell'epoca del tutto giusti-



Fig. 3 – La corazzata *Roma* mentre effettua un'uscita in mare per prove nel golfo di Trieste, il 26 maggio 1942. (foto Uff. Storico M.M.)

ficato, la nostra splendida nave fu comunque una delle più potenti navi da battaglia del mondo, venendo superata solo da unità operanti nel Pacifico: nel 1942 le due *Yamato* giapponesi (la seconda solo da agosto), nel 1943 le prime due *Iowa* statunitensi.



SITUAZIONE BELLICA

L'

entrata in servizio della corazzata *Roma* era avvenuta in un periodo bellico rischiarato da vari successi che erano stati conseguiti dalla Marina, inorgogliendoci non poco ed alimentando caute speranze di una positiva conclusione della guerra a breve termine. La celerità era essenziale, perché l'11 dicembre 1941 l'Italia aveva dichiarato guerra agli Stati Uniti d'America. Solo otto giorni dopo, l'audace attacco degli incursori della *X Flottiglia MAS* penetrati nella base navale britannica di Alessandria d'Egitto aveva privato la flotta inglese nel

Fig. 4 (nella pagina di fronte) – 14 giugno 1942: il solenne primo alza-Bandiera della nave da battaglia *Roma*, appena consegnata dai *Cantieri Riuniti dell'Adriatico* alla Regia Marina. (foto Uff. Storico M.M.)





Mediterraneo delle sue due corazzate (*Valiant* e *Queen Elizabeth*). Nel nostro mare, pertanto, il 1942 era iniziato sotto i migliori auspici, ed ogni sforzo era stato poi compiuto per neutralizzare la base di Malta, sottoponendola ai continui bombardamenti dell'aviazione italo-tedesca e bloccando l'afflusso dei rifornimenti all'isola.

A metà giugno, quando il *Roma* alzava per la prima volta la bandiera della Regia Marina, il grosso delle forze navali italiane, con il concorso dell'aviazione, aveva appena respinto un convoglio britannico proveniente da Alessandria, impedendogli di raggiungere Malta ed infliggendogli severe perdite: due incrociatori, tre cacciatorpediniere ed alcuni mercantili affondati, contro una sola nave persa da parte italiana. Due giorni dopo l'entrata in servizio del *Roma*, la VII Divisione Navale comandata dall'ammiraglio Da Zara, imbarcato sull'incrociatore *Eugenio di Savoia*, aveva riportato una brillante vittoria navale nelle acque di Pantelleria, attaccando

un altro convoglio inglese diretto a Malta e mettendolo in fuga, sebbene questo fosse giunto da Gibilterra scortato da forze ampiamente superiori. In quell'occasione le navi inglesi affondate erano state un incrociatore e sei cacciatorpediniere, mentre una sola nave italiana era stata danneggiata sensibilmente, ma era comunque riuscita a rientrare in porto per le riparazioni.

Un mese dopo, gli Inglesi avevano provato a forzare il blocco inviando nel Mediterraneo un convoglio di quattordici mercantili diretti a Malta sotto la scorta di una forza navale di dimensioni eccezionali: quattro portaerei, due corazzate, una decina di incrociatori, oltre ai cacciatorpediniere ed alle navi minori. Anche in questa occasione (battaglia navale "di Mezzo Agosto") il dispositivo navale della Marina con il concorso dell'aviazione italo-tedesca aveva consentito di frustrare le speranze britanniche, infliggendo al nemico delle perdite ingenti: una portaerei, due incrociatori, alcuni caccia e nove



mercantili erano stati affondati; inoltre erano state gravemente danneggiate altre due portaerei, una corazzata, due incrociatori e vari caccia; mentre per noi vi era stata la sola perdita di un sommergibile ed il danneggiamento di due incrociatori.

Nel frattempo, la *X Flottiglia MAS* aveva avviato una nuova serie di incursioni nel porto britannico di Gibilterra, conseguendo un valido successo il 14 luglio (danneggiamento di 4 mercantili) ed un altro il 15 settembre (un mercantile affondato). La stessa Flottiglia aveva iniziato ad operare vittoriosamente anche in Mar Nero e sul Lago Ladoga, con dei MAS, dei mini-sommergibili ed altri mezzi navali, quale concorso alle operazioni in Russia contro Sebastopoli e Leningrado. La Marina, peraltro, proseguiva il proprio impegno anche in Atlantico dalla base di Bordeaux (*Betasom*) con i nostri sommergibili oceanici che, sfruttando la loro maggiore autonomia rispetto a quelli tedeschi, spinge-

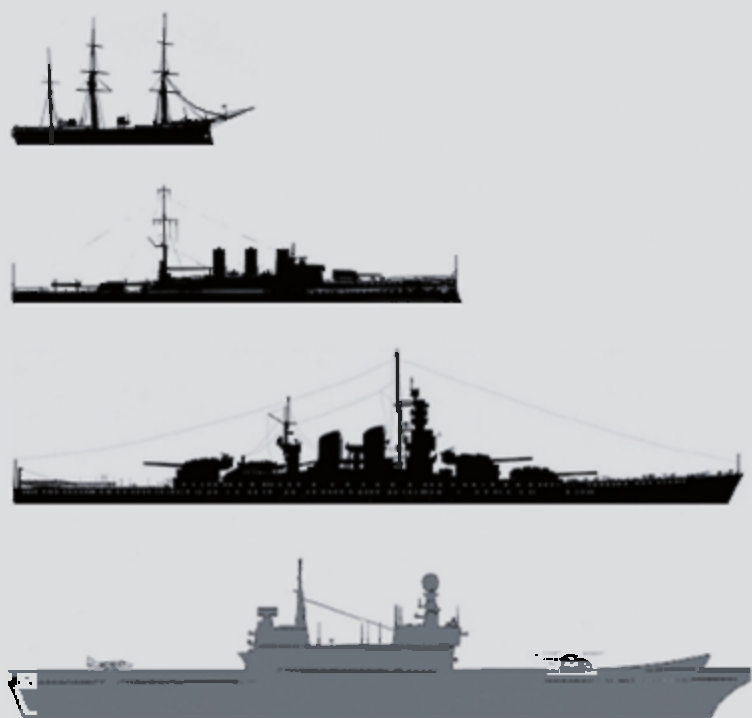


Fig. 5 – Altra immagine della corazzata *Roma* in navigazione per prove di collaudo nel golfo di Trieste. (foto Ufficio Storico M.M.)

vano le loro missioni verso le coste americane e nelle acque dell'Africa australe; altri nostri mezzi navali continuavano ad operare nell'Oceano Indiano ed in Estremo Oriente.



LE PRECEDENTI “ROMA”



Raffronto in scala fra le 3 unità “Roma” e la portaerei Cavour (attuale Ammiraglia della M.M.I.), lievemente più lunga ma di tonnellaggio molto minore.

Prima della corazzata *Roma* di cui si parla in questo libro, altre due unità della nostra Marina portarono lo stesso nome (fra parentesi sono indicate le date del varo e della radiazione):

- la pirofregata corazzata *Roma* (1865-1895), della classe omonima (l'unità gemella si chiamava *Venezia*), nave in legno protetta da una corazzatura metallica, da circa 5.700 tonnellate, con propulsione mista - vela e vapore - e un armamento costituito da 17 pezzi di calibro vario;

- la nave da battaglia *Roma* (1907-1927), della classe *Regina Elena* (di quattro unità, incluse *Vittorio Emanuele* e *Napoli*), da 13.950 tonnellate a pieno carico, armata da 2 cannoni da 305/40 mm, 12 da 203/45 mm e 16 da 76 mm. La sua *Bandiera di combattimento* è attualmente custodita dal Comune di Roma.

La terza corazzata *Roma* (1940-43) fu di gran lunga la maggiore unità mai costruita dalla nostra Marina, con oltre 46.000 tonnellate a pieno carico (contro 27.100 dell'attuale *Cavour*).



CORAZZATA ROMA (1940-43)

CARATTERISTICHE GENERALI

- Tipo: nave da battaglia
- Classe: Littorio
- Costruzione: cantiere "San Marco" di Trieste (dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico)
- Impostata: 18 settembre 1938
- Varata: 9 giugno 1940
- Consegnata: 14 giugno 1942
- Dislocamento standard 41.650 t; a pieno carico 46.215 t
- Lunghezza fuori tutto 238,8 m; al galleggiamento 232,4 m
- Larghezza fuori tutto 32,9 m
- Immersione media a pieno carico 10,5 m

- Propulsione: 8 caldaie; 4 gruppi turbine, con riduttori; 4 eliche
- Potenza a tutta forza: 130.000 CV
- Velocità: 30 nodi; (alle prove: 32,3 nodi)
- Protezione (in mm): massima verticale 350; massima orizzontale 207; torrione 260

Armamento (calibro in mm)

- 9 cannoni da 381/50 (3 torri trinate);
- 12 cannoni da 152/55 (4 torri trinate);
- 4 cannoni da 120/40 per tiro illuminante (impianti singoli scudati);
- 12 cannoni da 90/50 a.a. (torrette

singole stabilizzate);

- 20 mitragliere da 37/54 (8 impianti binati e 4 singoli);
- 28 mitragliere da 20/65 (14 impianti binati);

Servizio aereo

- 1 catapulta brandeggiabile, a poppa
- 2 idrovolanti ricognitori IMAM Ro.43
- 1 caccia Reggiane Re.2000

Equipaggio

(con il Comando FNB a bordo): circa 1.960 uomini.



IL ROMA NELLO IONIO

P

rima di raggiungere la base navale di Taranto, il *Roma* aveva trascorso la prima parte dell'estate a Trieste, nel cui golfo aveva effettuato varie uscite in mare con esercitazioni di tiro diurno e notturno, prove dei nebbiogeni e diversi lanci con catapulta degli idrovolanti Ro.43, poi recuperati con l'apposita gru dopo il loro ammaraggio. L'unità aveva infine lasciato Trieste il mattino del 21 agosto e, protetta dalla scorta di quattro cacciatorpediniere (*Ascari*, *Bombardiere*, *Fuciliere* e *Legionario*) e di aerei antisommergibile, nonché da un ampio dispositivo di

Fig. 6 (nella pagina di fronte) – Sulla prora della corazzata *Roma*, ancora ormeggiata a Trieste in agosto 1942, è fissato lo stemma del Comune di Roma. (foto Uff. Storico M.M.)





sicurezza che includeva unità di dragaggio, rimorchiatori e ben cinque sommergibili in ascolto idrofonico lungo il percorso, aveva fatto rotta verso sud, affrontando per la prima volta una *navigazione in guerra* nelle acque dell'Adriatico, del Canale d'Otranto e dell'Alto Ionio, tutte soggette alla minaccia nemica. Nel pomeriggio del giorno successivo era entrata a Taranto, per unirsi alle altre due unità della stessa classe, *Littorio* e *Vittorio Veneto*, nella poderosa *IX Divisione Navale*, costituita proprio dalle tre navi da battaglia maggiori. Successivamente, per

quasi tre mesi il *Roma* aveva continuato ad addestrarsi in porto ed in mare, allo scopo di amalgamare l'equipaggio ed ottenerne una reattività ottimale a fronte di tutte le esigenze operative che l'attendevano. Diverse esercitazioni diurne e notturne erano anche state effettuate nel golfo di Taranto congiuntamente alle altre unità della *IX Divisione* ed a numerose navi di scorta, conferendo al Comando ed allo Stato Maggiore del *Roma* la capacità di condurre con sicurezza l'unità nell'ambito di ampie formazioni navali.

Fig. 7 (nella pagina di fronte) – La corazzata *Roma* esegue dei tiri con i 381 stando alle boe a Trieste: attività svolta per collaudo il 7 maggio e per esercitazione in altre 18 occasioni fra Trieste e Taranto fino all'autunno 1942. (foto Uff. Storico M.M.)







II

BATTESIMO DEL FUOCO

DALLO IONIO AL MAR LIGURE L'IMBARCO LE BOMBE ANGLOAMERICANE LA GUERRA CONTINUA

DALLO IONIO AL MAR LIGURE

A

partire dagli ultimi due mesi del 1942, si erano verificate delle gravi incrinature nell'andamento della guerra, soprattutto per effetto dello sfondamento del fronte italo-tedesco ad El Alamein (4 novembre) e di quello della linea italiana sul Don (21 dicembre). Approfittando delle difficoltà delle forze dell'Asse in ritirata verso la Libia, le forze anglo-americane erano sbarcate in Marocco ed in Algeria (8 novembre), per procedere verso la Tunisia. La Marina italiana era stata allora impegnata in tre diverse direzioni: innanzi tutto



fornendo il proprio contributo con i sommergibili e la *X Flottiglia MAS* agli attacchi contro i porti algerini e le navi nemiche in essi dirette; in secondo luogo conducendo tempestivamente una riuscita operazione di trasporto e sbarco navale in Tunisia (a partire dall' 11 novembre), per predisporre ed alimentare il contrasto all'avanzata anglo-americana; infine eseguendo un contemporaneo sbarco navale in Corsica, per evitare che l'isola cadesse in mani nemiche con grave pregiudizio per la difesa della nostra Penisola. Allo stesso tempo era stato deciso di trasferire la *IX Divisione Navale* da Taranto a Napoli per assicurare alle tre navi da battaglia classe Littorio libertà di movimenti nel Mediterraneo occidentale, lasciando invece nella base ionica la *V Divisione Navale* (corazzate *Andrea Doria*, *Caio Duilio* e *Giulio Cesare*) quale forza di dissuasione nel bacino orientale.

Pertanto, nella notte fra l'11 ed il 12 novembre,

Roma, *Littorio* e *Vittorio Veneto* avevano lasciato Taranto e, con la scorta di tre squadriglie di cacciatorpediniere (11 unità), avevano navigato dallo Ionio verso il Tirreno. All'uscita dallo Stretto di Messina, la forza navale era stata allertata a causa della presenza nemica nel basso Tirreno (aerei da ricognizione e sommergibili britannici in agguato) ed aveva proseguito il trasferimento zigzagando e celandosi con i nebbiogeni. Essa aveva così vanificato due pericolosi attacchi subacquei ed era giunta a Napoli la mattina del 13 novembre senza aver subito alcun danno. Ma il battesimo del fuoco della corazzata *Roma*, doveva avvenire nel porto partenopeo solo una ventina di giorni dopo. Infatti, l'avvenuto insediamento delle forze americane sulle coste nordafricane aveva, purtroppo, consentito al nemico l'uso di aeroporti dai quali i grandi bombardieri quadrimotori statunitensi potevano raggiungere la nostra Penisola. Questa nuova possibilità era stata inizialmente sfruttata proprio contro Napoli, in quanto tempora-



nea sede di una forte concentrazione di navi: oltre alla *IX Divisione Navale* ed alla sua scorta, vi erano anche quattro incrociatori e molto altro naviglio militare e mercantile. Così, al tramonto del 4 dicembre, proprio al momento del solenne ammaina-Bandiera della festività di Santa Barbara, venti B24 *Liberator* americani avevano iniziato un violento bombardamento sulle navi e sul porto, da una quota di 6.200 m, per una durata di 42 minuti. All'immediata reazione del fuoco antiaereo delle nostre navi aveva ottimamente partecipato anche il *Roma*, che si trovava ormeggiato alle boe all'estremità del molo San Vincenzo, ed aveva peraltro già sparato contro dei ricognitori nemici quella stessa mattina e la mattina precedente. Quel primo e tristemente memorabile bombardamento americano sulla nostra Penisola, che aveva provocato l'affondamento dell'incrociatore *Muzio Attendolo* e moltissimi danni e vittime sulle navi, nel porto di Napoli ed in città, aveva immediatamente indotto *Supermarina* ad anticipare

il già programmato rischieramento della *IX Divisione Navale* alla Spezia. Pertanto, scortate da otto cacciatorpediniere, le tre corazzate erano salpate da Napoli nella tarda serata del 6 dicembre, per entrare alla Spezia il giorno successivo.

Il 1943 si era poi aperto sotto l'incubo dell'inarrestabile ritirata delle nostre forze dalla Libia, pervenendo infine alla caduta di Tripoli nelle mani del nemico (23 gennaio). La nostra I Armata era quindi passata in Tunisia, unendosi alle forze italo-tedesche già presenti, con il compito di difendere ad oltranza quel territorio, il cui possesso era indispensabile per

Fig. 8 (nella pagina di fronte) – La nave da battaglia *Roma* con la pittura mimetica conferitale prima del suo ingresso nella IX Divisione navale. (foto Uff. Storico M.M.)





evitare l'invasione dell'Italia. La Marina partecipava a questa operazione con il proprio *Reggimento San Marco* (tre battaglioni), che era stato sbarcato in Tunisia nel precedente mese di dicembre, e con la prosecuzione delle sempre più ardue missioni navali necessarie per assicurare l'afflusso dei rifornimenti alla nostre truppe oltremare. In quella situazione, le tre grandi navi da battaglia non avrebbero potuto essere utilizzate nel Canale di Sicilia, ma andavano mantenute in uno stato di piena efficienza e di elevato addestramento per assolvere il loro prioritario ruolo di dissuasione contro lo sbarco angloamericano sulle coste della Penisola:

secondo *Supermarina*, infatti, la sola presenza delle tre unità classe *Littorio* inibiva tale operazione, poiché questa avrebbe richiesto al nemico un impiego di forze di dimensioni superiori alle sue possibilità. Nei primi due mesi dell'anno, pertanto, le tre corazzate erano state inviate a turno ad effettuare il carenaggio a Genova, il più vicino porto dotato di un bacino sufficientemente grande. Il *Roma* vi era andato per ultimo, trasferendosi dalla Spezia a Genova il 12 febbraio e compiendo la navigazione di ritorno il 20 febbraio, sempre con la scorta di cinque unità navali e la protezione di forze aeree da caccia ed antisommergibile.

Fig. 9 (nella pagina di fronte) – La corazzata *Roma* fotografata dal *Littorio* mentre esegue un'esercitazione di impiego delle apparecchiature nebbiogene nel Golfo della Spezia, nella primavera 1943. (foto Coll. E. Bagnasco)



L'unità aveva approfittato di questa navigazione per effettuare delle esercitazioni di tiro, ed altre ne aveva poi eseguite il successivo 2 marzo, avendo a bordo anche il Comandante in Capo delle Forze Navali, Ammiraglio di Squadra Angelo Iachino. Quest'ultimo era poi stato sostituito, il 5 aprile, dall'Ammiraglio di Squadra Carlo Bergamini, posto a capo della nuova struttura organizzativa delle *Forze Navali da Battaglia* (FNB). Il nuovo Comandante in Capo era imbarcato sul *Littorio*, nave che aveva poi subito alcuni danni ad una torre nel corso del primo pesante bombardamento nemico effettuato sulla base navale della Spezia nella notte sul 14 aprile, la vigilia del nostro imbarco.



L'IMBARCO

V

eniamo dunque al momento faticoso dell'imbarco. Eravamo in nove. Nove giovani Aspiranti Guardiamarina, la cui prima destinazione dopo l'uscita dall'Accademia Navale era la più pregiata delle corazzate: nove *Squali* destinati alla Regia Nave *Roma*. “*Squali*”, come ho detto, era il nome del nostro corso. Erano ormai dieci anni che i corsi degli Allievi Ufficiali di Marina avevano voluto contraddistinguersi con un nome. A noi era piaciuto chiamarci *Squali*, perché tutti noi, dal primo all'ultimo, avevamo sperato di essere destinati sui Som-

Fig. 10 (nella pagina di fronte) – L'ampia poppa della nave da battaglia *Roma*, con la catapulta preparata per il lancio di un ricognitore Ro.43, uno dei tre aerei in dotazione alla nave. (foto Uff. Storico M.M.)





mergibili. Eravamo entusiasti dei risultati conseguiti da questi battelli, ad iniziare da quello ottenuto dal *Bagnolini* affondando l'incrociatore britannico *Calypso* nelle acque di Creta il 12 giugno 1940, solo due giorni dopo la dichiarazione di guerra. Ambivamo quindi a trovarci anche noi in analoghe situazioni per incrementare con l'azione il bottino della nostra gloriosa componente subacquea, magari nel vasto oceano. Ma le Superiori Autorità avevano deciso diversamente, attribuendoci tuttavia una destinazione decisamente invidiabile e tale da non lasciarci alcun rimpianto.

Dopo aver assistito a capo scoperto all'alza Bandiera, alle otto in punto, sul molo della Varicella a Marola, salimmo celermente le scale del barcarizzo, quasi di corsa com'eravamo abituati a fare in Accademia, e salutammo, uno dopo l'altro, la Bandiera e l'Ufficiale di guardia. Fummo poi accompagnati a presentarci, in alta uniforme, al Comandante in 2^a, Capitano di Frega-

ta Ferruccio Cableri, che mise bene in evidenza che si attendeva da noi il massimo sforzo nell'acquisire in brevissimo tempo una piena ed approfondita conoscenza di tutta la nave e dei servizi di bordo. A tal fine, ci confermò che, come ci attendevamo, non saremmo stati subito assegnati ad un incarico specifico, ma avremmo dovuto effettuare una rotazione fra tutti i servizi. Subito dopo fummo presentati al Comandante, Capitano di Vascello Adone Del Cima, che non avrebbe potuto essere più sbrigativo: "*Signori, vi auguro buon imbarco! Vadano pure*". In effetti non era il momento di perdersi in chiacchiere, poiché ebbi giusto il tempo di andare a poppa, nel camerino a quattro che mi era stato assegna-

Fig. 11 (nella pagina di fronte) – Il bombardamento americano della base navale della Spezia del 5 giugno 1943: la grande corazzata di cui si vede il profilo in primo piano è il *Littorio*, mentre il *Roma* si scorge, visto di prora, tra l'esplosione della seconda e della terza bomba. (foto Coll. E. Bagnasco)





to come alloggio (un “*quadratino Guardiamarina*”), sistemarvi alla meglio le mie cose, riporre accuratamente la sciabola ma tenermi la sciarpa perché ero già di guardia fino alle ore 16. Appena smontato, ulteriori giri per la nave e tentativo di memorizzare le lunghe ma ermetiche spiegazioni del mio diretto superiore, il Tenente di Vascello Delimiro Medanich, direttore del tiro dei cannoni da 90 di dritta, che intendeva comunicarci per filo e per segno quanto avremmo dovuto fare durante le esercitazioni programmate per l’uscita in mare del giorno dopo.

Il 16 aprile, in effetti, il *Roma*, con l’ammiraglio Bergamini a bordo, unitamente a *Littorio* e *Vittorio Veneto*, con la scorta di sei cacciatorpediniere, la protezione di aerei antisommergibile ed aerei da caccia in alta e bassa quota, condusse una complessa attività addestrativa in mare, con esercitazioni di tiro e di difesa contro attacchi di bombardieri, aerosiluranti e sommergibili.

Iniziammo a sparare proprio noi, con i cannoni antiaerei da 90 contro sagome di aerosiluranti, con delle serie di tiro che furono valutate pienamente soddisfacenti. Altrettanto bene andarono i tiri dei calibri maggiori e le altre esercitazioni. Il *Roma* catapultò per la prima volta un velivolo da caccia Re.2000 “*Falco*”, quale concorso alla difesa anti-aerosiluranti. Tutte queste numerose attività svolte a ritmo serrato e con risultati ottimali accrebbero smisuratamente il già enorme entusiasmo che ci aveva colto fin dal momento della partenza, quando, dopo essere uscita dal proprio recinto di reti parasiluro, la nostra nave aveva iniziato a navigare verso l’alto mare. Avevamo provato qualcosa di simile salpando con le naviscuola *Cristoforo Colombo* e *Amerigo Vespucci* nell’estate del 1941, per la nostra breve crociera in acque nazionali, fra Pola, Fiume, Zara e Sebenico. Ma questa volta non vi era solo il fascino di un’incomparabile esperienza marinaresca, vi era anche tutta la potenza di questa nave straordinaria, che già amavamo ardentemente.

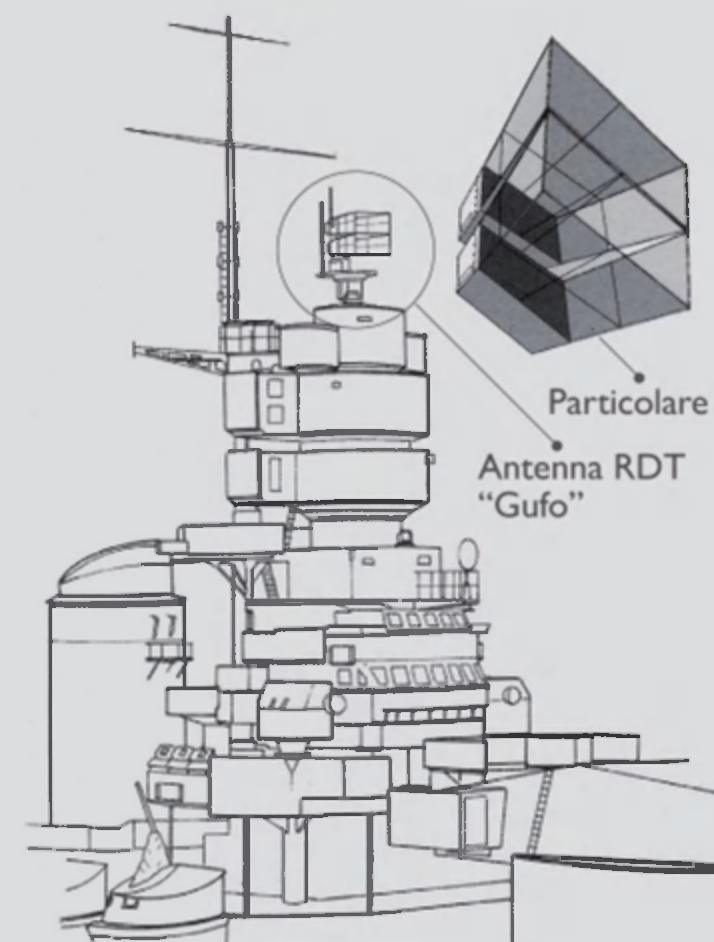


IL RADIOTELEMETRO “GUFO”

L'installazione del *Gufo* sul *Roma* iniziò a metà marzo del 1943 per terminare a fine luglio. Si trattava di un radiotelesmetro operante ad impulsi con lunghezza d'onda di 70 cm, mediante una coppia di antenne a tromba (una per la trasmissione e l'altra per la ricezione) che, sistemata sulla sommità del torrione ad un'altezza di 35 m sul livello del mare, poteva ruotare alla velocità di 3 giri al minuto. Era inoltre possibile una punteria manuale azimutale per l'affinamento delle misure di rilevamento e distanza. Il *Gufo* aveva, in condizioni ottimali, una portata di

30 Km per la scoperta di unità navali di media grandezza e di 80 km reali (120 teorici) per gli aerei.

Questo radiotelesmetro è derivato dagli studi del Prof. Ugo Tiberio (Tenente delle Armi Navali presso il *Regio Istituto di Elettrotecnica e delle Comunicazioni* di Livorno) che sin dal 1936 aveva elaborato uno studio teorico sulla propagazione delle onde hertziane, da cui per primo desunse la cosiddetta *equazione del radar* che aprì la strada alla realizzazione dei primi prototipi di radar in campo internazionale.



Antenne del radiotelesmetro E.C.-3/ter “Gufo”



LE BOMBE ANGLOAMERICANE

N

ei due giorni successivi mettemmo alla prova il nostro spirito di sopportazione nell'assolvere una moltitudine di incarichi di basso livello che, in porto, venivano normalmente assegnati senza risparmio a tutti gli Aspiranti: posto di lavaggio nei locali più reconditi, turni di guardia di ogni tipo, ma sempre in sottordine ad un Ufficiale più anziano, esercitazioni di tiro e *comandate* di vario genere. Scopriammo poi che c'era anche un altro servizio da assolvere di tanto in tanto, quando c'era un allarme aereo, diurno o notturno: toccava trascorrere molte ore sulle



bettoline dotate di diffusori di cloridrina, per occultare le navi con l'emissione di nebbie. Potei subito verificare l'efficacia di queste misure: nelle primissime ore notturne del 19 aprile, la nostra base fu oggetto di un secondo bombardamento in grande stile da parte di circa 180 velivoli della RAF, ma il tempestivo allarme permise di realizzare in tempo utile un ottimo occultamento della darsena, limitando i danni alle navi, salvo l'affondamento del cacciatorpediniere *Alpino*, uno di quelli che ci aveva scortato tre giorni prima. Anche noi contribuimmo alla reazione contraerea sparando con i nostri cannoni da 90 e le mitragliere, e provocando, forse, la perdita di un bombardiere nemico. Era comunque evidente che questi attacchi avessero lo scopo di privarci delle tre "classi *Littorio*", sempre molto temute dagli Inglesi e sul cui valore dissuasivo *Supermarina*, a giusto titolo, confidava. Il nostro addestramento alla difesa antiaerea venne pertanto ancora intensificato, sia in porto, sia in occasione di esercitazioni in mare svolte il 15 ed il 26 maggio.

Il 13 maggio le nostre forze in Tunisia, dopo una resistenza epica, erano state infine sopraffatte. Ci emozionò l'apprendere che la difesa più ostinata, anche dopo la resa dei Tedeschi, era stata quella dei marinai del *Reggimento San Marco*, gli ultimi ad ammainare la Bandiera italiana in Africa. Occupata la Tunisia, il nemico poté dirigere contro di noi le missioni dei grandi bombardieri statunitensi, fino allora concentrate sugli obiettivi nord-africani. Alla Spezia, un bombardamento a tappeto estremamente violento venne effettuato il 5 giugno, in pieno giorno, da parte di 120÷140 B-17 *Flying Fortress* che, procedendo ad alta quota, incuranti della reazione delle nostre armi contraeree, scaricarono in due ondate il loro carico di bombe perforanti e dirompenti da 2000 libbre (908 kg). Una trentina di esse cadde entro un raggio di 100 m dal *Roma*, ed un'analoga densità si verificò intorno a *Littorio* e *Vittorio Veneto*; ma solo quest'ultima e noi stessi venimmo direttamente colpiti, entrambi da due bombe che arrecarono danni ingenti. La nostra nave,



in particolare, subì nello scafo due squarci di circa 6 x 5 metri e 8 x 5 metri, provocati dall'esplosione in acqua delle due bombe, una delle quali aveva perforato la prora al di fuori dell'area corazzata, mentre l'altra era caduta direttamente in mare vicinissima alla prora. Per riparare le due navi occorreva inviarle nuovamente nel bacino di Genova, una dopo l'altra: iniziò il *Vittorio Veneto*, mentre il *Roma* rimase in attesa, provvedendo a limitare gli effetti delle due grandi falle, che avevano fatto imbarcare oltre 2350 tonnellate d'acqua. Certo era stato un colpo durissimo, ma ci rincuorava la conferma delle straordinarie capacità incassatrici di queste navi.

Dopo la breve parentesi di ufficialità per la visita del Re alla flotta (14 giugno), dovemmo nuovamente aprire il fuoco contraereo per reagire ad un ulteriore attacco nemico recato verso la mezzanotte del 23 giugno da una cinquantina di bombardieri notturni *Avro Lancaster* della RAF, giunti in alta quota. Due bombe

colpirono il *Roma* nella zona poppiera, provocando danni trascurabili: una semplice scalfittura sulla lunetta di dritta della torre 3 da 381, che rimase perfettamente funzionante, ed un modesto foro nel ponte di coperta. Finalmente, il 1° luglio salpammo dalla Spezia: con l'ammiraglio Bergamini a bordo e con la protezione di dieci unità di scorta, aerei da caccia e velivoli da ricognizione marittima, ci trasferimmo a Genova per entrare in bacino due giorni dopo. Eravamo lì quando anche il porto di Genova venne bombardato (7-8 agosto) e vi rimanemmo fino al 13 agosto, giorno in cui rientrammo alla Spezia per completarvi tutti i lavori, inclusa l'installazione del radiotelemetro *Gufo*.

Fig. 12 (nella pagina di fronte) – Le due torri prodiera da 381 della nave da battaglia *Roma*, ormeggiata in banchina per lavori. (foto Uff. Storico M.M.)





LA GUERRA CONTINUA

N

el frattempo, dalla Tunisia il nemico si era impadronito del primo lembo del Suolo Patrio, l'isola di Pantelleria (11 giugno). Il mese successivo erano iniziati gli sbarchi anglo-americani in Sicilia (10 luglio). Contestualmente il nemico avviava una serie di sistematici bombardamenti a tappeto delle principali città d'Italia, ad iniziare dalla Città Eterna, oggetto di un attacco di eccezionale gravità da parte di oltre 660 bombardieri americani sui popolosi quartieri di San Lorenzo, Prenestino e zone attigue, inclusi la Città Universitaria



ed il Cimitero del Verano (19 luglio). Il 25 luglio era giunta la notizia della caduta del Fascismo e dell'arresto di Mussolini. Riuniti nel nostro "quadratino", eravamo ovviamente perplessi sulle effettive conseguenze dell'inatteso cambiamento. Ma a toglierci d'impaccio era giunto alle 22.45 il ben noto comunicato radio badogliano con le storiche parole: *"la guerra continua e l'Italia resta fedele alla parola data"*. Sembrò poi che le novità, per la Regia Marina, fossero più formali che sostanziali: la corazzata *Littorio* andava chiamata *Italia*, il cacciatorpediniere *Camicia Nera* diveniva *Artigliere*, mentre il dicastero della Marina passava da Mussolini all'ammiraglio Raffaele de Courten. La guerra sul mare, in ogni caso, continuava ad essere combattuta con la consueta audacia dalle forze che potevano condurre azioni di sorpresa contro il naviglio del nemico, sebbene questo fosse divenuto ampiamente preponderante.

In agosto effettuammo altre due importanti esercitazioni in mare, il 18 ed il 26-27, dando maggiore enfasi alla difesa antiaerea ad all'impiego della caccia. La consistenza di noi *Squali* sul *Roma* era intanto salita a tredici Aspiranti, poiché a Genova ne erano imbarcati uno di Stato Maggiore e tre "pompieri", come chiamavamo quelli del Genio Navale. Essendo anche pervenute dal Ministero le nostre promozioni al grado di Guardiamarina (o Sottotenente, per i tre del Genio), il 22 agosto venne celebrata a bordo la solenne cerimonia del giuramento di tutti noi tredici *Squali*, nella nostra nuova veste di Ufficiali a tutti gli effetti:

«Giuro di essere fedele a S.M. il Re ed ai suoi Reali Successori, di osservare fedelmente lo Statuto e le altre leggi dello Stato, e di adempiere tutti i doveri del mio stato, col solo scopo del bene inseparabile del Re e della Patria».





III

PRONTI A MUOVERE

PER L'ULTIMA BATTAGLIA PER L'ONORE DELLA BANDIERA L'ARMISTIZIO PER LA PATRIA E PER IL RE

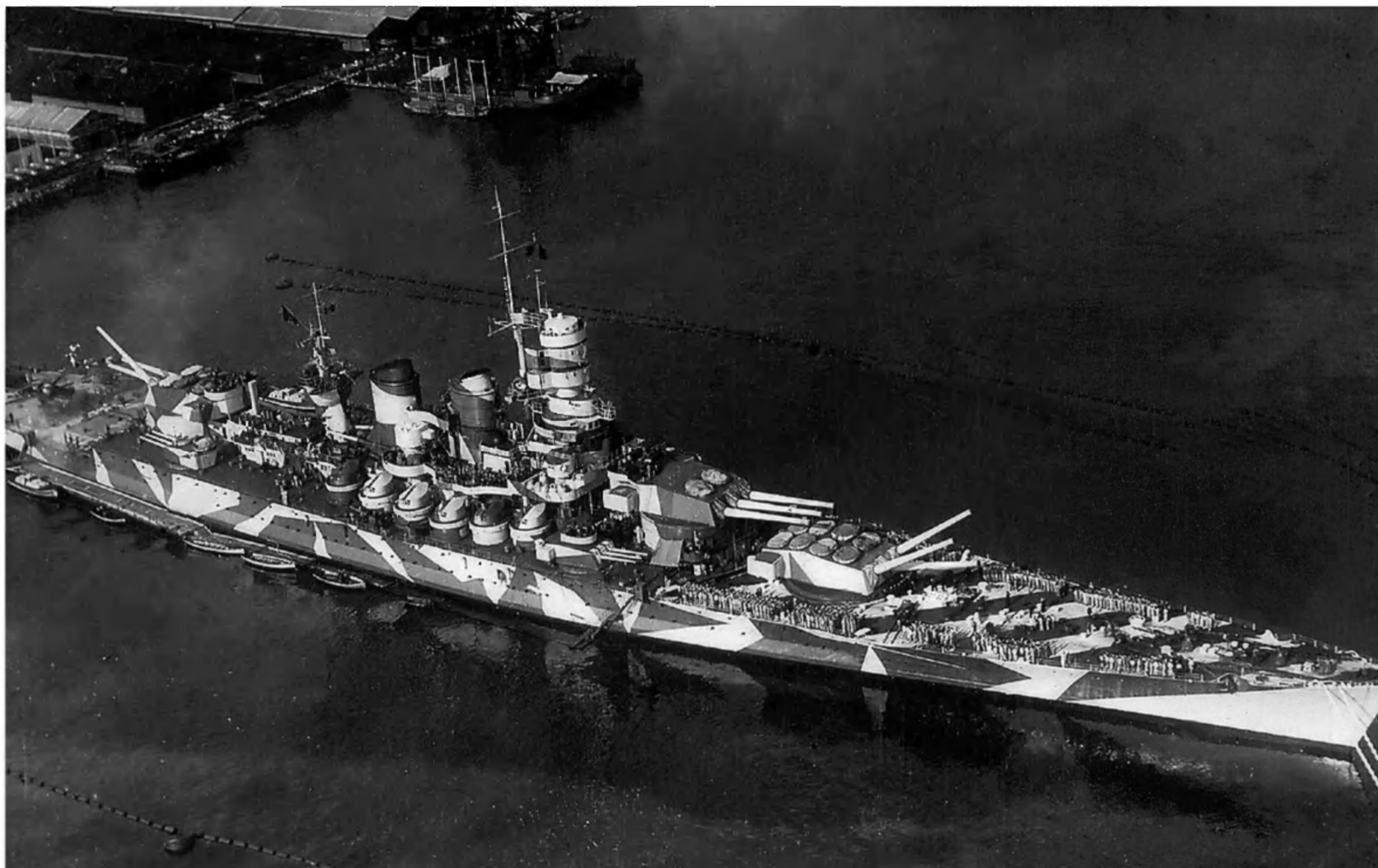
PER L'ULTIMA BATTAGLIA

A

ll'alza-Bandiera dell'8 settembre, alle otto in punto, vedemmo salire all'albero di maestra l'azzurra insegna a tre stelle del Comandante in Capo delle FNB: da quel momento la corazzata *Roma* ridiventava *la nave di bandiera* dell'ammiraglio Bergamini, come lo era stata dal 15 aprile (data del nostro imbarco) al 5 giugno, giorno delle due bombe americane. Essendo subito iniziata l'intermittente processione del numeroso personale del Comando FNB che imbarcava alla spicciolata, attesi che fra di essi tornasse a bordo un

Fig. 13 (nella pagina di fronte) – La nave da battaglia *Roma* fotografata dall'alto alla Spezia, nel suo consueto posto d'ormeggio in banchina: di punta al molo della Varicella in località Marola, sul lato sud-occidentale della darsena "Duca degli Abruzzi". (foto Coll. E. Bagnasco)





altro compagno di corso: Lorenzo, il migliore di noi. La nostra presenza sul *Roma* saliva quindi a 14 Squali, di cui 11 Guardiamarina (Lorenzo Alvigini★, Angelino Brozzu★, Vincenzo Casini, Arturo Catalano Gonzaga di Cirella, Armando Gotelli★, Ernesto Guidotti★, Antonio Meneghini, Vladimiro Rossi, Michele Scotto, Italo Tropea★ e Marcello Vacca Torelli) e 3 Sottotenenti G.N. (Sebastiano Garbarino★, Mario Moscardini★ e Emilio Rabitti★). Non potevamo certo immaginare che il giorno dopo il fato ne avrebbe falciati otto★. In quel momento eravamo solo impazienti di avere al più presto la conferma della nostra partenza per andare a contrastare le forze da sbarco nemiche segnalate in avvicinamento alle coste della Campania.

L'ammiraglio Bergamini, tuttavia, non era ancora a bordo: stava rientrando in automobile da Roma, ove il giorno precedente si era incontrato con il Ministro e con l'ammiraglio Massimo Girosi, Capo Re-

parto Operazioni ed Addestramento di *Supermarina*. Al primo egli aveva dato piena assicurazione che la Flotta era pronta a salpare per combattere nel Tirreno meridionale la sua “ultima battaglia”, e che gli Stati Maggiori delle navi erano fermamente decisi ad impegnarsi fino all'estremo delle possibilità, senza escludere il sacrificio anche totale. Con il secondo egli aveva esaminato l'esauritivo contenuto degli ordini di operazioni già pronti per quell'ultima uscita della FNB, cui era stato assicurato il pieno supporto delle forze aeree italiane e germaniche: ordini del tutto chiari e risoluti, che contemplavano la continuazione del combattimento ad oltranza anche da parte di navi gravemente colpite, da portare eventualmente in secca pur di continuare a sparare. Nel pomeriggio egli aveva partecipato ad una riunione ammiragli convocata dal Ministro per illustrare verbalmente, ai titolari degli Alti Comandi navali e periferici, il *Promemoria n. 1* del Comando Supremo, presentato come una serie di



misure di sicurezza intese a fronteggiare un eventuale colpo di mano tedesco per assumere il controllo delle nostre forze armate (per sottrarre la navi a questa ipotetica minaccia, erano previsti trasferimenti verso sud). Quella stessa sera, in aderenza agli ordini di *Supermarina* per contrastare lo sbarco nemico, vi erano già 21 sommergibili italiani contemporaneamente in agguato lungo le probabili rotte di avvicinamento dei convogli angloamericani, mentre la *X Flottiglia MAS* era stata messa in stato di allarme.

Alle 10 del mattino dell'8 settembre il Comando FNB trasmise a tutte le navi l'ordine di accendere le caldaie. Erano infatti pervenuti gli ordini che *Supermarina* aveva già emanato verso le otto, dopo aver ottenuto l'assenso del Comando Supremo: la flotta doveva essere pronta a muovere alle ore 14, in modo da poter raggiungere le acque del Tirreno meridionale nelle prime ore del giorno 9 ed intervenire nella fase mas-

simamente critica dell'inizio dell'operazione nemica di sbarco anfibio. A tal fine veniva assegnato alla FNB il consistente concorso aereo accordato dalla Regia Aeronautica e dai reparti di bombardieri tedeschi, il cui personale di collegamento era già imbarcato sulle nostre tre corazzate. Si partiva! Si andava finalmente "*a bollire nel calderone*", secondo la strampalata espressione usata dall'equipaggio. A bordo la gente si mostrava più tranquilla del solito, e certamente più assorta. Quasi tutti vollero scrivere le ultime righe a casa, assicurando che tutto andava per il meglio. Nel nostro "*quadrati-
no*" vi era gioia e commozione. Andai a rileggere una frase che avevamo scritto nel libro del nostro Mak π: "*Ci avviamo oggi verso la guerra portando chiusi nel cuore i sentimenti che l'Accademia ci ha affidato in prezioso patrimonio di fede e di dedizione*". Sarà dura, pensavo, ma la renderemo molto dura anche a quei bastardi!



PER L'ONORE DELLA BANDIERA

A

lle 10 del mattino, cioè solo due ore dopo l'ordine di prepararsi a partire alle 14, *Supermarina* dispose, con un nuovo messaggio, che tutte le unità della FNB presenti alla Spezia si trasferissero in rada, rimanendo poi pronte a muovere in due ore; lo stesso approntamento doveva essere assunto dalla VIII Divisione Navale, che si trovava a Genova. Apprendemmo molto tempo dopo che quella modifica – apparentemente solo formale – era scaturita dall'intervento del Comando Supremo (retto dal Generale d'Armata Vittorio Ambrosio), che aveva

Fig. 14 (nella pagina di fronte) – La bella *Sala Consiglio* della corazzata *Roma*, luogo delle riunioni indette dal Comandante in Capo delle Forze Navali da Battaglia, ammiraglio Bergamini, con il proprio Stato Maggiore e con gli ammiragli e comandanti delle unità dipendenti. (foto *Uff. Storico M.M.*)





subordinato la partenza della flotta ai propri successivi ordini. Un'ora dopo, *Supermarina* aveva confermato al Comando FNB la validità degli ordini inviati la sera prima per i cacciatorpediniere *Ugolino Vivaldi* e *Antonio da Noli*: queste due unità dovevano trasferirsi da Genova e La Spezia a Civitavecchia, giungendovi il mattino del 9 e rimanendovi pronte a muovere in quattro ore. Tale predisposizione, anch'essa derivata da una richiesta del Comando Supremo, appariva collegata alle già citate misure di sicurezza da attuare per fronteggiare un eventuale colpo di mano tedesco: le due navi dovevano servire "per l'eventuale spostamento di augusti personaggi" (casa Savoia) in Sardegna, isola reputata non soggetta all'eventuale minaccia tedesca, né a quella angloamericana.

Ero di guardia al barcarizzo quando l'ammiraglio Bergamini rientrò dalla Capitale, alle 13, accolto dal suo Capo di Stato Maggiore, Contrammiraglio Stanislao Caracciotti, e dal Comandante Del Cima. Ven-

ne subito informato delle diverse direttive pervenute in mattinata e della situazione di approntamento della FNB. Mezz'ora dopo egli chiamò *Supermarina* per ottenere i necessari chiarimenti. Gli rispose dalla centrale operativa di *Santa Rosa* il Sottocapo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Luigi Sansonetti, che, pur conoscendo la sicurezza di quelle comunicazioni in *telearmonica*, fino allora mai violate dal nemico, scelse accuratamente ogni parola per evitare il rischio di compromissione del segreto in caso di intercettazione della conversazione. In sintesi egli disse che l'approntamento in due ore era stato ordinato per tener conto della aumentata probabilità che si rendesse necessario reagire ad un colpo di mano tedesco ed attuare le conseguenti misure del *Promemoria n. 1* del Comando Supremo. Qualora si fosse profilato un altissimo rischio di cattura, l'ordine esecutivo sarebbe stato impartito con la frase convenzionale "*Raccomando massimo riserbo*". In tal caso, tutte le navi avrebbero dovuto uscire in mare





Fig. 15 – La corazzata *Roma* in approntamento alla navigazione. (foto Uff. Storico M.M.)



Fig. 16 – Particolare delle batterie dei cannoni antiaerei sul lato destro della nave da battaglia *Roma*. (foto Uff. Storico M.M.)



ed autoaffondarsi in alti fondali, oppure anche in porto se impossibilitate ad uscire. L'ammiraglio Sansonetti aggiunse che occorreva anche tener conto dell'eventualità che *Supermarina* non fosse più in condizione di emanare quell'ordine: in tal caso, disse: *“ti regoli tu con il tuo giudizio, con l'idea che tutto è possibile, salvo ciò che in qualsiasi maniera possa menomare l'onore della Bandiera”*.

Venne allora convocata una riunione di tutti gli ammiragli e comandanti delle navi della FNB presenti alla Spezia. Verso le 15.30, nella grande *Sala Consiglio* della corazzata *Roma*, l'ammiraglio Bergamini accennò innanzi tutto alla sempre più deteriorata situazione nazionale, nella quale la Regia Marina rimaneva, per sua natura, la sola forza ordinata e coesa. Poi, nel riferire i punti salienti delle misure previste dal *Promemoria n. 1* del Comando Supremo e dall'ordine *“Raccomando massimo riserbo”*, sottolineò che in ogni caso, anche in assenza di ordini, nessuna nostra nave doveva cadere in mano

straniera: in mancanza di alternative occorreva autoaffondarsi, ed utilizzare anche le cariche di autodistruzione se vi era il rischio di recupero dello scafo da parte angloamericana. Per espresso ordine del Re nessuna vita umana doveva essere sacrificata in questi affondamenti. La riunione terminò circa un'ora dopo. Successivamente le corazzate *Roma* ed *Italia* furono portate dai rimorchiatori fuori dalla Darsena, dando fondo in rada vicino al *Vittorio Veneto*, già ormeggiato ad una boa telefonica. Nel frattempo *Supermarina* aveva disposto che sei torpediniere (*Pegaso*, *Impetuoso*, *Orsa*, *Ardimentoso*, *Libra*, *Orione*) fossero messe a disposizione della FNB, con la principale funzione di recuperarne gli equipaggi in caso di autoaffondamento delle navi in alto mare.

Fig. 17 (nella pagina di fronte) – Le due grandi torri prodriere da 381 della nave da battaglia *Roma*. (foto Uff. Storico M.M.)





L'ARMISTIZIO

A

bordo, tutte le menti permanevano concentrate sul durissimo impegno bellico al quale ci eravamo preparati e per il quale stavamo per prendere il mare. Ogni altra ipotesi, inclusa quella dell'eventuale autoaffondamento, appariva come un astratto esercizio di pura speculazione mentale. Era ormai buio. L'approntamento era stato ultimato, i viveri erano al completo, le caldaie erano in pressione, le macchine pronte a muovere, le bettoline dei rifornimenti e le reti parasiluri erano state allontanate, le carte nautiche per la navigazione fino al golfo



di Salerno erano già stese sui tavoli di rotta, i rimorchiatori erano pronti sottobordo a dare assistenza. L'orario delle mense era stato anticipato per poter avere tutti gli uomini ai loro posti fin dall'inizio della navigazione. Eravamo tutti assorti nei nostri pensieri, quando l'insolito silenzio che accompagnava la nostra cena nel Quadrato Ufficiali venne rotto da qualche sparo in lontananza, seguito da altri spari, un crepitio di mitragliere, il montante vociare dei marinai in coperta e l'irruzione del marò Santino, la nostra ordinanza, che balbettò concitatamente: *"la radio ... l'armistizio ... la guerra è finita!"*. Andammo fuori: il cielo sulla rada era illuminato da razzi da segnalazione multicolori e da proiettili traccianti sparati dalle batterie costiere in segno di festa. Un'analoga gioia collettiva aveva contagiato molti dei nostri marinai in coperta, che scaricavano la tensione ridendo ed abbracciandosi, mentre altri rimanevano stralunati ed attoniti. Tuttavia non fu difficile raffreddare quell'irrazionale e tragica euforia, raccomandando a

quei ragazzi di attendere a vedere le conseguenze della sconfitta. Parlai con molti marinai, pieni di speranze, ma ragionevoli come sempre: non c'era da temere per la disciplina. Su tutte le navi i Comandanti convocarono l'assemblea dell'equipaggio a poppa per spiegare il senso dell'armistizio. Sul *Roma*, il Comandante Del Cima sottolineò con voce bassa e cupa che ogni manifestazione di gioia era decisamente fuori posto: *"E' morta infatti la nostra Patria, la nostra cara madre"*.

Come lui, anche noi tutti avevamo la morte nel cuore. Sembrava un incubo: pareva incredibile che quel traumatico sconvolgimento ci fosse rovinato addosso all'improvviso. Eppure oggi sappiamo che non vi fu nulla di improvviso, poiché i contatti - ovviamente segretissimi - del Governo Badoglio con gli Anglo-Americani avevano portato alla firma della resa incondizionata fin dal 3 settembre, con il formale impegno di attuare, al momento della proclamazione dell'armistizio



militare, una serie di provvedimenti navali non preventivamente vagliati da alcun esponente della Regia Marina (il cosiddetto *Promemoria Dick*, stilato dagli Inglesi per neutralizzare in poche ore la nostra flotta). La data di proclamazione dell'armistizio era strettamente legata all'imminente sbarco navale sulla costa tirrenica, proprio perché gli Anglo-Americani avevano la necessità di eludere l'opposizione della flotta italiana. Quella stessa mattina Badoglio aveva tentato di ritardare l'armistizio, non avendo ancora predisposto alcunché, ma la controparte aveva ovviamente rifiutato. Era stato pertanto convocato al Quirinale il *Consiglio della Corona*, alle ore 18, per consentire al Re di valutare il da farsi. Ma ormai il dado era stato tirato, alquanto malamente. La decisione regia si era pertanto limitata ad una fiacca e rassegnata convalida dell'inesorabile annuncio della resa dell'Italia, diffuso da Radio Algeri alle 18.30. Solo nella successiva riunione convocata dal Comando Supremo, il Ministro della Marina, ammiraglio de Courten,

aveva potuto prendere conoscenza delle clausole navali dell'armistizio (le sole veramente importanti ai fini degli Anglo-Americani), che prevedevano l'immediato trasferimento della Flotta nelle località che sarebbero state indicate. Egli aveva reagito duramente: "*Avete fatto olocausto della Flotta, che era l'unica forza rimasta salda nel Paese ... darò ordine che essa si autoaffondi questa sera stessa*", ma era poi tornato a più miti consigli, avendo ricevuto dal generale Ambrosio l'assicurazione che gli Anglo-Americani avrebbero rispettato l'onore delle nostre navi. Mentre venivano dibattute queste gravi questioni, Badoglio aveva letto ai microfoni dell'EIAR il proprio storico ed ultimo proclama.

Fig. 18 (nella pagina di fronte) – Vista dall'alto dell'insieme dei cannoni e mitragliere esistenti sul lato destro della nave da battaglia Roma, dalla Torre n°2 da 381 verso poppa. (foto Coll. E. Bagnasco)





L'ANNUNCIO DELL'ARMISTIZIO

8 SETTEMBRE 1943

Ore 18.30

Comunicato del generale Eisenhower, trasmesso da Radio Algeri (United Nations Radio):

This is General Dwight D. Eisenhower, Commander in Chief of the Allied Forces.

The Italian Government has surrendered its armed forces unconditionally.

As Allied Commander in Chief, I have granted a military armistice, the terms of which have been approved by the

Governments of the United Kingdom, the United States and the Union of Soviet Socialist Republics. Thus I am acting in the interest of the United Nations.

The Italian Government has bound itself to abide by these terms without reservation. The armistice was signed by my representative and the representative of Marshal Badoglio and it becomes effective this instant.

Hostilities between the armed forces of the United Nations and those of Italy terminate at once. All Italians who now



“Radiobalilla” il più diffuso (ed economico) apparecchio radio nella case italiane

act to help eject the German aggressor from Italian soil will have the assistance and the support of the United Nations.



ovvero:

Qui il generale Dwight Eisenhower, Comandante in Capo delle Forze Alleate.

Il Governo italiano ha ordinato alle sue forze armate di arrendersi senza condizioni.

In qualità di Comandante in Capo Alleato, ho accordato un armistizio militare i cui termini sono stati approvati dai Governi del Regno Unito, degli Stati Uniti e dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche. Pertanto sto agendo nell'interesse delle Nazioni Unite.

Il Governo italiano si è impegnato ad attenersi a questi termini senza riser-

ve. L'armistizio è stato firmato da un mio rappresentante e da un rappresentante del Maresciallo Badoglio e diviene effettivo da questo istante.

Le ostilità fra le Forze Armate delle Nazioni Unite e quelle dell'Italia terminano immediatamente. Tutti gli Italiani che ora aiuteranno a cacciare l'aggressore tedesco fuori dal suolo italiano avranno l'assistenza e l'aiuto delle Nazioni Unite."

Nota: l'espressione "Nazione Unite" veniva allora usata dagli Anglo-Americani per indicare la coalizione guidata da Regno Unito, USA e URSS.

Ore 19.45

Proclama letto dal Maresciallo Badoglio ai microfoni dell'EIAR

" Il Governo italiano, riconosciuta l'impossibilità di continuare l'impari lotta contro la soverchiante potenza avversaria, nell'intento di risparmiare ulteriori e più gravi sciagure alla Nazione, ha chiesto un armistizio al generale Eisenhower, Comandante in Capo delle forze alleate anglo-americane.

" La richiesta è stata accolta. Conseguentemente, ogni atto di ostilità contro le forze anglo-americane deve cessare da parte delle forze italiane in ogni luogo. Esse, però, reagiranno ad eventuali attacchi da qualsiasi altra provenienza."



G

li apparati radio del *Roma* avevano ovviamente intercettato sia l'annuncio di Radio Algeri delle 18.30, sia quello dell'EIAR delle 19.45. Allertato dal primo, l'ammiraglio Bergamini aveva riunito il proprio Stato Maggiore e valutato che la nuova situazione, qualora confermata, comportasse necessariamente l'autoaffondamento delle navi, in linea con le direttive di *Supermarina* di poche ore prima. Il tenore del secondo annuncio lo mandò su tutte le furie, poiché implicava un retroscena di passi preliminari che il Ministro gli aveva nascosto nel suo

Fig. 19 (nella pagina di fronte) – La corazzata *Roma* vista da poppa mentre viene spostata in rada da un rimorchiatore. (foto Uff. Storico M.M.)





lungo incontro del giorno prima. Fece immediatamente mettere in acqua il proprio motoscafo e si recò a bordo del *Vittorio Veneto*, l'unica nave ancora collegata a terra con telefono e *telearmonica*, essendo ormeggiata ad una boa telefonica. Lì convocò un'altra riunione dei comandanti per le ore 22 e chiamò subito l'ammiraglio de Courten. Nel corso di quella drammatica comunicazione telefonica, iniziata alle 20.30, egli presentò subito le proprie dimissioni, sdegnato per la palese prova di sfiducia dimostrata dalla reticenza del suo interlocutore.

Il Ministro replicò ch'egli stesso aveva avuto solo poche informazioni marginali – passategli sotto il vincolo del più assoluto segreto – e che, in ogni caso, l'attuale situazione esigeva il pronto allontanamento della flotta dagli attuali porti; occorreva infatti sottrarla alle prevedibili ritorsioni germaniche ed attenersi lealmente alle dure clausole armistiziali, come era stato ordinato dal Re. In particolare era previsto l'immediato trasfe-

rimento notturno della flotta in zone controllate dagli Anglo-Americani. Tuttavia la tardiva comunicazione dell'armistizio non consentiva più alla FNB di partire in tempo utile per raggiungere la destinazione al mattino seguente. Pertanto, la flotta si sarebbe intanto diretta verso La Maddalena, ove *Supermarina* aveva già inviato i documenti relativi ai movimenti successivi. La sosta nella base navale sarda sarebbe avvenuta in concomitanza con il trasferimento del Re e del Governo nella stessa località. In Sardegna sarebbero rimasti almeno un incrociatore e quattro cacciatorpediniere a disposizione del Sovrano, secondo quanto già approvato dagli Anglo-Americani, ma ancora si sperava di potervi lasciare l'intera FNB. Altrimenti le rimanenti navi avrebbero completato nella successiva notte la navigazione verso le previste destinazioni, dove esse sarebbero state sottoposte a delle misure precauzionali di sicurezza, ma nel rispetto della Bandiera e dell'onore militare. L'opzione dell'autoaffondamento dell'intera flotta andava ormai



scartata per non disperdere una risorsa il cui ruolo era ancora importante, anche perché gli Anglo-Americani avevano stabilito (*Memorandum di Quebec*) che una nostra effettiva collaborazione navale avrebbe mitigato il duro trattamento che i vincitori intendevano imporre all'Italia.

L'ammiraglio Bergamini condivise le motivazioni esposte dal Ministro. Si recò quindi nella *Sala Consiglio* e si rivolse a tutti gli ammiragli e comandanti dipendenti ricordando che, con la cessazione delle ostilità con gli Anglo-Americani, si configurava come imminente un gravissimo contrasto con la Germania. Dopo aver confermato la perdurante validità delle istruzioni impartite nel pomeriggio, comunicò che tutte le unità della FNB, incluse quelle in sosta per lavori ma in grado di navigare, dovevano approntarsi al trasferimento, rifornendosi ulteriormente di viveri nella massima quantità possibile. La destinazione finale delle navi - in Sardegna o altrove

- non era ancora certa, ma sarebbe stata comunicata il giorno seguente. In ogni caso, per la flotta non si trattava di una resa: sulle nostre navi la Bandiera non sarebbe mai stata ammainata. Ad una domanda rispose che non si poteva escludere che le navi fossero attaccate tanto dai Tedeschi quanto dagli Anglo-Americani: occorreva pertanto mantenersi pronti a reagire ad ogni offesa, da chiunque fosse pervenuta. Disse infine che nei trascorsi 40 mesi di guerra la Marina aveva già dato straordinarie prove di valore e di abnegazione, con il sacrificio di 12.000 caduti e 40.000 dispersi; ma in quel momento era più che mai necessario ch'essa rimanesse forte e compatta nello spirito, essendo destinata a permanere uno degli organi più saldi sui quali basare la ricostruzione della Patria.





IW

NAVIGAZIONE VERSO L'IGNOTO

PARTENZA NAVIGAZIONE IN GUERRA PRORA SU LA MADDALENA INVERSIONE DI ROTTA

PARTENZA

L

e primissime ore notturne del 9 settembre furono dedicate agli ultimi preparativi delle Forze Navali da Battaglia per la partenza dalla Spezia e da Genova. La maggior parte delle navi era già pronta a muovere in due ore fin dal precedente pomeriggio, ma la nuova missione verso una destinazione finale ancora incerta aveva richiesto un supplemento di rifornimenti per tutti, oltre all'urgentissimo approntamento di due unità che si trovavano ancora ai lavori, ma che potevano comunque essere messe in condizione di prendere il mare:



l'incrociatore *Attilio Regolo* ed il cacciatorpediniere *Artigliere*. L'ordine di partenza per La Maddalena era stato emanato da *Supermarina* alle 23.45, dopo aver recepito l'assenso dell'ammiraglio Bergamini al termine della riunione sul *Vittorio Veneto*. Questa precauzione potrebbe ora risultare sorprendente, ma in quel momento la decisione di avviare la flotta verso l'ignoto (il destino finale era interamente lasciato all'arbitrio dell'ex-nemico) appariva di una tale gravità da richiedere ogni possibile verifica preventiva. Molti anni dopo si seppe che perfino l'ammiraglio de Courten, Ministro della Marina, pur avendo convito l'ammiraglio Bergamini, non era egli stesso esente da dubbi; prima di ordinare la partenza della FNB aveva sentito il bisogno di recarsi a casa del Grande Ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel, Duca del Mare e Presidente del Senato, per ottenere il conforto del suo autorevole parere: "*La Marina deve eseguire gli ordini di Sua Maestà*" era stata la risposta, nient'affatto scontata, del carismatico vegliardo.

Nel frattempo erano state sbarcate dal *Roma* e dalle altre due corazzate le squadre di operatori radiotelegrafisti tedeschi deputati ad assicurare il collegamento con i reparti aerei della *Luftwaffe*, tutti ragazzi che avevano fraternizzato con i nostri e che furono salutati non senza imbarazzo e commozione. In quella lunghissima serata, mentre l'equipaggio aveva potuto distrarsi con lo spettacolo cinematografico organizzato a poppa (era stato proiettato il film "*La bisbetica domata*" con Amedeo Nazzari), anche noi giovani *Squali* ci eravamo preparati a modo nostro alla navigazione. Ci eravamo ritrovati tutti riuniti spontaneamente in uno dei nostri "*quadratini*" Guardiamarina, locali dove la spensieratezza, l'ironia e le risate erano sempre regnate sovrane. Mentre vi incombeva, invece, un silenzio angosciato ed avvilito, interrotto solo da qualche invettiva colma di amarezza, osservammo *Enzo* che preparava una piccola borsa da viaggio ed iniziava poi ad armeggiare con dei preservativi e della cartamoneta, presto imitato da *Ruri*



e poi da tutti gli altri. Non servivano molte spiegazioni: la borsa era il bagaglio di emergenza, con le più importanti cose che avremmo voluto salvare, qualora possibile, mentre nei preservativi andavano infilati, due per volta, i pochi fogli da mille lire di cui disponevamo. Volevamo essere pronti qualora venisse infine prescelta l'opzione dell'autoaffondamento in alto mare, quella in cui ancora, in cuor nostro, speravamo.

L'ammiraglio Bergamini tornò sul *Roma* molto tardi, alle 2.45, essendosi trattenuto sul *Vittorio Veneto* per i necessari accordi telefonici con l'ammiraglio Luigi Biancheri, comandante della VIII Divisione Navale che stava per salpare da Genova, nonché con il Comando Marina, l'Arsenale e gli altri enti locali che dovevano provvedere alle ultime necessità delle navi in partenza dalla Spezia ed assicurare che venissero affondate o rese comunque inutilizzabili quelle impossibilitate a partire. Proprio alle 2.45 partirono da

Genova la VIII Divisione Incrociatori e la torpediniera *Libra*, mentre si autoaffondarono nello stesso porto i cacciatorpediniere *Maestrale* e *Corazziere* che erano ai lavori. Alla stessa ora, a bordo da noi la tromba suonò il *posto di manovra* e dagli altoparlanti vennero impartite le istruzioni per il ritiro dei salvagenti. Preceduta dal Gruppo Torpediniere (partito prima, in funzione di avanguardia lontana), dalle due Squadriglie di Cacciatorpediniere e dalla VII Divisione Incrociatori, la nave da battaglia *Roma* uscì dalle ostruzioni della base navale alle tre, seguita da *Italia* e *Vittorio Veneto*. La rada della Spezia rimase deserta. Sulle navi in mare, il personale della squadra di guardia venne chiamato al proprio posto di *navigazione in guerra*.

Fig. 20 (nella pagina di fronte) — La poderosa mole della corazzata *Roma* ripresa mentre l'unità si appresta a prendere il mare. (foto Uff. Storico M.M.)





F

in dal termine del *posto di manovra*, la nave aveva dunque assunto il suo consueto assetto di navigazione “*in guerra*”, ovvero quello che avevamo fino allora mantenuto in tutte le precedenti attività in mare e la cui rispondenza aveva raggiunto un livello ottimale in seguito al martellante addestramento cui il Comandante ci aveva sottoposto in porto ed in mare. Con l’alternanza delle squadre di guardia suddivise in due soli turni, la nave era in grado di reagire con immediatezza a qualunque minaccia improvvisa e poteva assumere

Fig. 21 (nella pagina di fronte) – L'ampio locale della Segreteria Tecnica Artiglieria della corazzata *Roma*, attrezzato per lo studio e la progettazione di quanto necessario per l'efficienza dei sistemi d'arma di bordo. (foto Uff. Storico M.M.)





in pochi minuti la sua piena capacità bellica chiamando il “*posto di combattimento*”, cui partecipava la totalità dell’equipaggio. Mancava ormai una quindicina di minuti all’inizio del mio turno di guardia, poiché dovevo montare alle quattro, essendo di *diana*. Quella notte sarebbe dunque passata senza alcuna possibilità di andare a dormire. Scesi rapidamente nel nostro *quadrantino*, dove presi un maglione dell’Accademia quale protezione supplementare per quelle ore fredde. Poi, dopo aver controllato i colpi della pistola *Beretta* che portavo alla cintura (ci avevano raccomandato di tenere sempre il colpo in canna), passai a prendere un caffè in Quadrato e salii in Plancia. Era buio pesto, perché la nave era perfettamente oscurata. Mi presentai all’Ufficiale di guardia, e iniziai subito a seguire la navigazione sulla carta nautica, assistendo l’Ufficiale di Rotta che continuava comunque ad occuparsene in prima persona. Al crepuscolo mattinale feci anche un’osservazione astronomica e buttai giù quattro *rette d’altezza*

che, per mia fortuna, confermarono la bontà del punto nave stimato, destinato ad essere subito dopo verificato dall’avvistamento della Corsica.

Alle sei e un quarto, a nord di Capo Corso, incontrammo le navi provenienti da Genova. Dopo il ricongiungimento, la complessiva FNB assunse una formazione davvero imponente, essendo costituita dai seguenti reparti ed unità: IX Divisione Navi da Battaglia (*Roma, Italia e Vittorio Veneto*), VII Divisione Incrociatori (*Eugenio di Savoia, Emanuele Filiberto Duca d’Aosta e Raimondo Montecuccoli*), VIII Divisione Incrociatori (*Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, Giuseppe Garibaldi e Attilio Regolo*), XII Squadriglia Cacciatorpediniere (*Mitragliere, Fuciliere, Carabiniere e Velite*), XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (*Legionario, Alfredo Oriani, Artigliere e Grecale*) e torpediniera *Libra*. Alle 8.40 si congiunse anche il gruppo composto da tutte le altre torpediniere (*Pegaso, Impetuoso, Orsa e Orione*),



che furono nuovamente inviate in posizione di avanguardia lontana. In quella chiara mattinata settembrina il cielo era terso, il mare calmo, la visibilità eccellente: nessun potenziale nemico era in vista. Comunque, a partire dalle nove, trovandoci a ponente della Corsica, la forza navale assunse rotta sud ed iniziò a zigzagare, per tener conto della sempre possibile minaccia di sommergibili.

Nella mattinata, su tutte le navi venne solennemente diffuso dagli altoparlanti della rete ordini collettivi il seguente messaggio che il Ministro della Marina, ammiraglio de Courten, aveva personalmente stilato per indirizzarlo agli uomini imbarcati sulle forze navali:

“Marinai d’Italia, durante 40 mesi di durissima guerra avete tenuto testa alla più potente Marina del Mondo, compiendo eroismi che rimarranno scritti a lettere d’oro nella nostra Storia ed affrontando sacrifici di sangue che vi hanno meritato l’ammirazione della Patria ed il rispetto del nemico. Avreste

meritato di poter compiere il vostro dovere fino all’ultimo, combattendo ad armi pari le forze navali nemiche. Il Destino ha voluto diversamente: le gravi condizioni materiali nelle quali versa la Patria ci costringono a deporre le armi.

È possibile che altri doveri vi siano riservati, imponendovi sacrifici morali, rispetto ai quali quello del sangue appare secondario. Occorre che voi dimostriate in questo momento che la saldezza del vostro animo è pari al vostro eroismo e che nulla vi sembra insopportabile quando i futuri destini della Patria sono in gioco. Sono certo che in ogni circostanza saprete essere all’altezza delle vostre tradizioni nell’assolvimento dei vostri doveri. Potrete comunque guardare fieramente negli occhi gli avversari di 40 mesi di lotta, perché il vostro passato di guerra ve ne dà pieno diritto”.



PRORA SU LA MADDALENA

P

oco dopo mezzogiorno, avvicinandosi all'area dei campi minati presenti a nord della Sardegna, la formazione della FNB venne modificata, costituendo un'unica *linea di fila* preceduta dal Gruppo Torpediniere e formata dalle due Divisioni Incrociatori e dalle tre corazzate, seguite dalla scorta ravvicinata delle due Squadriglie Cacciatorpediniere. Subito dopo l'unità capofila si portò sulla rotta di sicurezza che conduceva verso le Bocche di Bonifacio. Era ormai palese a tutti che la FNB si stesse risolutamente dirigendo verso La Maddalena. Nel corso di un precedente

Fig. 22 (nella pagina di fronte) – Particolare di uno dei locali radio della nave da battaglia *Roma*. (foto Uff. Storico M.M.)





scambio di messaggi fra il Comando in Capo della FNB ed il Comando Marina La Maddalena erano anche stati già stabiliti i posti di ormeggio assegnati alle varie unità al loro arrivo nella base navale. Quella destinazione, ancorché probabilmente di breve durata, dava qualche flebile speranza a noi giovani Guardiamarina, ma lo stesso potrebbe dirsi anche per gli Ufficiali più anziani, di cui spesso captavamo i discorsi nelle lunghe ore di guardia in navigazione. La speranza più concreta era sempre quella dell'autoaffondamento, ipotesi alla quale rimanevamo ostinatamente aggrappati. L'altra era legata a certe vaghe chimere che si basavano sulla presenza del Re in Sardegna, lontano dalle contrapposte invasioni angloamericana e germanica, e quindi forse ancora in condizione di limitare l'arbitrio dei vincitori nel decidere delle sorti dell'Italia.

L'equipaggio, invece, nel vedere sempre più vicine le coste della Sardegna si era rasserenato, come se fosse già arrivato a casa. Parlando con i marinai, compresi ch'essi

erano già stati messi di buon umore dalla distribuzione del rancio di guerra, poiché vi avevano trovato la pastasciutta al pomodoro, che metteva sempre tutti d'accordo. Il buon pasto e la temperatura estiva avevano poi indotto diversi marinai liberi dal servizio a recarsi a poppa, per rilassarsi all'aria fresca ed al sole, con la gioiosa compagnia di *Febo*, il cagnolino di razza incerta, bianco maculato di nero, *mascotte* di bordo. Vidi che tutti, umani e non, venivano reiteratamente ricacciati sottocoperta dagli Ufficiali e Sottufficiali di guardia a poppa. Anche l'amico *Ruri* era coinvolto in questa ingrata bisogna, con risultati effimeri; ma non mi lasciai coinvolgere. Ero stanco morto per il doppio turno di guardia che avevo volontariamente effettuato tutto di filato fino a mezzogiorno: ora dovevo riposarmi.

Fig. 23 (nella pagina di fronte) – La *Biblioteca Ufficiali* della corazzata *Roma*, qui fotografata senza le sei poltroncine del tavolo di lettura, che compaiono invece nella foto seguente. (foto *Uff. Storico M.M.*)





INVERSIONE DI ROTTA

A

vevamo da tempo scoperto che, per potersi riposare brevemente durante le navigazioni, c'era, a bordo del *Roma*, un locale perfetto per noi, fresco e silenzioso: la *Biblioteca Ufficiali*. Mi vi recai e, procedendo con cautela per non svegliare l'amico *Miro* che mi aveva preceduto, mi raggomitolai nella poltrona più ampia. Fui risvegliato all'improvviso dal forte sbandamento assunto dalla nave, che stava evidentemente effettuando una brusca e prolungata accostata. Mi precipitai in coperta e vidi, con sommo stupore, che tutte le navi della

Fig. 24 (nella pagina di fronte) – Il lato della *Biblioteca Ufficiali* con il salottino. Da notare il bel quadro celebrativo della marina dell'antica Roma, con due navi onerarie ed una colonna rostrata. (foto *Uff. Storico M.M.*)





lunghissima formazione stavano proseguendo la loro accostata ad un tempo, ad alta velocità, per poi stabilizzarsi finalmente sulla rotta opposta: un'evoluzione assolutamente impeccabile, ma incomprensibile. Salii di corsa in Plancia per capire che stava succedendo ed ebbi subito l'evidenza, dalle espressioni funeree del Comandante e degli altri Ufficiali presenti, che erano sopraggiunte delle notizie tutt'altro che buone. Si trattava di due novità annunciate pochi minuti prima, in rapida successione, dal ticchettio delle telescriventi.

La prima comunicazione era un messaggio di *Supermarina* che ordinava ai cacciatorpediniere *Ugolino Vivaldi* e *Antonio da Noli* di venire nelle Bocche di Bonifacio per compervi azioni belliche incompatibili con la presenza del Re. Non c'era dunque alcun Savoia in arrivo. Apprendemmo poi con sgomento che il Re aveva lasciato Roma all'alba per recarsi a Pescara ed Ortona, porti dai quali la corvetta *Baionetta* aveva

imbarcato la Famiglia Reale e parte del Governo, e li aveva portati a Brindisi sotto la scorta dell'incrociatore *Scipione Africano*. La seconda novità, quella che aveva determinato la nostra inversione di rotta, consisteva nell'avvenuta occupazione della base navale della Maddalena da reparti della 90^a Divisione *PanzerGrenadier*: si trattava di forze germaniche che dalla Sardegna dovevano trasferirsi in Corsica (dove, paradossalmente, le nostre forze erano numericamente superiori) per poi raggiungere il continente. Trovandosi proprio allora a transitare per La Maddalena, ne avevano assunto il controllo. Questa infelice coincidenza ci aveva precluso la possibilità di fermarci nella nostra base navale sarda. A quel punto, essendo divenuti insicuri tutti i porti nazionali, stavamo navigando verso ponente per uscire dal golfo dell'Asinara, diretti ad una meta ancora incerta, e con prospettive avvolte nelle nebbie più fitte.

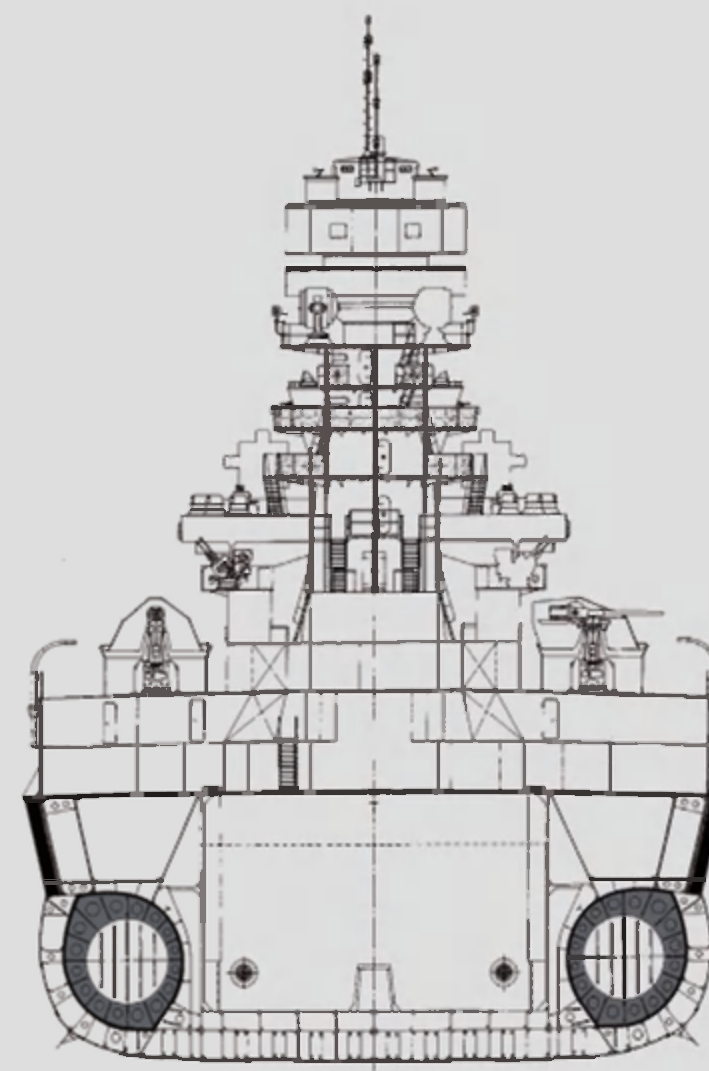


I CILINDRI “PUGLIESE”

Il Generale del Genio Navale Umberto Pugliese fu l'ideatore della protezione delle corazzate classe *Littorio* mediante un cilindro stagno di 340 mm di diametro, sistemato al disotto della linea di galleggiamento ed avvolto da un mantello curvilineo spesso 40 mm: intercapedine utilizzabile come deposito di nafta o acqua per caldaie. Al verificarsi di un'esplosione subacquea la pressione veniva trasmessa dai liquidi sulla superficie esterna dell'intero cilindro fino a provocarne la rottura. In tal modo l'energia dello scoppio veniva in gran parte assorbi-

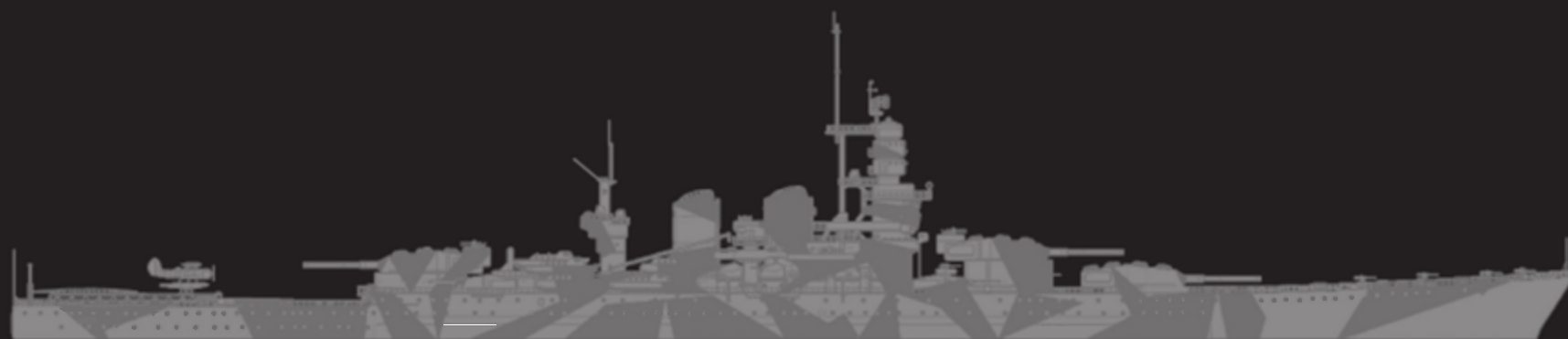
ta garantendo la tenuta della paratia interna.

Grazie alle sue invenzioni il Gen. Pugliese presiedette il *Comitato Progetti Nave*, che generò i piani della classe *Littorio*. I meriti acquisiti non gli consentirono di sfuggire agli effetti delle leggi razziali del 1938, essendo egli di origine ebraica. La decisione di metterlo a riposo lo ferì profondamente ma non scalfì la sua nobiltà d'animo, tanto che, quando le vicende belliche richiesero ancora il suo contributo, egli non esitò a prodigarsi per limitare i danni arrecati dai siluri alle corazzate.



Sezione trasversale del ROMA; sono evidenziate le sagome dei due “cilindri Pugliese”







ALLARME AEREO

MASSIMA ATTENZIONE POSTO DI COMBATTIMENTO LE BOMBE GERMANICHE ONORI AL ROMA

MASSIMA ATTENZIONE

L

a forzata inversione di marcia della FNB, eseguita con accostata ad un tempo, aveva ribaltato l'ordine dei reparti e delle relative navi lungo l'estesa formazione in linea di fila. La forza navale, pertanto, procedeva verso ponente avendo in testa le due Squadriglie Cacciatorpediniere, seguite dalle tre corazzate (nell'ordine *Vittorio Veneto*, *Italia* e *Roma*), dalle due Divisioni Incrociatori (VIII e VII) ed infine dal Gruppo Torpediniere. L'assetto delle navi era sempre quello della *navigazione in guerra*, con tutti i sistemi d'arma pronti a reagire a qualsiasi atto ostile, fer-

Fig. 25 (nella pagina di fronte) – Vista dall'alto della nave da battaglia Roma in navigazione. (foto Coll. E. Bagnasco)





mo restando che non c'era più alcun nemico dichiarato. Quelle che ora chiamiamo le *regole d'ingaggio* consistevano in quel momento nella sola libertà di fuoco per esigenze di autodifesa, secondo le istruzioni fornite verbalmente da *Supermarina* all'ammiraglio Bergamini; tali istruzioni riflettevano sia l'ordine del Governo (il proclama Badoglio contemplava solo reazioni "*ad eventuali attacchi*"), sia le disposizioni angloamericane (*Promemoria Dick*), che autorizzavano l'apertura del fuoco contraereo solo "*in seguito ad un'azione nettamente ostile*" compiuta da un velivolo. Devo infine aggiungere – perché molti, a posteriori, si sono posti questo interrogativo – che né il *Roma*, né alcun'altra nave della FNB, ostentava i segnali distintivi della neutralità (bandiera di segnalazione chiamata "*pennello nero*" e cerchi neri disegnati sui ponti, come richiesto dagli Anglo-Americani) per il semplice fatto che le istruzioni in tal senso pervennero via radio al Comando FNB solo in quel pomeriggio, e non vennero mai attuate dall'ammiraglio Bergamini.

L'attenzione delle nostre navi nei confronti della possibile minaccia aerea era stata elevatissima fin dalla prima mattina, quando anche nella nostra Plancia era risuonato il seguente messaggio del Comando FNB: "*A tutte le unità dipendenti. Attenzione agli aerosiluranti all'alba*", seguito più tardi dal segnale: "*Massima attenzione attacchi aerei*". Nell'arco della mattinata vi erano anche stati vari avvistamenti di aerei angloamericani e germanici. Gli allarmi aerei più significativi erano stati provocati da due ricognitori: un *Martin B-26 Marauder* della RAF, i cui avvicinamenti alla forza navale avevano provocato l'apertura del fuoco di varie unità, prontamente fermate dall'ammiraglio Bergamini; un *Ju 88* tedesco che aveva comunicato il suo primo avvistamento della FNB verso le 10.30.

Fig. 26 (nella pagina di fronte) – Quadro di manovra di una centrale di propulsione di due linee asse della corazzata *Roma*. (foto Uff. Storico M.M.)





POSTO DI COMBATTIMENTO

D

opo l'inquietante avvistamento del ricognitore tedesco, il Comando FNB aveva ordinato alle corazzate *Italia* e *Vittorio Veneto* di tenersi pronte a catapultare i velivoli da caccia *Re.2000*. Questi aerei, di cui vi era un esemplare sulle corazzate *Roma* ed *Italia*, mentre il *Vittorio Veneto* ne aveva due, andavano comunque lanciati solo all'effettivo avvicinamento di attaccanti, poiché dopo il lancio ed il loro breve intervento operativo dovevano atterrare nel più vicino aeroporto e non erano più recuperabili. Un lancio prematuro dei caccia rischiava



dunque di privarci inutilmente di quella risorsa. Poco dopo la nostra inversione di marcia, il cacciatorpediniere *Legionario*, appartenente alla squadriglia che si trovava in testa alla formazione, segnalò l'avvistamento di un velivolo tedesco. Si trattava evidentemente del ricognitore che, come si seppe dopo, trasmise gli ultimi dati su di noi agli undici bombardieri *Dornier Do 217 K-2* decollati dall'aeroporto di Istres, sullo Stagno di Berre a nord-ovest di Marsiglia, quale prima di tre ondate di questi velivoli (28 in tutto), per la prima volta armati con la loro nuova e segretissima bomba radioguidata "*Fritz X*". Questa missione, che fino al giorno prima era programmata per attaccare, in stretto coordinamento con noi, le navi angloamericane che venivano a sbarcare in Italia, era stata dirottata addirittura contro di noi, il loro ex-alleato, come se questa sterile ma sanguinosa rappresaglia potesse convincerci a ritornare al loro fianco anziché consolidare definitivamente la nostra sofferta scelta di attenerci alle clausole dell'armistizio.

Ma noi, allora, non potevamo nemmeno immaginare questo cieco livore, né nutrivamo alcuna preconcepita ostilità verso l'ex-alleato, ma solo una responsabile diffidenza. Per questo motivo, non appena pervenne l'allarme aereo per l'avvicinamento di una formazione di velivoli, verso le 15.20, il *Roma* come tutte le altre unità chiamò il *posto di combattimento*: mi recai dunque nella torre 3 da 152, di cui ero divenuto responsabile come *direttore del tiro autonomo*. I primi cinque bombardieri tedeschi, che volavano ad alta quota, furono avvistati dalle corazzate una decina di minuti dopo. Quando gli aerei superarono il sito di 60° (distanza angolare dall'orizzonte) tirammo un sospiro di sollievo perché quello era il limite per poter sganciare le bombe fino allora conosciute. Sembrò dunque che i piloti tedeschi non avessero intenzioni ostili.



LE BOMBE GERMANICHE

G

li aerei non volavano più nella formazione iniziale, ma eseguivano dei volteggi indipendenti. Dalla direzione del tiro della mia torre, avendo la visuale libera sul lato dritto della nave e nel settore poppiero, seguivo con il binocolo la lenta manovra del velivolo che si era maggiormente avvicinato alla nostra verticale, ad alta quota. Il Tenente di Vascello Medanich manifestava in rete tutto il suo nervosismo perché i suoi cannoni da 90 di dritta erano in punteria fin da quando gli aerei erano a 14000 metri. A quella distanza anche la

Fig. 27 (nella pagina di fronte) – Centrale di sicurezza della corazzata Roma, con la postazione dell'Ufficiale in comando di guardia. Si intravede anche la *chaise longue* riservata al Direttore di Macchina. (foto Uff. Storico M.M.)





mia torre trinata avrebbe potuto effettuare un tiro di sbarramento utile, mentre ora l'elevazione era eccessiva. Ad un tratto, dal velivolo si staccò un puntino luminoso rosso, seguito da una scia bianca. “*Ha fatto un segnale!*”, gridò una vedetta. In effetti somigliava ai segnali pirotecnici usati dagli aerei tedeschi per farsi riconoscere da noi. Ma l'oggetto con la scia continuò a scendere velocemente. Un'alta colonna d'acqua s'innalzò a pochi metri dalla poppa dell'*Italia*. Ecco dunque un'azione *nettamente ostile*: i nostri cannoni da 90 e le mitragliere poterono finalmente aprire il fuoco, e lo stesso fecero tutte le altre navi, costellando il cielo di nuvolette grigiastre. Mentre le unità iniziavano anche a contro-manovrare, con un serpeggiamento indipendente, altre bombe caddero in acqua: una seconda di poppa all'*Italia*, una di prora dell'*Eugenio di Savoia*, una di poppa all'*Attilio Regolo*, una al traverso del *Vittorio Veneto*, seguita dopo diversi minuti da altre due vicino alla stessa corazzata.

Continuavamo ad essere sotto attacco e non fu più possibile catapultare i nostri aerei da caccia, che avrebbero comunque impiegato più di sei minuti a raggiungere la quota dei bombardieri. In quella fase convulsa, mentre il *Vittorio Veneto* schivava le due ultime bombe citate, il *Roma* fu oggetto di ben quattro attacchi di bombardieri (ognuno portava una sola bomba) in rapida successione. Questo è quanto risultò poi dalle deposizioni dei naufraghi, che descrissero la seguente sequenza: una prima bomba caduta in acqua in prossimità della poppa, la seconda caduta a bordo, la terza in acqua a sinistra e la quarta, purtroppo, a bordo. L'effetto della prima bomba che ci colpì, alle 15.46, mentre la nave contro-manovrava accostando a sinistra, fu tremendo. L'ordigno cadde infatti fra i due cannoni da 90 più vicini alla mia torre, perforò l'intero scafo ed esplose sotto la carena, grosso modo fra il locale delle caldaie 7 e 8 ed il locale motrice di poppa. Mancò la corrente, ma poco dopo fu ripristinata dal





Fig. 28 – La parte alta di uno dei locali caldaie della corazzata Roma: i tubi con 3 strisce sono quelli del vapore surriscaldato. (foto *Uff. Storico M.M.*)

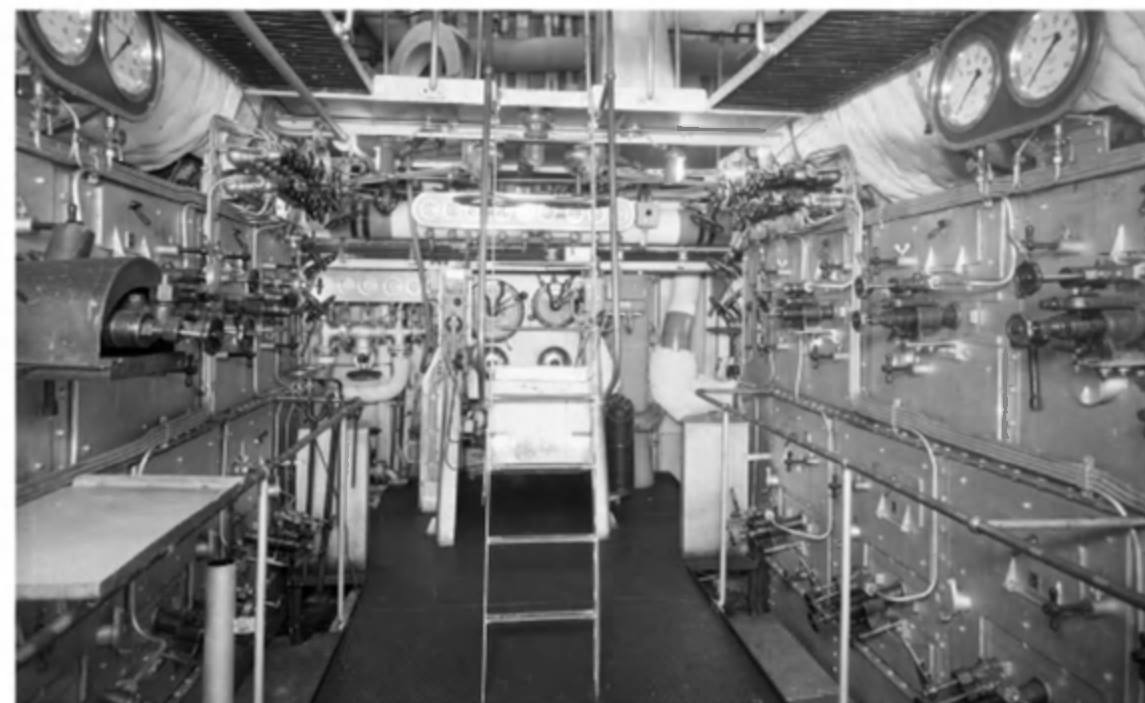


Fig. 29 – Frontali affacciati di due delle 8 caldaie della corazzata Roma, sistemate in 4 locali separati. (foto *Uff. Storico M.M.*)



servizio elettrico. I cannoni da 90, dopo una breve interruzione, ripresero a sparare. La nave si inclinò per effetto dell'allagamento dei locali, ma la pronta compensazione effettuata dal servizio di sicurezza ridusse lo sbandamento a soli 2°. Anche l'inconveniente derivante della brusca riduzione di velocità fu parzialmente superato, consentendo all'unità di riprendere a navigare a 16 nodi.

In quel momento l'ammiraglio Bergamini ed il Comandante Del Cima furono visti per l'ultima volta da chi poi sopravvisse: il primo dalla Plancia ammiraglio osservava il punto di impatto della bomba; il secondo, dalla Plancia comando, seguiva con il binocolo gli aerei che volteggiavano, evidentemente preoccupato per le ridotte capacità di manovra della nave a causa della bassa velocità. Ciò nonostante, quando subimmo l'ultimo e fatale attacco, la nave stava ancora contro-manovrando con un'ampia accostata a sinistra.

Quest'ultima bomba ci colpì alle 15.52 fra il torrione, la torre 2 da 381 e la più vicina torre da 152 di sinistra. L'ordigno andò ad esplodere nel locale motori prodiero di sinistra, provocando un'imponente fuga di vapore, l'allagamento del locale ed il blocco delle motori. La nave rimase dunque senza propulsione. Dopo una decina di secondi si verificò la deflagrazione delle cariche di lancio nel deposito munizioni da 152 ed in quello della torre 2 da 381. Questa torre, del peso di 1591 tonnellate, saltò per aria come un tappo di spumante e finì in mare. Seguì un'analoga deflagrazione del deposito della torre 1 da 381, vasti incendi a prora, l'interruzione di energia elettrica in tutta la nave, l'inclinazione del torrione verso prora dritta, il progressivo allagamento dei locali devastati e lo sbandamento della nave di circa 12° a dritta.



LA BOMBA FRITZ X

La Germania, nel corso della seconda guerra mondiale, elaborò numerose armi "segrete" ad elevata tecnologia e potenziale offensivo.

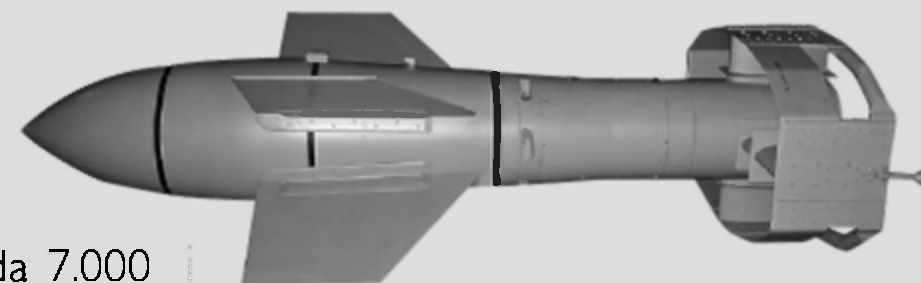
Tra le tante, oltre i ben noti aerei-bomba a reazione V1 ed i missili supersonici A4 e V2, vanno evidenziate le bombe razzo HS 293 e soprattutto la bomba radioguidata Ruhrstahl SD 1400 particolarmente adatta per il ruolo antinave.

La bomba radioguidata SD 1400 o più semplicemente Fritz X era in grado di centrare, grazie ad un meccanismo di radioguida, un bersaglio di soli

5x5 metri dopo lo sgancio da 7.000 metri di quota.

Ogni bombardiere trasportava una sola bomba, lunga più di tre metri e pesante oltre una tonnellata e mezzo. Il peso, unito all'elevata quota di sgancio, permetteva all'ordigno di raggiungere una velocità di 1.200 km/orari e quindi di perforare qualsiasi corazzatura.

La bomba era dotata di una "codetta luminosa" (pirotecnica e non propulsiva) che la rendeva visibile e controllabile dall'aereo fino al momento dell'impatto.



*Ruhrstahl SD 1400 "Fritz X" (esposto al RAF Museum, Hendon – GB)
Bombe radioguidate di questo tipo affondarono la corazzata Roma e danneggiarono la gemella Italia*

Il momento dello sgancio era indipendente dalla posizione dell'aereo rispetto al bersaglio, in quanto la traiettoria della bomba poteva essere controllata e corretta.

L'arma fu impiegata per la prima volta il 9 settembre 1943. Di 28 bombe sganciate 3 andarono a segno ed una causò l'affondamento del *Roma*.



N

ella mia torre, fui rassicurato dalle rozze imprecazioni di chi aveva sbattuto da qualche parte per il contraccolpo. Dunque, nessun ferito grave. Io stesso ero stato sbalzato a terra dal mio seggiolino, dopo aver battuto la testa contro la parete d'acciaio. Nella semioscurità avvertii un dolore lancinante ai timpani ed un'improvvisa vampata di caldo torrido e soffocante. *“Fuori dalla torre!”* urlai a tutti. Uscii per ultimo e, dopo aver raccomandato ai miei di non allontanarsi, passai sul lato sinistro per vedere cos'era quel bagliore verso prora. Il



rumore era assordante, come un rombo cupo accompagnato dal crepitio di esplosioni. Passai a poppavia della torre 3 da 381 e della torre 4 da 152. Il personale della prima stava uscendo attraverso il portellone del telemetro superiore. Feci un cenno da lontano ad *Enzo* e *Miro*. Superata la torre 4, rimasi senza fiato: una gigantesca nube di fumo nero illuminato da vampe giallastre si sprigionava dalle viscere della nave a prora sinistra del torrione e si innalzava come il fungo di un'eruzione vulcanica, trascinando verso l'alto un'infinità di frammenti strappati alla nave. Era evidentemente avvenuta la *deflagrazione* (cioè la combustione veloce) dei depositi munizioni. Nello stesso momento apprezzai quella tragica conferma di quanto ci avevano insegnato sul pregio del nostro munizionamento: se avessimo avuto quello inglese, sarebbe esploso e la nave si sarebbe disintegrata. Continuai a procedere cautamente verso prora, ma non andai oltre il terzo cannone da 90, perché il calore diveniva insostenibile, ed aumen-

tava anche il rischio di essere colpiti dalle imprevedibili esplosioni del munizionamento delle mitragliere.

Era comunque più urgente soccorrere quelli che avevo sotto gli occhi. Chinati presso alcuni corpi che giacevano orrendamente bruciati o mutilati vi erano già due sottufficiali e tre marinai che cercavano di aiutare e rincuorare quei poveretti, pur essendo anch'essi abbastanza malandati. Non si preoccupavano né per sé stessi né per la nave che gemeva sinistramente mentre si inclinava: volevano solo riuscire a rimettere in piedi i loro amici. Aiutai a tamponare qualche ferita, poi acchiappai al volo un infermiere che, sebbene anch'egli ustionato, si prodigò subito nelle medicazioni di emergenza. Mentre due di quei feriti riuscivano così a procedere verso poppa con l'aiuto dei compagni, mi accorsi che in quei momenti terribili il prevalente anelito che accomunava tutti quelli che incontravo era di dare ogni possibile aiuto a chi era



stato meno fortunato. Vidi un marinaio infilarsi in un boccaporto chiamando a squarciagola l'amico ch'egli sperava trovare nel buio dei locali sottocoperta; un sergente togliersi il salvagente ed infilarlo delicatamente ad un collega malamente sfregiato; un nocchiere portare in spalla il proprio nostromo semisvenuto; un altro arrampicarsi in tuga per recuperare dal motoscafo un mucchio di salvagenti da distribuire a chi non l'aveva indossato, come previsto. Giunse infine da una breve ispezione all'esterno del torrione, senza avervi trovato segni di vita, il Tenente di Vascello Agostino Incisa della Rocchetta (il marchese) - direttore del tiro dei cannoni da 90 di sinistra, quasi irriconoscibile per le bruciature - che mi disse di far andare a poppa tutti quelli che potevano muoversi, procedendo con calma perché la nave sembrava ancora in grado di galleggiare.

Sparsi la voce, senza creare panico, fra i sottufficiali presenti. Dopo aver verificato il regolare avvio

di questi spostamenti, mi soffermai un poco presso la torre 4 da 152, avendovi trovato tre *Squali*: due completamente sfigurati dalla vampata torrida (Marcello e Michele, detto il *Polpo*) e l'altro in buone condizioni (*Toni*). Anche loro scesero a poppa, mentre io andai a dare una mano ad un manipolo di volonterosi che si affannavano a liberare i *Carley* sistemati sul cielo delle torri: queste zattere di salvataggio finirono presto in mare, sia pure con qualche ammaccatura. Nel frattempo il Signor Incisa aveva constatato che la nave aveva ripreso ad inclinarsi. Accortosi di essere l'ufficiale di Stato Maggiore più anziano presente, ordinò "*Abbandonare la nave!*". In quel momento il *Roma* era stato raggiunto dagli incrociatori *Duca degli Abruzzi* e *Garibaldi*, che *defilarono* ai due lati della nave morente, rendendole gli onori.





Fig. 30, 31 e 32 – Sequenza di fotografie amatoriali che documentano le eccezionali dimensioni della deflagrazione avvenuta a proravia del torrione della corazzata Roma. (foto *Uff. Storico M.M.*)





VII

L'ABBRACCIO DEL MARE

VIVA IL ROMA! I SOCCORSI NAVALI NEL MAR DI SARDEGNA IN ACQUE SPAGNOLE

VIVA IL ROM'A!

N

on c'era più tempo da perdere. Il movimento di rotazione della nave era ripreso, facendo immergere di qualche centimetro il *trincarino* di dritta del ponte di coperta (cioè il bordo laterale del ponte, laddove questo si raccorda con lo scafo esterno). Questo allarmante segnale fece comprendere a tutti che occorreva sbrigarsi ad abbandonare la nave. Tuttavia i più si trattenevano ancora per aiutare ustionati e feriti ad allacciare il salvagente ed a scivolare delicatamente in mare. Vidi *Ruri* che, come una mamma papera seguita dai

Fig. 33 (nella pagina di fronte) – La zona studio di un camerino per Ufficiale Superiore a bordo della nave da battaglia *Roma*. (foto Uff. Storico M.M.)





paperotti, portava dietro di sé tutto il personale della sua torre a poppa estrema, dove era più facile tuffarsi. I miei erano già tutti in acqua, come lo erano già tanti altri marinai, sopra i *Carley* o aggrappati ai cavi esterni di queste zattere di salvataggio, oppure appoggiati ad altri galleggianti di fortuna. A poppa molti esitavano ancora a mettersi in salvo, non volendo far mancare un ulteriore sostegno a chi era stato più duramente colpito dalla deflagrazione. È quello che feci anch'io, ma fu ben poca cosa se confrontata al comportamento di *Toni*: quest'ultimo, dopo essersi fatto detergere il sangue che gli colava copiosamente sugli occhi, offuscandogli la vista, non si buttò in acqua – come era stato caldamente incoraggiato a fare – se non dopo aver preso con sé l'amico Michele (il nostro solerte e generosissimo *Polpo*), reso pressoché cieco dalle estese ustioni riportate. Mi colpì, poi, l'apparente calma ostentata dal Tenente di Vascello Incisa della Rocchetta che, nonostante le penose bruciature che lo rendevano

quasi irriconoscibile, si tolse la giacca, il binocolo e la pistola, e poggiò diligentemente il tutto su di un fungo di ventilazione; si sfilò poi le scarpe e le depositò davanti alla base dello stesso fungo, prima di scendere in acqua. Ripetei meccanicamente gli stessi gesti, piegando per bene la mia giacca ed allineando le mie scarpe alle altre, con quell'automatica cura dell'ordine a cui pareva impossibile rinunciare, anche se non aveva più alcun senso in quella situazione. Infine mi tuffai, mi liberai della pistola lasciandola andare a fondo e mi allontanai con vigorose bracciate.

L'acqua era abbastanza calda, il mare era calmo ed il salvagente faceva il suo dovere. Non c'era la necessità di raggiungere qualche altro galleggiante. Evitai pertanto di avvicinarmi a chi fruiva già di un punto di appoggio, per non rischiare di comprometterne la tenuta. Dopo un poco mi accorsi che tutti gli sguardi si erano improvvisamente fissati in direzione della nave.



Mi girai anch'io e vidi, con una stretta al cuore, che il movimento di rotazione stava accelerando. Vi era ancora a poppa una trentina di persone, il cui salvagente rosso spiccava in lontananza. Poiché la nave sbandava sempre più, qualcuno rotolò in mare e tentò di allontanarsi a nuoto, mentre altri riuscirono ad aggrapparsi alla battagliola sul lato sinistro. Guardai la nostra Bandiera al picco dell'albero poppiero mentre descriveva un arco di cerchio sulla dritta prima di toccare il mare, ove parve fermarsi un attimo, prima di immergersi del tutto. La nave si stava ormai capovolgendo. Una decina di quelli che erano rimasti a poppa riuscirono a scavalcare la battagliola ed a sfruttare gli appigli degli oblò degli alloggi Ufficiali per arrampicarsi sulla carena. Tuttavia lo scafo non poté sopportare il nuovo assetto, rovinoso per le parti già gravemente ferite dalle due bombe: non appena la nave si fu completamente capovolta, con un agghiacciante schianto essa si spezzò in due. La parte poppiera assunse un'inclinazione di

circa 45°, con le eliche ed i timoni in alto, sbalzando in acqua chi stava sulla carena; poi scivolò lentamente in mare e si inabissò. La metà prodiera della nave si erse invece in posizione verticale, fermandosi fuori dall'acqua come per mostrare un'ultima volta, con legittima fierezza, tutta la sua maestà. Poi, dopo essersi ulteriormente innalzata fino a coprire il sole, scese verticalmente in acqua. Guardavamo tutti ammutoliti quell'estremo addio della nostra nave. Ma quando, per ultimo, scomparve nei flutti anche il purpureo stemma dell'Urbe che ornava l'estremità della prora, si alzò spontaneo il grido con il quale si usava andare al combattimento: *"Viva l'Italia, Viva il Re!"*, seguito da un ancor più commosso: *"Viva il Roma!"*.



E

rano le 16.15 quando la corazzata *Roma* si inabissò, portando con sé l'ammiraglio Bergamini e tutto il suo Stato Maggiore, oltre al Comandante Del Cima e gran parte dei suoi uomini. Prima di capovolgersi, tuttavia, la nave era sopravvissuta per più di venti minuti all'immane deflagrazione provocata dalla seconda bomba; e questo aveva consentito il tempestivo svolgimento delle operazioni di *abbandono nave* da parte di circa un terzo del personale imbarcato. Ma non tutti quelli che erano riusciti ad allontanarsi dalla nave in tempo

Fig. 34 (nella pagina di fronte) – La zona letto di un camerino per Ufficiale Superiore a bordo della nave da battaglia *Roma*. (foto Uff. Storico M.M.)





utile poterono poi essere recuperati dalle unità soccorritrici, perché molti, purtroppo, ancora morivano pur stando in acqua. Si trattava di quelli che erano già arrivati al limite della resistenza quando erano ancora a bordo e non riuscirono poi a superare l'ulteriore trauma provocato dalla loro condizione di naufraghi. Ed infatti ne vedevamo ogni tanto qualcuno spirare in superficie, oppure scomparire nei flutti ed allontanarsi verso il fondo, mentre dal fondo stesso venivano in superficie le chiazze di nafta ed olio provenienti dalla nave insieme a vari oggetti galleggianti come fusti vuoti, carabottini, pezzi di legno ed altri rottami. Questa evidente connessione fra la superficie ed il fondo mi diede i brividi. Avevo visto tre o quattro *Squali* fra i naufraghi, e speravo che ce fossero altri, ma capivo bene che molti erano certamente lì sotto, a fondo con tutta la nave. In Accademia fra di noi cantavamo: “*e fino a quando avrem vita, tutti fratelli sul mare saremo*”. Ora eravamo ancora tutti affratellati, non “*sul*” mare,

ma “*nel*” mare. Quello che ancora ci manteneva fisicamente vicini era proprio l'abbraccio del mare.

Mi accorsi solo allora della presenza delle prime navi soccorritrici non troppo lontane da noi. Non avevo mai dubitato che ci sarebbero state inviate. In realtà, la prima unità ad intervenire lo fece d'iniziativa: non appena aveva avvistato l'enorme vampa davanti al torrione del *Roma*, il Capitano di Vascello Giuseppe Marini di Specchia, comandante del cacciatorpediniere *Mitragliere*, essendo il più vicino alla Divisione Corazzate (era proprio di prora al *Vittorio Veneto*), aveva invertito senza ordini la rotta per portare al più presto il proprio soccorso. Giunto sul posto, egli aveva avviato subito le operazioni di salvataggio, mentre si consumavano gli ultimi 11 minuti della vita del *Roma*. Nel frattempo, in seguito ad una rapida successione di ordini emanati dal comandante della VIII Divisione Incrociatori, ammiraglio Biancheri (sul *Duca degli Abruzzi*, passato vicino



al *Roma*), e dal comandante della VII Divisione Incrociatori, ammiraglio Oliva (il più anziano in zona), erano stati distaccati per i soccorsi due gruppi navali: uno costituito dall'incrociatore *Attilio Regolo* e da tre unità della XII Squadriglia Cacciatorpediniere: *Mitragliere*, *Carabiniere* e *Fuciliere*; l'altro includeva tre torpediniere: *Pegaso*, *Impetuoso* e *Orsa*. Il primo gruppo era posto agli ordini del predetto comandante Marini, mentre la Squadriglia Torpediniere era comandata dal Capitano di Fregata Riccardo Imperiali di Francavilla, imbarcato sul *Pegaso*. Tutti gli ordini erano stati emanati più di cinque minuti prima dell'affondamento del *Roma*.

Quando venni raggiunto dalla motolancia del *Mitragliere*, il nocchiere a prora gridò “*Prima i feriti!*”. Bravi ragazzi, pensai, stavano eseguendo perfettamente il proprio compito. Indicai con un gesto un gruppo di marinai da cui provenivano rantoli e lamenti deliranti. L'imbarcazione vi si diresse subito, agli ordini

dell'Ufficiale preposto: era il Signor Costa, che, come appresi in seguito, si impegnò nell'intera operazione di soccorso con un tale coinvolgimento personale da tuffarsi egli stesso dalla motolancia per andare a recuperare il nostro *Toni*. D'altra parte tutto il personale delle navi soccorritrici partecipò con la massima dedizione al salvataggio dei naufraghi del *Roma*, mettendo in acqua non solo le imbarcazioni ma anche i *Carley* (che spiccavano in mare grazie alla loro vivace colorazione a strisce gialle e rosse), predisponendo a poppa molti salvagenti ed i *sacchetti* da lanciare in mare per far giungere una sagola ai naufraghi pervenuti sottobordo a nuoto – come accadde anche a me – e fornendo cure immediate ai bisognosi, nonché qualche capo d'abbigliamento ed un sorso di *cognac* a chi stava meglio.



NEL MAR DI SARDEGNA

Q

uando i due gruppi di unità soccorritrici ebbero concluso le operazioni di ricerca nelle rispettive zone, raggiungendo la ragionevole certezza che non vi fosse in mare alcun altro sopravvissuto, il totale dei naufraghi recuperati ammontava a 622 persone, di cui 503 a bordo dei tre cacciatorpediniere, 17 sul *Regolo* e 102 sulle tre torpediniere. Nel frattempo gli attacchi aerei germanici non erano ancora cessati. Non era passato nemmeno un quarto d'ora dall'affondamento del *Roma*, che era giunta l'ultima ondata di bombardieri *Do 217 K-2* an-

Fig. 35 (nella pagina di fronte) – L'ambulatorio dell'infermeria della corazzata *Roma*. (foto Uff. Storico M.M.)





cora armati con la bomba radioguidata *Fritz X*. Avendo concentrato i loro attacchi sulle due rimanenti corazzate, che continuavano a sparare ed a contro-manovrare, gli aerei erano riusciti a colpire solo l'*Italia*, provocando un'ampia falla. L'unità aveva comunque potuto essere stabilizzata ed aveva ripreso a navigare a 24 nodi. Dopo questi attacchi, era stato ordinato alle due corazzate di catapultare i loro caccia Re 2000 quale scorta aerea della forza navale: il solo lancio utile era stato quello del *Vittorio Veneto*, ma il suo aereo era rimasto in volo in zona solo 33 minuti, dovendo poi andare all'atterraggio entro il tramonto. Nelle prime ore notturne, mentre il grosso della FNB continuava ad allontanarsi verso ponente, il gruppo torpediniere fu oggetto di una prolungata serie di attacchi aerei condotti da bombardieri *Do 217 K-3* armati con la bomba-razzo planante radiocomandata *Hs 293*, un vero e proprio missile aria-superficie. In un precedente attacco una di queste bombe era caduta molto vicino allo scafo del cacciatorpediniere *Vivaldi*,

danneggiandolo tanto da determinare il successivo suo autoaffondamento. Gli attacchi contro le torpediniere risultarono invece inefficaci, grazie alla continua reazione delle armi contraeree e soprattutto alle rapide contro-manovre attuate dalle navi.

Allontanatosi dalla zona delle operazioni di soccorso, il gruppo *Regolo*-cacciatorpediniere aveva iniziato a navigare verso nord. Il comandante Marini, infatti, dopo aver lasciato libertà di manovra al gruppo torpediniere, si era orientato ad andare a Livorno o a Portoferraio, presumendo che la FNB fosse diretta alla Spezia. Avendo poi appreso che i Tedeschi stavano entrando a Roma, capì che nessun porto dell'Italia centrosettentrionale e delle isole era esente dalla minaccia germa-

Fig. 36 (nella pagina di fronte) – La Sala Radiologia dell'infermeria della corazzata *Roma*. (foto Uff. Storico M.M.)





nica, mentre il meridione era ormai sotto il controllo angloamericano. Pertanto, mancando il collegamento radio con il Comando della FNB, ritenne comunque tassativa la direttiva dell'ammiraglio Bergamini di evitare che le nostre unità potessero cadere in mani angloamericane o tedesche. Decise quindi di dirigere sul più vicino porto neutrale, quello di Mahón, a Minorca, in modo da sbarcare al più presto i feriti e farli curare nel locale ospedale, rinviando al giorno dopo la verifica dei movimenti della FNB. Recepito il parere concorde degli altri tre comandanti, diresse la formazione navale verso le Baleari, procedendo a 28 nodi per potervi giungere prima dell'alba. Durante quella navigazione, le unità furono ripetutamente illuminate dai bengala di velivoli da ricognizione, presumibilmente britannici.

Anche il gruppo torpediniere, al termine degli attacchi dei bombardieri, aveva inizialmente navigato verso nord. L'analisi della situazione effettuata dal co-

mandante Imperiali fu concettualmente coincidente con quella del comandante Marini e pervenne alle stesse conclusioni. Mentre egli tentava ancora di collegarsi con il comando FNB, aveva comunicato agli altri due comandanti la sua intenzione di raggiungere le Baleari qualora fosse rimasto in assenza di ordini. A quel punto la torpediniera *Orsa*, essendo ormai a corto di nafta, dovette dirigere indipendentemente verso l'isola di Maiorca, per entrare nella Baia di Pollensa. Il *Pegaso* ricevette poi da *Supermarina* l'ordine di dirigere su Bona (Algeria), ove avrebbe trovato una nave ospedale italiana. Dopo essersi consultato con il comandante dell'*Impetuoso*, Capitano di Corvetta Giuseppe Cigala Fulgosi (Medaglia d'Oro al Valore Militare), il comandante Imperiali valutò che quel messaggio dovesse essere considerato non autentico, *“per l'essenza stessa dell'ordine”* che era in contrasto con la direttiva tassativa ricevuta dall'ammiraglio Bergamini. Aumentò la velocità a 25 nodi e procedette verso Pollensa insieme all'*Impetuoso*.



DUE MEDAGLIE 'AL VALORE MILITARE

R.N. ROMA, 9 SETTEMBRE 1943

Ammiraglio d'Armata Carlo Bergamini - Medaglia d'Oro al Valore Militare alla memoria:

"Comandante in Capo delle Forze Navali da Battaglia, sorpreso dall'armistizio in piena efficienza materiale e morale, trascinò con l'autorità e con l'esempio tutte le sue navi ad affrontare ogni rischio pur di obbedire, per fedeltà al Re e per il bene della Patria, al più amaro degli ordini.

E nell'adempimento del dovere scom-

parve in mare con la sua nave ammiraglia, colpita a morte dopo accanita difesa, dal nuovo nemico, scrivendo nella storia della Marina una pagina incancellabile di dedizione e di onore."

Guardiamarina Michele Scotto - Medaglia d'Argento al Valore Militare sul campo (*):

"Direttore di tiro di Sezione mitragliere di corazzata gravemente colpita da offesa aerea, malgrado le ferite restava al

suo posto di combattimento incitando la gente a continuare la proficua reazione contro gli aerei attaccanti, incurante delle esplosioni, degli incendi e del grave sbandamento della nave. Raccolto dopo l'affondamento dell'unità in pietoso stato, sopportava stoicamente il dolore delle ferite e la perdita di un occhio con spirito altamente sereno e patriottico. Elevato esempio di virtù militari, fermezza di carattere e sprezzo del pericolo."

Nota (*): fra le 52 Medaglie al Valore Militare (1 d'Oro, 15 d'Argento e 36 di Bronzo) conferite a chi si distinse sul Roma, viene citata quella conferita al più giovane Ufficiale decorato di Medaglia d'Argento (uno Squalo).



IN ACQUE SPAGNOLE

A

lle 8 del 10 settembre, il gruppo navale del comandante Marini (incrociatore *Attilio Regolo* e cacciatorpediniere *Mitragliere*, *Carabiniere* e *Fuciliere*), dopo aver distrutto i cifrari e gli altri documenti segreti, entrò nel porto di Mahón, ove provvide con le motobarche all'invio dei feriti gravi presso l'ospedale militare, su di un isolotto al centro della rada. Non essendo riuscite a rifornirsi di nafta, per le lentezze locali, le navi non poterono lasciare le acque territoriali spagnole entro le 24 ore, come prescritto dalla *Convenzione dell'Aja* del

Fig. 37 (nella pagina di fronte) – I lettini per i ricoveri nell'infermeria della corazzata *Roma*. (foto Uff. Storico M.M.)





1907. Esse furono pertanto internate e così dovettero rimanere per 16 mesi, prima di rientrare in Italia (gennaio 1945). Analoga sorte toccò alla torpediniera *Orsa*, che era giunta nella baia di Pollensa verso le 10.

Optarono invece per l'autoaffondamento il *Pegaso* e l'*Impetuoso*, giunti nella baia di Pollensa poco prima di mezzogiorno. Dopo avervi sbarcato i feriti più gravi, i due comandanti tornarono a consultarsi e valutarono che il prevedibile internamento non avrebbe posto le navi al riparo da un eventuale colpo di mano tedesco. Così, alle due del mattino dell'11 settembre, subito dopo il tramonto della luna, le due torpediniere salparono in piena oscurità ed assoluto silenzio, e si portarono a lento moto, con le luci di navigazione spente, a due miglia dalla costa. Lì misero a mare i *Carley* e vi sbarcarono gli equipaggi, con metà degli uomini all'interno delle zattere e metà in acqua, aggrappati ai cavi esterni. Erano presenti anche molti

superstiti del *Roma* (fra di essi, anche il nostro *Miro*), che ebbero così la singolare ventura di essere naufraghi per due volte di seguito nell'arco di un giorno e mezzo. Le due navi, con il personale strettamente necessario per la manovra, si recarono poi oltre il limite dalle acque territoriali spagnole, su di un fondale superiore ai 100 metri. Fermate le macchine, i due comandanti fecero aprire le valvole di allagamento *Kingston* e sbarcarono insieme ai loro uomini, allontanandosi con le motobarche. Alle cinque, il *Pegaso* e l'*Impetuoso* affondarono, con la Bandiera di combattimento al picco. A posteriori, la Commissione d'Inchiesta Speciale incaricata di valutare l'operato dei due comandanti, giudicò la decisione di autoaffondare le navi “*conforme alle leggi dell'onore militare*”.

Con i propri superstiti, l'equipaggio della corazzata *Roma* continuò a costituire un'entità a sé stante, anche se rimase a lungo frazionato fra locazioni diverse,



quali Mahón, Pollensa ed ospedali vari. Il giorno dopo il nostro arrivo, furono seppelliti nel locale cimitero i 13 naufraghi che, nonostante le medicazioni ricevute a bordo, erano morti durante la navigazione verso le Baleari. Alle cure dei ricoverati presso l'ospedale militare contribuirono anche i nostri medici. Dopo qualche settimana, la morte di alcuni degli ustionati più gravi (fra cui il Tenente di Vascello Medanich) convinse le autorità locali ad inviare i pazienti in condizioni peggiori (incluso il nostro *Polpo*) nei più attrezzati ospedali di Barcellona e Madrid. Fra ottobre e novembre, le notizie dell'avvenuta nascita della *Repubblica Sociale* di Mussolini (23 settembre) e della dichiarazione di guerra alla Germania da parte del Re (13 ottobre) crearono qualche turbativa anche presso di noi, poiché alcuni furono attratti dalla prospettiva di tornare a combattere con il vecchio alleato. Il fenomeno risultò comunque di dimensioni irrilevanti, nonostante l'indubbio fascino che all'epoca ancora esercitava la figura

del principe Junio Valerio Borghese - Capitano di Fre-gata Medaglia d'Oro al Valore Militare e comandante della *X Flottiglia MAS* - rimasto in posizione autonoma a fianco della Germania. Ai primi di gennaio 1944, la nostra Ambasciata riuscì a far trasferire tutti i naufraghi del Roma e gli equipaggi di *Pegaso* ed *Impetuoso* in un albergo di Caldas de Malavella, in Catalogna. Il 10 giugno le pressioni spagnole ci fecero sottoporre ad un "plebiscito" per scegliere fra il Re e Mussolini: gli aderenti alla R.S.I. furono solo 19, su più di 1000 votanti. Il mese seguente rientrammo finalmente in Italia: con un viaggio in treno di una settimana (noi sei *Squali* in uno scompartimento tutto per noi) raggiungemmo la rada di Gibilterra; lì imbarcammo sull'incrociatore *Duca d'Aosta* che in due giorni ci portò a Taranto (15 luglio). Del *Roma* eravamo 596 superstiti.





WII

UT PATRIA RESURGAT

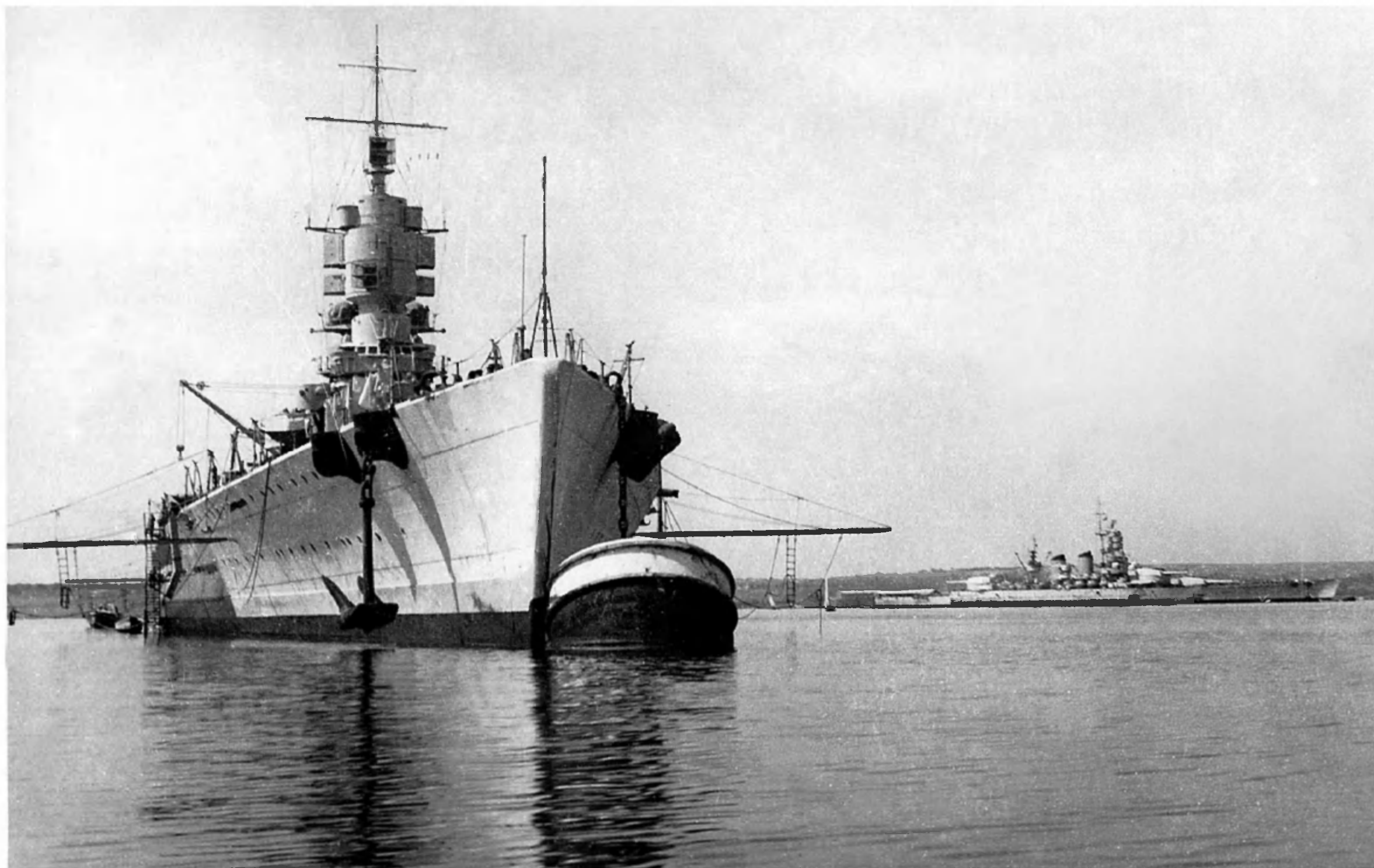
L'EPILOGO PER LE FNB CONTRIBUTI DELLA MARINA VERSO LA RINASCITA EMBLEMA DELLA PATRIA

D

opo l'affondamento del *Roma*, l'Ammiraglio di Divisione Romeo Oliva, subentrato al comando della FNB, aveva continuato a procedere verso ponente fino al termine del crepuscolo serale. Nel frattempo aveva ricevuto da *Supermarina* l'ordine di recarsi a Bona. Nel suo rapporto di navigazione l'ammiraglio Biancheri scrisse: *“L'ordine di consegnarci al nemico ci ha stordito. ... A prima impressione quest'ordine pareva ineseguibile. In ognuno dei capi si è svolta una tragedia interiore, e qualche indecisione affiorò anche nei sottoposti. Tutti abbiamo deciso*

Fig. 38 (nella pagina di fronte) – Le navi da battaglia Vittorio Veneto (in primo piano) e Italia (sullo sfondo) ormeggiate nella rada di Augusta al rientro in Patria dopo l'internamento nei Laghi Amari. Le due corazzate rimasero ad Augusta otto mesi (febbraio-ottobre 1947) prima della loro ultima navigazione verso La Spezia. (foto Tullio Marcon)





di eseguire l'ordine perché ci proveniva dal Re.” Non appena le navi furono occultate dall'oscurità della notte, la forza navale accostò verso sud, mettendo la prora su Bona. Poco prima dell'alba del 10 settembre, l'ammiraglio Oliva comunicò a tutte le navi i segnali da approntare, inclusi i distintivi di neutralità, invitando tutti a *“mantenere contegno dignitoso e riservato nella sventura”*. Verso le 9 la nostra FNB si incontrò a nord di Bona con una formazione inglese, con la quale procedette poi verso Malta; nel transito essa venne salutata in mare dal generale Eisenhower e dall'ammiraglio Cunningham (Comandante in Capo delle forze navali alleate nel Mediterraneo), che – dal cacciatorpediniere inglese ove erano imbarcati – comunicò a lampi di luce il suo *“rincrescimento per la perdita del Roma”*.

L'11 settembre (data evidentemente infausta) si trovò temporaneamente riunito nella rada di Malta l'intero complesso delle nostre *Forze Navali da Batta-*

glia, incluse le navi giunte da Taranto con l'Ammiraglio di Divisione Alberto Da Zara, che assunse il comando di tutte le unità italiane presenti. Successivamente a queste si congiunsero altre navi, sommergibili e mezzi minori. Le nostre unità furono sottoposte ad un controllo di sicurezza da parte britannica, con misure che divennero abbastanza presto una mera formalità. Per contro i nostri comandanti mantennero sempre attive le predisposizioni per l'autoaffondamento, allo scopo di poter reagire a qualsiasi sorpresa. Il 13 settembre *Italia* e *Vittorio Veneto*, unitamente alla VII Divisione Incrociatori, si trasferirono ad Alessandria. Un mese dopo le sole corazzate imboccarono il Canale di Suez per andare alla fonda nei Laghi Amari (18 ottobre 1943), laddove dovevano rimanere internate per più di tre anni, mentre gli incrociatori furono rimpatriati per farli partecipare alle attività di *cobelligeranza*.



TRATTATO DI PACE FRA L'ITALIA E LE POTENZE ALLEATE ED ASSOCIATE (PARIGI, 10 FEBBRAIO 1947) – ALLEGATO XII

A. Navi da guerra lasciate alla Marina italiana

2 Navi da Battaglia: *Andrea Doria*, *Caio Duilio* – **4** Incrociatori: *Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi*, *Giuseppe Garibaldi*, *Raimondo Montecuccoli*, *Luigi Cadorna* – **4** Cacciatorpediniere: *Carabiniere*, *Granatiere*, *Grecale*, *Nicoloso da Recco* – **16** Torpediniere: *Abba*, *Aretusa*, *Calliope*, *Carini*, *Cassiopea*, *Clio*, *Fabrizi*, *Giovannini*, *Libra*, *Monzambano*, *Mosto*, *Orione*, *Orsa*, *Pilo*, *Sagittario*, *Sirio* – **20** Corvette – **35**

Dragamine – **8** Vedette – **73** Unità del Naviglio ausiliario inclusa la Nave Scuola *Amerigo Vespucci*

B. Navi da guerra da cedere ai vincitori

3 Navi da Battaglia: *Italia**, *Vittorio Veneto**, *Giulio Cesare* (URSS) – **5** Incrociatori: *Emanuele Filiberto Duca d'Aosta* (URSS), *Pompeo Magno***, *Attilio Regolo* (FR), *Scipione Africano* (FR), *Eugenio di Savoia* (GR) – **1** Esploratore: *Eritrea* (FR) – **7** Cacciatorpediniere: *Artigliere* (URSS), *Fu-*

ciliere (URSS), *Legionario* (FR), *Mitragliere* (FR), *Alfredo Oriani* (FR), *Augusto Riboty**, *Velite* (FR) – **6** Torpediniere: *Aliseo* (YU), *Animoso* (URSS), *Ardimentoso* (URSS), *Ariete* (YU), *Fortunale* (URSS), *Indomito* (YU) – **8** Sommergibili: *Alagi**, *Atropo**, *Dandolo**, *Giada***, *Marea* (URSS), *Nichelio* (URSS), *Platino**, *Vortice*** – **32** Moto-siluranti – **7** Dragamine – **1** Cannoniera – **6** Vedette – **16** Unità da sbarco – **70** Unità del Naviglio ausiliario inclusa la Nave Scuola *Cristoforo Colombo* (URSS)

Nota.: Delle navi cui i vincitori rinunciarono, alcune furono demolite (*), altre riutilizzate in Italia dopo la scadenza del trattato (**)



CONTRIBUTI DELLA MARINA

U

n primo contributo operativo della nostra Marina nell'ambito della *cobelligeranza* era stato richiesto dagli Inglesi fin dal 13 settembre per rifornire di armi e munizioni le forze italiane operanti in Corsica per liberarla dai Tedeschi. I cacciatorpediniere *Legionario* ed *Alfredo Oriani*, resi disponibili dall'ammiraglio Da Zara, avevano assolto la missione concludendola il 20 settembre. Tre giorni dopo l'ammiraglio de Courten e l'ammiraglio Cunningham misero a punto un "*Accordo Navale*" che stabiliva le linee guida per l'impiego

Fig. 39 (nella pagina di fronte) – Il Monumento dedicato "Ai Marinai delle Forze Navali italiane", donato dall'Ammiraglio d'Armata Angelo Iachino alla città di Taranto (1974). Nel suo lungo incarico di Comandante in Capo delle Forze Navali, l'amm. Iachino ebbe occasione di effettuare anche un'uscita in mare sul Roma, il 2 marzo 1943, un mese prima di passare le consegne all'ammiraglio Bergamini. (foto Uff. Storico M.M.)





della flotta italiana per le esigenze del *Comandante in Capo delle forze navali alleate nel Mediterraneo*, salvaguardando il principio della sovranità nazionale. Fermo restando che le nostre navi avrebbero conservato la propria Bandiera e che la struttura di comando della flotta rimaneva esclusivamente nazionale, era anche prevista una certa autonomia sul piano tattico: ad esempio, le scorte dei convogli alleati da parte delle nostre navi erano poste sotto comando italiano.

Nella prima metà di ottobre tutte le navi da guerra italiane, ad eccezione delle corazzate, rientrarono a Taranto o raggiunsero le rispettive zone di operazione. Le missioni di scorta ai convogli alleati iniziarono il 4 ottobre 1943 e continuarono fino a fine guerra. Fra le altre attività svolte dalle nostre unità, ricordo, a titolo di esempio: le missioni di trasporto occulto di informatori o di materiale bellico da parte dei sommergibili; le analoghe missioni assolate dai MAS e dalle

motosiluranti nei mari d'Italia; le attività di cooperazione con le forze navali angloamericane svolte dagli incrociatori *Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli* nel Mediterraneo centrale ed orientale; le crociere contro i corsari tedeschi nell'Atlantico meridionale condotte dagli incrociatori *Duca degli Abruzzi* e *Duca d'Aosta* operanti dalla base di Freetown (Sierra Leone). Le attività svolte dalla Marina nell'ambito della *cobelligeranza* assommarono a circa 55.000 missioni in mare, per oltre 4.000.000 miglia percorse. Altrettanto rilevanti furono le perdite: oltre 10.000 uomini e 71 navi da guerra, per un totale di 135.000 tonnellate.

Il nostro arrivo a Taranto dalla Spagna, insieme agli altri superstiti della corazzata *Roma* era avvenuto il 15 luglio 1944, solo nove giorni dopo il rientro nella stessa base del *Caio Duilio*, l'ultima delle tre corazzate della V Divisione Navale a lasciare Malta. Questi ritorni avevano allietato tutta la Marina. Tuttavia non si



era ancora attenuato lo sdegno provocato dalla notizia del rifiuto di giurare fedeltà al Re da parte del nuovo Governo (Bonomi II). In effetti, l'eccezionale prova di compattezza e disciplina mostrata dalla flotta nell'obbedire all'ordine di recarsi nei porti dell'ex-nemico si era avvalsa della fedeltà di noi tutti al giuramento dato al Re. Altrimenti, ogni comandante avrebbe potuto giudicare che quell'ordine era *"ineseguibile"* e optare per l'autoaffondamento. Quando il Governo sollevò la questione istituzionale, molti non poterono tollerare la sensazione di essere stati raggirati e di aver compiuto inutilmente un atto disonorevole. Vi fu anche chi giunse a togliersi la vita, come il Capitano di Fregata Carlo Fecia di Cossato, impavido combattente decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Ma un altro gravosissimo contributo doveva ancora essere richiesto alla Marina. Il 10 febbraio 1947, giorno successivo al rientro in Patria delle co-

razzate *Italia* e *Vittorio Veneto*, veniva firmato a Parigi il *Trattato di pace* (De Gasperi lo definì un *diktat*), che umiliava il nostro Paese e si accaniva ferocemente sulla nostra Marina. La ratifica venne approvata dall'Assemblea Costituente a fine luglio, nonostante le fiera opposizione di Benedetto Croce e le chiare riserve espresse dal precedente Ministro della Difesa, on. Luigi Gasparotto (*"Ma il colpo formidabile lo riceve, purtroppo, la Marina italiana"*), e dallo stesso Ministro degli Affari Esteri, on. Carlo Sforza: *"Dal punto di vista morale, talune delle disposizioni di carattere militare, in un primo luogo quelle relative alla consegna della flotta, appaiono lesive del sentimento nazionale italiano perché non tengono conto dell'importante contributo portato dalla Marina alla guerra comune contro la Germania e perché in contrasto con le reiterate promesse fatte"*.



F

Fig. 40 (nella pagina di fronte) – La corazzata *Giulio Cesare*, da 29.000 tonnellate, fu la maggiore delle unità cedute per effetto del *Trattato di pace*. Entrata a Sebastopoli (Crimea) nel 1949 e ribattezzata *Novorossijsk*, divenne la nave ammiraglia della flotta sovietica del Mar Nero. Affondò in porto nella notte nel 1955 in seguito ad una forte esplosione subacquea la cui origine non fu mai chiarita (foto Uff. Storico M.M.)

ra le clausole militari e navali del *Trattato*, oltre ai vincoli sulle installazioni della Difesa nelle isole strategicamente importanti ed al divieto di dotarsi di nuove corazzate, portaerei, sommergibili, motosiluranti e determinate armi, vi era soprattutto la drastica riduzione della flotta. Come disse l'on. Gasparotto: *“A guerra finita, malgrado le falcidie e gli affondamenti subiti negli scontri con il nemico, la Marina italiana era rimasta con 266.000 tonnellate e con 39.000 uomini. Il Trattato di pace ci lascia soltanto 68.500 tonnellate e 25.000 uomini.”* In pratica, spiegò l'on. Sfor-





za, “la scarsità di mezzi lasciati alla nostra Marina, oltre a non consentire un’efficace difesa delle nostre coste, non ci consente neppure una effettiva protezione del traffico marittimo costiero”. Tale prospettiva finì per allarmare gli stessi Anglo-Americani, poiché i grandi mutamenti in atto negli equilibri internazionali rendevano necessario che l’Italia mantenesse una presenza navale credibile. Questo indusse Americani e Britannici a rinunciare alla loro parte nella spartizione della nostra flotta. Le corazzate *Italia* e *Vittorio Veneto* dovettero comunque essere demolite (operazione completata nel 1955).

L’evidenza del ruolo che l’Italia doveva comunque continuare a mantenere, per la sua collocazione geografica e culturale al centro del Mediterraneo, ci fece fare il primo salto di qualità: il 4 aprile 1949 l’Italia fu uno dei dodici Paesi *fondatori* della NATO. L’appartenenza all’Alleanza Atlantica determinò la cessazione dell’efficacia delle clausole militari, navali ed aeree del Trattato

di pace: i vincoli in esso contenuti furono pertanto superati, consentendo alla Marina il faticoso recupero di una dimensione commisurata ai suoi compiti. A partire dal 1952, il comando delle forze navali della NATO nel Mediterraneo era stato assegnato all’ammiraglio britannico con sede a Malta (CINCAFMED). Negli anni seguenti, la laboriosa ed efficace presenza delle nostre navi per mare determinò un incremento del prestigio della nostra Marina, tanto che, a partire dal 5 giugno 1967, il predetto comando navale NATO a gestione britannica venne sostituito dal “Comando delle Forze Navali del Sud Europa” (COMNAVSOUTH), retto da un ammiraglio italiano, con sede a Nisida. Alla Nazione umiliata, smiunita e depreda dal *diktat*, era stato riconosciuto il suo naturale ruolo guida nel Mediterraneo.

Fig. 41 (nella pagina di fronte) – Due gigantesche ancore tipo *Hall* provenienti dalle corazzate *Italia* e *Vittorio Veneto* sistemate ai due lati del portone d’ingresso dell’Accademia Navale di Livorno. (foto Marco Marchi)





ITALIA

VITTORIO VENETO

EMBLEMA DELLA PATRIA

S

e mi sono spinto in avanti di tanti anni dopo l'affondamento del *Roma* è perché, per comprendere tutto il significato di ogni storia, occorre osservarla a distanza di tempo. La sera di quel tragico 9 settembre 1943, potevo provare solo dolore e smarrimento: dolore per la perdita della nostra splendida nave e dei miei amici più cari, nonché per la tremenda ferita subita dalla Patria; smarrimento per il crollo di tutte le certezze della mattina precedente, e perché le successive ondeggianti incertezze sulla nostra destinazione avevano



lasciato il posto al buio più totale. Con il trascorrere del tempo il dolore si era solo parzialmente lenito, ma allo smarrimento era subentrata la rabbia per la sciagurata situazione in cui ci aveva inopinatamente cacciato il Maresciallo Badoglio, contro ogni logica e senza la minima pianificazione militare, pur essendo egli stesso nato, cresciuto ed invecchiato nell'ambiente militare. Ed altrettanta rabbia era stata provocata dal massiccio attacco scatenato su di noi dai Tedeschi, come se noi avessimo necessariamente dovuto essere considerati il loro peggior nemico. Certo noi non avremmo mai voluto che il nostro Governo accettasse "al buio" una resa senza condizioni, quando ancora avevamo l'importante carta della FNB da giocare. Ma questo non significa che si dovesse giudicare un *tradimento* la volontà di cessare la guerra quando nemmeno la nostra Penisola offriva più alcuna sicurezza alla popolazione stremata. No, l'Italia non ha tradito nessuno, così come la stessa Germania, venti mesi dopo, non tradì l'alleato

nipponico arrendendosi molto prima di lui. Se vi fu una dilettantesca doppiezza da parte del Governo Badoglio, questa si ripercosse solo sulle nostre forze armate, lasciate senza ordini, e sull'intero popolo italiano, vilmente abbandonato alla prepotenza straniera.

Ora, essendo trascorsi tanti anni dal periodo d'imbarco che ho avuto il privilegio di vivere a bordo della nave da battaglia *Roma*, non mi perdo più in sterili recriminazioni sull'infelice piega che presero certi eventi, poiché quella storia è ormai stata scritta in quei termini e non può più essere raddrizzata. La vecchia rabbia si è quindi tramutata in un più distaccato rammarico, in gran parte blandito da una constatazione estremamente confortante: il sacrificio del *Roma* non è stato vano. La proterva aggressione germanica è, di fatto, risultata controproducente: innanzi tutto l'occupazione della Maddalena ha impedito alla flotta di andare in quella base italiana, così privando l'ammiraglio Bergamini



della sola possibile alternativa all'andata nei porti controllati dagli Anglo-Americani; successivamente, l'affondamento della corazzata Roma ha indotto la Marina a considerare sicuramente nemici gli ex-alleati ed a ritenere più accettabile la prospettiva di iniziare ad operare a fianco agli ex-nemici. L'obbedienza a quello che venne a giusto titolo definito "*il più amaro degli ordini*" era stata motivata sia dalla fedeltà al Re (esigenza poi dissoltasi), sia dalla necessità di contribuire alla ricostruzione della Patria. Questo contributo, la Marina – non avendo autoaffondato le navi – lo ha sicuramente dato in modo sostanzioso: col suo impegno nella cobelligeranza, che ha attenuato le clausole del *Trattato di pace*, rese molto meno drastiche di quelle per Germania e Giappone; con la cessione di moltissime sue navi a parziale copertura del dovuto risarcimento dei danni di guerra; con la caparbia prosecuzione del cammino intrapreso, per sollevarsi e fornire il proprio apporto alla ricollocazione dell'Italia fra le maggiori potenze dell'Europa.

In definitiva, nei confronti del *Roma* è giusto serbare un sentimento di profonda gratitudine oltre ad un ricordo prezioso e dolcissimo, un ricordo che non può che inorgoglierci. Questa nave, il cui arco di vita si è esteso dalla vigilia dell'entrata in guerra (data del varo) al giorno dopo l'armistizio (data dall'affondamento), ha rispecchiato tutti gli aspetti salienti dell'Italia in guerra: ha dovuto combattere su entrambi i fronti, essendo stata bombardata e colpita sia dagli Anglo-Americani (5 e 23 giugno 1943), sia dai Tedeschi dopo meno di tre mesi (9 settembre); ha avuto le stesse reazioni all'8 settembre, ovvero sollievo per le prospettive di pace e sconforto per la resa incondizionata; successivamente i suoi sopravvissuti sono stati sottoposti alla stessa lacerante scelta fra Nord e Sud. Nonostante le enormi difficoltà esistenti in quel periodo, la nave ha anche rispecchiato molte delle più pregiate qualità del popolo italiano: la sua genialità progettuale e realizzatrice, espressa nella costruzione di quella poderosa



corazzata, gioiello della cantieristica navale e della tecnologia più progredita; la sua capacità di reagire ai momenti più critici, la sua umanità ed il suo spontaneo altruismo, tutte qualità chiarissimamente evidenziate dagli Ufficiali e dall'equipaggio nei vari combattimenti e nel corso del disciplinato abbandono nave, pur in un contesto in cui il pericolo estremo, evidentissimo, sollecitava soprattutto l'istinto di conservazione. Tutto questo e tanto altro continuano a farmi amare la nave da battaglia *Roma* come un emblema estremamente edificante della nostra bella e generosa Patria.

Fig. 42 – Monumento eretto nel 1949 su di uno scoglio prossimo alla Maddalena: è costituito da un'antica colonna di granito donata dal COMUNE DI ROMA alla Marina, per dedicarla ai Caduti della corazzata Roma. Le due prore rostrate romane furono donate dall'Arsenale della Spezia. (foto Uff. Storico M.M.)



BIBLIOGRAFIA

Periodici

Il Secondo Risorgimento d'Italia, Rivista di Storia, cultura, attualità, Roma

Nuova Antologia, Rivista di lettere, scienze ed arti, Felice Le Monnier, Firenze

Rivista Marittima, mensile della Marina Militare italiana dal 1868, Roma

Monografie

AA.VV., *Ancora e gladio: il Corpo delle Armi Navali*, Selex Sistemi integrati, Roma, 2008

AA.VV., *Gli Squali raccontano (Storie del 1943 e dintorni)*, a cura di Alfredo Brauzzi, Nuova edizione, Corso Squali, Roma, 2004 (libro fuori commercio)

AA.VV., *Marinai in guerra - 1940-45: diari di tre ventenni*, a cura di Guido Alfano, Blu Edizioni, Peveragno (CN), 2002



AA.VV., *Le medaglie d'oro al valore militare*, a cura di Ottorino Ottone Miozzi, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1992

AA.VV., *Le medaglie d'argento al valore militare*, a cura di Ottorino Ottone Miozzi, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1999-2001 (2 volumi)

AA.VV., *Le medaglie di bronzo al valore militare*, a cura di Ottorino Ottone Miozzi, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2001-2003 (3 volumi)

Andrea Amici, *Un pomeriggio di settembre: la fine della Corazzata Roma nel diario di un marinaio*, De Ferrari, Genova, 2006

Elio Andò, Erminio Bagnasco, *Navi e marinai italiani nella seconda guerra mondiale*, Albertelli, Parma, 1977

Erminio Bagnasco, *Le armi delle navi italiane nella seconda guerra mondiale*, Albertelli, Parma, 1978

Erminio Bagnasco, Augusto De Toro, *Le navi da battaglia classe "Littorio" 1937-1948*, disegni di Roberto Maggi, Maurizio Brescia e Angelo Brioschi, Albertelli, Parma, 2008

Giuseppe Baldacci, *Diario di guerra - Ricordi del 9 settembre 1943*, Rivista Marittima, Roma, dicembre 2010

Gino Battaglini, *Tristi bei ricordi, da "Marinai in guerra - 1940-45: diari di tre ventenni"*, op. cit., pp. 84-139

Guido Bellocci, *Diario di un marinaio - Sulla corazzata Roma c'ero anch'io*, CLD Libri, Pontedera, 2001

Pier Paolo Bergamini, *Le Forze Navali da Battaglia e l'armistizio*, Supplemento alla Rivista Marittima di Gennaio



2002, Rivista Marittima, Roma, 2002

Giovanni Bernardi, *La Marina, gli armistizi ed il trattato di pace: settembre 1943-dicembre 1951*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1979

Giovanni E. Camboni, *Dilemmi e non nella Regia Marina, 3-8 settembre 1943*, in *"Il Secondo Risorgimento d'Italia"*, op. cit., n. 3/2008, pp. 7-28

Arturo Catalano Gonzaga di Cirella, *Per l'onore dei Savoia: 1943-1944: da un superstite della corazzata Roma*, Mursia, Milano, 1996

Giuliano Colliva, *Uomini e navi nella storia della Marina militare italiana*, illustrazioni e disegni tecnici a cura di Erminio Bagnasco, con 10 tavole fuori testo di Elio Andò, Bramante, Milano, 1972

Michele Cosentino, Ruggero Stanglini, *Il Corpo del Genio Navale*, Selex Sistemi integrati, Roma, 2008

Raffaele De Courten, *Le memorie dell'ammiraglio De Courten: 1943-1946*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1993

Giuseppe Fioravanzo, *La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1962

Marco Gemignani, *Adone Del Cima: comandante della corazzata Roma*, Rai Trade, Roma, 2005

Agostino Incisa della Rocchetta, *L'ultima missione della corazzata Roma*, Mursia, Milano, 1978

Giuseppe Mango, *L'affondamento della corazzata Roma il 9 settembre del 1943: memorie di un sopravvissuto*, a cura



di Adriana Mango, da "Nuova Antologia", op. cit., vol. 597, fasc. 2239, Luglio-Settembre 2006, pp. 121-131

Giuliano Marenco, *Le navi da guerra italiane internate alle Baleari dopo l'8 settembre*, Lampi di Stampa, Milano, 2009

Francesco Mattesini, *La Marina e l'8 Settembre*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2002 (2 vol.)

Pier Paolo Ramoino, *La NATO ed il Mediterraneo - Geopolitica dei comandi o comandi della politica*, da atti del Convegno internazionale di studi "1949-2009: Sessant'anni di Alleanza Atlantica fra continuità e trasformazione", Università Cattolica del Sacro Cuore, Milano, 11/12 marzo 2009

Federigo Tollemache S. J., *Il linguaggio degli Allievi dell'Accademia Navale*, seconda edizione, Poligrafico Accademia Navale, Livorno, 1961

Marcello Vacca Torelli, *L'affondamento della corazzata Roma*, Rivista Marittima, Roma, settembre 1959

Atti

Assemblea Costituente, *Disegno di legge n. 23 presentato dal Ministro degli Affari Esteri (Sforza): 'Approvazione del Trattato di pace tra le Potenze Alleate ed Associate e l'Italia, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947'*, seduta del 27 giugno 1947

Assemblea Costituente, *Disegno di legge (Discussione): 'Approvazione del Trattato di pace tra le Potenze Alleate ed Associate e l'Italia, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947'* (23), seduta pomeridiana di giovedì 24 luglio 1947

Assemblea Costituente, *Disegno di legge (Seguito della discussione): 'Approvazione del Trattato di pace tra le Potenze Alleate ed Associate e l'Italia, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947'* (23), seduta di giovedì 31 luglio 1947



Si ringraziano

- l'Ufficio Storico della Marina Militare
- l'Ammiraglio di Squadra in congedo Franco Aliverti, del Corso "Squali"
- il Commodoro Sergio Santi e l'Ing. Alberto Ascenzi, del Corso "Corsari"
- il Comandante Erminio Bagnasco, Direttore della rivista "Storia Militare"
- i Tenenti di Vascello (AN) Gianluca Barretta e Marco Marchi, del Corso "Genesis"